



Музейно-выставочный центр  
технического и технологического освоения Арктики

Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»

Museum and Exhibition Centre  
for Technical and Technological Development of the Arctic

The Branch of the World Ocean Museum in St. Petersburg – “Icebreaker *Krassin*”

Museum and Exhibition Centre  
for Technical and Technological Development of the Arctic  
The Branch of the World Ocean Museum in St. Petersburg –  
“Icebreaker *Krassin*”

# POLAR READINGS – 2019

## THE ARCTIC: MANAGEMENT ISSUES

Materials of the Seventh International Conference  
“Polar Readings – 2019. State and Public Organizations  
in the Management of the Arctic: Past, Present, Future”.  
Saint-Petersburg, 29–30 April 2019

SUPPORTED BY SOVCOMFLOT

**SCF**  
Sovcomflot

Moscow – 2020

Музейно-выставочный центр  
технического и технологического освоения Арктики  
Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге –  
«Ледокол «Красин»

# ПОЛЯРНЫЕ ЧТЕНИЯ – 2019

## АРКТИКА: ВОПРОСЫ УПРАВЛЕНИЯ

Материалы седьмой научно-практической конференции  
«Полярные чтения – 2019. Государственные и общественные  
организации в управлении Арктикой:  
прошлое, настоящее, будущее».  
Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2019 г.

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПАО «СОВКОМФЛОТ»



Москва – 2020

*Managing Editor:* P.A. Filin, Candidate of Historical Sciences  
Special Editors: M. A. Emelina, Candidate of Historical Sciences,  
M.A. Savinov, Candidate of Historical Sciences

*Editorial Committee:*

P.V. Boyarsky, Doctor of Sciences, Candidate of Physical and Mathematical Sciences  
V.I. Boyarsky, Candidate of Physical and Mathematical Sciences  
A.V. Golovnev, Corresponding Member of RAS, Doctor of Historical Sciences  
M.V. Dukalskaya  
M.A. Emelina, Candidate of Historical Sciences  
O.V. Podshuveit, Candidate of Geographical Sciences  
M.A. Savinov, Candidate of Historical Sciences  
P.A. Filin, Candidate of Ethnological and Anthropological Sciences  
S.V. Frolov  
V.Ya. Shumkin, Candidate of Archaeological Sciences

## **Library of Sovcomflot**

**State and public organizations in the management of the Arctic: past, present, future/  
Polar Readings on the Icebreaker *Krassin* - 2019.** Moscow: Paulsen, 2020. p. 680, Ill 60.

The issue contains materials of the international scientific-practical conference «Polar Readings - 2019. State and public organizations in the management of the Arctic: past, present, future». The conference was organized by the Arctic Museum and Exhibition Center in conjunction with the Branch of the Museum of the World Ocean in St. Petersburg – Icebreaker *Krassin* with the support of the Presidential Grants Foundation. The issue is devoted to long-term historical experience of implementing various models of human activity management in the Arctic: the history of public administration in the North since the 17th century, the experience of large industrial-territorial and transport organizations, including the Chief Directorate of the Northern Sea Route, various commissions, institutions and international organizations.

Correction of English texts:  
Social translation center of Saint Petersburg State University

© Team of authors, 2020  
© Arctic Museum and Exhibition Centre, 2020  
© Museum of the World Ocean, 2020  
© Paulsen, design, 2020

ISBN 978-5-98797-264-9

УДК 719  
ББК 79.0

*Ответственный редактор:*

Филин П.А., к. и. н.

*Редакторы выпуска:*

Емелина М.А., к. и. н., Савинов М.А., к. и. н.

*Редакционная коллегия:*

Боярский П.В., д. и. н., к. физ.-мат. н.

Боярский В.И., к. физ.-мат. н.

Головнёв А.В., член-корреспондент РАН, д. и. н.

Дукальская М.В.

Емелина М.А., к. и. н.

Подшувейт О.В., к. г. н.

Савинов М.А., к. и. н.

Филин П.А., к. и. н.

Фролов С.В.

Шумкин В.Я., к. и. н.

## **Библиотека «Совкомфлота»**

**Государственные и общественные организации в управлении Арктикой:  
прошлое, настоящее, будущее / Полярные чтения на ледоколе «Красин» –  
2019.** – Москва: Издательство «Паулсен», 2020. – 680 с., илл. – 60.

В сборнике представлены материалы международной научно-практической конференции «Полярные чтения – 2019. Государственные и общественные организации в управлении Арктикой: прошлое, настоящее, будущее». Конференция организована Арктическим музейно-выставочным центром совместно с Филиалом Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» при поддержке Фонда Президентских грантов. Сборник посвящён многолетнему историческому опыту применения различных моделей управления деятельностью человека в Арктике: истории государственного управления на Севере начиная с XVII в., опыту работы крупных промышленно-территориальных и транспортных организаций, включая Главное управление Северного морского пути, различных комиссий, учреждений и международных организаций.

Корректировка английских текстов:  
Социальный центр переводов СПбГУ

© Коллектив авторов, 2020  
© Арктический музейно-выставочный центр, 2020  
© Музей Мирового океана, 2020  
© «Паулсен», макет, 2020

ISBN 978-5-98797-264-9



## Дорогие друзья! Глубокоуважаемые читатели!

Музей Мирового океана – один из самых молодых и современных музеев в России, но за время нашей работы мы не понаслышке знаем, как важно и сложно сохранять историческое и культурное наследие. Решение комплексных, иногда противоречивых вопросов управления музейной деятельностью опирается на серьёзную научную работу.

Комплектование фондов, изучение предметов, создание экспозиций и тематических экскурсий предполагает высокопрофессиональную и кропотливую научно-исследовательскую деятельность. Именно поэтому музей является уникальным центром науки и располагает к проведению конференций.

Флагман исторического флота Музея Мирового океана вот уже 15 лет является Филиалом нашего музея в Санкт-Петербурге, в течение семи из них на борту проходит международная научно-практическая конференция «Полярные чтения», которая объединяет удивительных людей, посвятивших свою жизнь Арктике и Антарктике. Ежегодно публикуются материалы конференции, и мы бесконечно благодарны компании «Совкомфлот» за финансовую помощь в издании сборников докладов.

В этом году конференция была посвящена теме государственных и общественных организаций в управлении Арктикой. Самый суровый и загадочный регион Мирового океана – это территория уникальных научных открытий и изысканий, где на прочность проходили и проходят испытания не только техника, но и люди, где нет права на ошибку. Поэтому именно здесь очень важно решать вопросы рациональной организации хозяйства, инфраструктуры, транспортного обеспечения и жизнедеятельности.

Искренне надеюсь, что каждый читатель этого сборника найдёт новую для себя информацию, узнает что-то важное и полезное!

**Лауреат Государственной премии Российской Федерации,  
Генеральный директор Музея Мирового океана**

**С.Г. Сивкова**



## Уважаемые читатели!

Сборник, который вы держите в руках, объединил под своей обложкой труды участников Седьмой научно-практической конференции «Полярные чтения – 2019» – историков, этнографов, представителей различных государственных и общественных организаций. В центре внимания – вопросы управления деятельностью человека в Арктике.

Эта тема имеет важнейшее значение в наши дни, когда развитие Арктической зоны является одним из ключевых вопросов государственной повестки. Очевидно, что принимаемые сейчас решения должны опираться на анализ исторического опыта организации освоения Севера – у нашей страны этот опыт огромен, и «Полярные чтения» были посвящены именно его осмыслению.

На конференции прозвучало более 60 докладов, авторы которых представляли всю Россию – от Санкт-Петербурга до Петропавловска-Камчатского, в «Чтениях» приняли участие учёные из Франции и Швеции. Хронологический охват был очень широким – от XVII столетия, когда Русское государство впервые столкнулось с необходимостью выработки специфических управленческих решений для Сибири и Севера, до наших дней и перспектив ближайших десятилетий. Многие доклады были сделаны на материале неизвестных ранее, никогда не публиковавшихся архивных источников, ряд сообщений был посвящён современным поискам эффективных стратегий управления – например, привлечения в Арктику человеческих ресурсов. Статьи, обобщившие результаты этих исследований, составили сборник, который будет интересен и полезен не только для профессионалов – управленцев и историков освоения Арктики, но и для всех, кому интересна история Севера и его будущее.

**Директор Музейно-выставочного центра технического и технологического освоения Арктики, председатель регионального отделения Российского военно-исторического общества в Ленинградской области, генеральный директор ЗАО «СММ»**

**О.И. Титберия**

# СОДЕРЖАНИЕ

Резолюция седьмой международной научно-практической конференции «Полярные чтения – 2019. Государственные и общественные организации в управлении Арктикой: прошлое, настоящее, будущее», Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2019 г. . . . . 16

## ИСТОРИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АРКТИКЕ (XVII – НАЧАЛО XX ВВ.)

**Проскурякова М.Е.** К вопросу о специфике государственного управления на Крайнем Севере в середине XVII в. . . . . 25

**Савинов М.А.** Будни ясачного зимовья – русские и юкагиры на Алазее в 1670-х гг. . . 38

**Никонов С.А.** Участие архангельских купцов в мурманском рыбном промысле в конце XVIII в. . . . . 58

**Зайков К.С., Задорин М.Ю.** Роль Архангельского общества изучения Русского Севера в утверждении российского присутствия в Арктике в конце XIX – начале XX вв. (на материалах архивных источников) . . . . . 64

**Пересадило Р.В.** Политика Российского государства и норвежское влияние на Русском Севере в XIX – начале XX вв. . . . . 76

## НАРОДЫ СЕВЕРА И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВЛАСТЬ

**Гончаров Н.С.** Государственное регулирование как фактор адаптации и социально-культурного взаимодействия на севере Якутии . . . . . 90

**Трошина Т.И.** Введение земства в Архангельской тундре: ещё одна неудачная попытка по включению коренных народов Севера в общегосударственное пространство . . . 104

**Коловангина М.М.** Роль Комитета Севера в развитии северных окраин СССР в 1920-е гг. (на примере Ненецкого национального округа): к 95-летию создания Комитета содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК) . . . . . 116

**Смирнова Т.М.** Особенности адаптации студентов Института народов Севера (1930–1941). . . . . 125

**Пивнева Е.А.** Актуальные проблемы социокультурного развития Российской Арктики в научно-прикладных исследованиях ИЭА РАН. . . . . 137

**Мартынова Е.П.** Промышленное освоение Ямало-Ненецкого автономного округа. Взаимодействие предприятий, сообществ коренных народов и органов власти. . . . 148



# CONTENTS

The Resolution of the Seventh international scientific-practical conference «Polar readings – 2019. State and public organizations in the management of the Arctic: past, present, future». St. Petersburg, 29–30 April 2019 . . . . .17

## THE HISTORY OF THE MANAGE ACTIVITIES AT THE ARCTIC (17TH – EARLY 20TH CENTURIES)

<b>Proskuryakova M.E.</b> Towards the issue of peculiarity of State ruling on the Extreme North in the mid of the 17th century . . . . .	25
<b>Savinov M.A.</b> The Russians and the Yukaghirs on Alaseya River in 1670's . . . . .	38
<b>Nikonov S.A.</b> The participation of merchants in Arkhangelsk in the Murmansk fishery in the late 18th century . . . . .	58
<b>Zaikov K.S., Zadorin M.Yu.</b> The role of Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North in the claim of the Russian presence in the Arctic in the late 19th – early 20th centuries (on materials of archival sources) . . . . .	64
<b>Peresadilo R.V.</b> Russian state policy and Norwegian influence in the Russian North in the 19th – early 20th centuries . . . . .	76

## THE PEOPLES OF THE NORTH AND THE STATE POWER

<b>Goncharov N.S.</b> State regulation as a factor of adaptation and socio-cultural interaction in the North of Yakutia . . . . .	90
<b>Troshina T.I.</b> The introduction of the Zemstvo in the Arkhangelsk tundra: another unsuccessful attempt to bring the indigenous peoples of the North into the national legal framework . . . . .	104
<b>Kolovangina M.M.</b> The role of the North Committee in the development of the USSR northern suburbs on the example of Nenets national okrug (To the 95th anniversary of the foundation of Committee for the Assistance to the Peoples of the Northern Borderlands of the All-Russian Central Executive Committee Presidium) . . . . .	116
<b>Smirnova T.M.</b> Adaptation features of students of the Institute of the Peoples of the North (1930–1941) . . . . .	125
<b>Pivneva E.A.</b> Current issues in sociocultural development of the Russian Arctic in IEA RAS applied scientific studies . . . . .	137
<b>Martynova E.P.</b> Industrial development of the Yamal-Nenets Autonomous Area. Interaction between enterprises, indigenous communities and authorities . . . . .	148

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В АРКТИКЕ В XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.

- Пялясов А.Н., Замятина Н.Ю.** Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация . . . . . 160
- Кузнецов Н.А.** К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути Всероссийского правительства адмирала А.В. Колчака. . . . . 174
- Мошник Ю.И.** Деятельность Транспортно-промышленного колониционного комбината Мурманской железной дороги по освоению Мурманского края в 1920-е гг. . . . . 199
- Ильина В.А.** Государственные планы по хозяйственному освоению Камчатки в 1920-е гг.: внешнеполитический аспект. . . . . 209
- Тимошенко А.И.** Государственная политика СССР в Арктике в 1920–1930-е гг. . . . 219
- Филин П.А.** Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой . . . . . 237
- Рощевская Л.П., Рожкин Е.Н.** Консервная промышленность полярной зоны Европейского Севера СССР в 1930–1950-е гг. . . . . 262
- Рабкин С.В.** Взаимодействие федерального центра и регионов: историческая дилемма выбора институтов развития Арктики. . . . . 282
- Блинов В.М.** История формирования в Российской Арктике единой системы государственного управления ледокольно-транспортным флотом на примере ФГУП «Атомфлот» Государственной корпорации «Росатом». . . . . 289
- Калашников А.В.** Организация ФГБУ «Администрация Северного морского пути» и результаты её деятельности в 2019 г. . . . . 297
- Ильина Л.Н.** Канада и Россия управляют Арктикой: сравнительный анализ управленческих стратегий . . . . . 301
- Зайдфудим П.Х.** Госкомсевер России как государственное правительственное ведомство, центр освоения, развития и реабилитации российских Арктики и Севера. . . . . 312

## РОЛЬ ВОЕННЫХ ВЕДОМСТВ В ИЗУЧЕНИИ И ОСВОЕНИИ АРКТИКИ

- Третьякова С.Н.** Адмиралтейств-коллегия и организация полярных экспедиций второй половины XVIII в. . . . . 332
- Сычев В.И.** Морское министерство Российской империи в период подготовки полярных экспедиций: от плавания О. Коцебу до похода Ф.Ф. Беллинсгаузена – М.П. Лазарева . . . . . 345
- Загороднюк Н.И., Коновалова Е.Н., Рощевская Л.П.** Организация быта участников экспедиций Главного гидрографического управления в 1910–1920-е гг. . . . . 355

## PUBLIC ADMINISTRATION IN THE ARCTIC IN THE 20TH – EARLY 21ST CENTURIES

<b>Pilyasov A.N., Zamyatina N.Yu.</b> Super-organizations in the management of the Arctic: historical experience and modern interpretation . . . . .	160
<b>Kuznetsov N.A.</b> About the history of the Northern Sea Route Committee of A.V. Kolchak's Government. . . . .	174
<b>Mosnik Y.I.</b> The activity of the transport and industrial colonization plant of the Murmansk railway for the development of the Murmansk region in the 1920s . . . . .	199
<b>Iliyina V.A.</b> State plans for economic development of Kamchatka in the 1920s: a foreign policy aspect. . . . .	209
<b>Timoshenko A.I.</b> USSR state policy in the Arctic in the 1920–1930s . . . . .	219
<b>Filin P.A.</b> Main Directorate of the Northern Sea Route in the history of Arctic management . . . . .	237
<b>Roshchevskaya L.P., Rozhkin E.N.</b> The canning industry in the Polar zone of the European North of the USSR in the 1930s–1950s . . . . .	262
<b>Rabkin S.V.</b> The interaction between federal and regional governments: the historical dilemma of Arctic development institution . . . . .	282
<b>Blinov V.M.</b> The history of a unified system of state management in the icebreaker fleet at the Russian Arctic (through the example of FSUE “Atomflot”, Rosatom State Corporation . . . . .	289
<b>Kalashnikov A.V.</b> Federal State Budgetary Institution “The Northern Sea Route Administration” and its performance in 2019. . . . .	297
<b>Iliyina L.N.</b> Canada and Russia manage the Arctic: comparative analysis of management strategies. . . . .	301
<b>Zaydfudim P.Kh.</b> The Goskomsever of Russia as a State government agency, center for development, development and rehabilitation of the Russian Arctic and the North . . . . .	312

## THE ROLE OF MILITARY INSTITUTIONS IN THE EXPLORATION AND DEVELOPMENT OF THE ARCTIC

<b>Tretyakova S.N.</b> The Admiralty Board and Organization of Polar Expeditions in the Second Half of 18th century . . . . .	332
<b>Sychev V.I.</b> The Naval Ministry of the Russian Empire during the preparation of polar expeditions: from the voyage of O. Kotzebue to the campaign of F.F. Bellingshausen – M.P. Lazarev . . . . .	345
<b>Zagorodnyuk N.I., Konvalova E.N., Roshchevskaya L.P.</b> The lifestyle of the participants in the Chief hydrographic department expedition in 1910–1920 . . . . .	355

<b>Давыдов Р.А.</b> Авария ледокольного парохода «Садко» в 1916 г. в Белом море и осознание необходимости создания службы спасения и подъёма судов в России . . . . .	368
<b>Андрienко В.Г.</b> Недолгая история Убекосевера (1920–1935) . . . . .	389
<b>Захаров В.Г.</b> Особенности командования действиями флота на трассе Севморпути в период Великой Отечественной войны (на основе анализа данных гидрометеорологической информации) . . . . .	404
<b>Куликов С.В.</b> Организация разведывательного обеспечения проводки союзных конвоев (на примере конвоя JW-52) . . . . .	418

## ОРГАНИЗАЦИЯ ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ

<b>Филиппова Т.П.</b> Научные экспедиции и изучение Европейского Севера России Геологическим комитетом (1882–1918) . . . . .	430
<b>Вахтин Н.Б.</b> Петербургское североведение . . . . .	440
<b>Емелина М.А.</b> Организация и деятельность Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера (1919 – начало 1920 гг.) . . . . .	447
<b>Бровина А.А.</b> Научные исследования Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ на территории Европейского Севера России . . . . .	465
<b>Красникова О.А.</b> Академия наук и исследования в Арктике: Полярная комиссия (1914–1936) . . . . .	478
<b>Захаров Д.В., Манушин И.Е., Стрелкова Н.А., Любин П.А.</b> Вековой период гидробиологических исследований Полярного института . . . . .	502
<b>Романенко Ф.А., Ежова Н.М.</b> Горно-геологическое направление деятельности Комсевморпути и Главсевморпути (1918–1957) . . . . .	511
<b>Вовина-Лебедева В.Г.</b> Историко-археографический институт и ЛОИИ 1930-х гг. в исследованиях Севера . . . . .	531
<b>Чистяков А.Ю.</b> Проблемы изучения оленеводства в работе Всесоюзного арктического института в 1930-е гг. . . . .	540
<b>Романенко Ф.А., Ежова Н.М.</b> Полярное управление Главсевморпути и работа полярных станций в 1932–1963 гг. . . . .	549
<b>Казанин Г.С., Верба М.Л., Шкарубо С.И., Трофимов В.А.</b> В начале пути к нефтегазовым кладовым арктического шельфа . . . . .	575
<b>Парыгина Д.В.</b> Опыт организации научных исследований по изучению арктических территорий (по материалам фонда Президентской библиотеки) . . . . .	588

**Davydov R.A.** The 1916 wreck of the icebreaker *Sadko* in the White Sea and awareness of the need to create a service for rescue and lifting the sunken ships in Russia . . . . . 368

**Andrienko V.G.** A short history of the Agency of Navigation Safety in Northern Seas (Ubekosever) (1920–1935) . . . . . 389

**Zakharov V.G.** Features of the Fleet operation on the Northern Sea Route during the Great Patriotic war (based on the analysis of hydrometeorological information) . . . . . 404

**Kulikov S.V.** Organization of intelligence support of allied convoys through the example of JW-52 convoy) . . . . . 418

## THE ARCTIC EXPLORATION ORGANIZATION

**Filippova T.P.** Scientific expeditions and exploration of the European North of Russia by the Geological Committee (1882–1918) . . . . . 430

**Vahtin N.B.** North Studies in St. Petersburg . . . . . 440

**Emelina M.A.** Establishment and activities of the Commission for the study and practical use of the Russian North (1919 – early 1920) . . . . . 447

**Brovina A.A.** Scientific research of the Northern Scientific and Commercial Expedition of the Supreme council of National Economy on the territory of European North of Russia . . . 465

**Krasnikova O.A.** Academy of Sciences and Research in the Arctic: Polar Commission (1914–1936) . . . . . 478

**Zakharov D.V., Manushin I.E., Strelkova N.A., Luybin P.A.** Century-long hydrobiological research period of Polar Institute . . . . . 502

**Romanenko F.A., Ezhova N.M.** Mining and geological activity of the Northern Sea Route Committee (Komseveroput) and the Main Directorate of the Northern Sea Route (Glavsevmorput) (1918–1957) . . . . . 511

**Vovina-Lebedeva V.G.** Historical-Archeographic Institute and Leningrad branch of the Institute of History (LbIH) of the 1930s in the studies of the North . . . . . 531

**Chistyakov A.Yu.** The issues of reindeer husbandry in the research of the All-Union Arctic Institute in the 1930s . . . . . 540

**Romanenko F.A., Ezhova N.M.** Polar Directorate of the Glavsevmorput' and the work of polar stations in 1932–1963 . . . . . 549

**Kazanin G.S., Verba M.L., Shkarubo S.I., Trofimov V.A.** At the beginning of the path to the oil and gas deposits of the Arctic shelf . . . . . 575

**Parygina D.V.** Experience in management of scientific research on the study of the Arctic territories (based on the materials of the the Boris Yeltsin Presidential Library fund. . . . . 588

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ, НАУЧНЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ИЗУЧЕНИИ АРКТИКИ В XX – НАЧАЛЕ XXI ВВ.

- Никулина А.Ю., Симончук В.Д.** Социально-экономический механизм привлечения человеческих ресурсов в Арктический регион Российской Федерации: промежуточные результаты научного проекта. . . . . 603
- Кондраль Д.П.** Проблемы развития институтов гражданского общества на Севере России . . . . . 616
- Жуковина М.Г.** Об экологической безопасности Северного морского пути . . . . . 626
- Агеева Я.В.** Перспективы взаимодействия общества и науки в Арктике через призму СМИ (на примере освещения проблематики изменения климата в локальных медиа городов Российской Арктики). . . . . 632
- Гатино Н., Декюб дю Шатне М., Сычев В.И.** Некоторые результаты сотрудничества с Ассоциацией памяти адмирала И.И. де Траверсе в области истории исследования Арктики в первой четверти XIX в. . . . . 639
- Заозерская Ю.С.** Арктические рубежи. К юбилею творческой группы «Арктика» . . 648
- Рыкова В.В.** Создание информационной базы по освоению Арктики крупнейшей библиотекой Сибири . . . . . 659
- Кравчук С.Г., Гарин Н.П., Куканов Д.А.** Политика «малой мобильности»: альтернативные транспортные средства для зимнего бездорожья . . . . . 666

## INTERACTIONS BETWEEN GOVERNMENT, SCIENTIFIC AND NON-GOVERNMENT ORGANIZATIONS IN THE ARCTIC EXPLORATION AT THE 20TH – EARLY 21ST CENTURIES

- Nikulina A.Y., Simonchuk V.D.** Attracting human resources to the Arctic: the intermediate results of the science project . . . . . 603
- Kondral D.P.** Problems of development of civil society institutions in the North of Russia . . . . 616
- Zhukovina M.G.** On environmental safety of the Northern Sea Route . . . . . 626
- Ageeva Y.V.** Prospects of interactions between society and science in the Arctic through the prism of the media (the case of climate change coverage in local urban media in Russia's Arctic) . . . . . 632
- Gatineau N., Decube du Chatenet M, Sychev V.I.** Some results of cooperation with the Admiral de Traverse Association in the history of Arctic exploration in the first quarter of the 19th century . . . . . 639
- Zaozerskaya Yu.S.** Arctic Frontiers. To the anniversary of the "Arctica" group of artists. . . 648
- Rykova V.V.** Creation of an information base for the development of the Arctic by the largest library in Siberia . . . . . 659
- Kravchuk S.G., Garin N.P., Kukanov D.A.** The policy of "low mobility": a historical review of alternative modes of transport for winter off-road driving. . . . . 666

## Резолюция седьмой международной научно-практической конференции «Полярные чтения – 2019. Государственные и общественные организации в управлении Арктикой: прошлое, настоящее, будущее», Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2019 г.

В ходе седьмой международной научно-практической конференции «Полярные чтения – 2019» рассмотрен многолетний исторический российский и зарубежный опыт применения различных моделей управления деятельностью человека в Арктике.

Организаторами конференции выступили Арктический музейно-выставочный центр и Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин».

Конференция состоялась при поддержке Фонда президентских грантов, Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики, ПАО «Совкомфлот», ЗАО «СММ», Арктической общественной Академии наук, Санкт-Петербургского горного университета, Ассоциации «Морское наследие», Российского военно-исторического общества.

Форум собрал профессиональных историков, этнографов, представителей государственных структур и общественных организаций. На конференции были представлены: Санкт-Петербург, Москва, Тула, Вологда, Мурманск, Архангельск, Апатиты, Сыктывкар, Пенза, Нарьян-Мар, Екатеринбург, Тюмень, Красноярск, Якутск, Петропавловск-Камчатский, а также Швеция (г. Эребро), Франция (Париж). За два дня работы конференции было заслушано 62 научных сообщения, в Чтениях приняли участие более 200 слушателей.

По результатам научной дискуссии участники конференции констатируют и отмечают, что:

- Россия обладает богатейшим историческим опытом управленческой деятельности в Арктике, который крайне важен для выработки обоснованных и выверенных решений. При этом данный



## The Resolution of the Seventh international scientific-practical conference «Polar readings – 2019. State and public organizations in the management of the Arctic: past, present, future». St. Petersburg, 29–30 April 2019

The long-term historical Russian and foreign experience of implementing various models of human activity management in the Arctic has been considered during the Seventh international scientific-practical conference “Polar readings – 2019”.

The conference was conducted by the Arctic Museum and Exhibition center and the Branch of the Museum of the World Ocean in St. Petersburg – “Icebreaker “*Krassin*”.

The conference was supported by the Presidential Grants Foundation, the St. Petersburg Committee on Arctic Affairs, “PAO Sovcomflot”, “ZAO SMM”, the Arctic Public Academy of Sciences, St. Petersburg Mining University, the Russian Maritime Heritage Association and the Russian Military Historical Society.

The forum brought together professional historians, ethnographers, representatives of state structures and public organizations. The conference was attended by delegates from of St. Petersburg, Moscow, Tula, Vologda, Murmansk, Arkhangelsk, Apatity, Severodvinsk, Syktyvkar, Penza, Naryan-Mar, Yekaterinburg, Tyumen, Krasnoyarsk, Yakutsk, Petropavlovsk-Kamchatsky, as well as Sweden (Erebro), France (Paris). During the two days of the conference, 62 scientific reports were presented and more than 200 listeners took part in the Polar Readings.

As a result of the of the scientific discussion, the Conference participants note that:

- Russia offers the extensive historical experience of management activities in the Arctic, which is crucial for the development of sound

исторический опыт во всей своей целостности не являлся предметом системного исследования и изучения.

- В постсоветское время принципиально изменилась ситуация с доступностью источниковой базы – были рассекречены целые комплексы исторических документов, связанных с освоением Арктики в 30–70-х гг. XX в., многие из которых были неизвестны даже специалистам. Остаются до сих пор малоизученными огромные массивы информации по ранним этапам освоения Арктики, в частности документы Якутской приказной избы XVII – нач. XVIII вв., которые хранятся в Российском государственном архиве древних актов и в Научно-историческом архиве Санкт-Петербургского института истории РАН.

- Основные крупные работы по истории Арктики были написаны в эпоху СССР и страдают определёнными ограничениями, связанными с идеологическим прессом и секретностью. Россия сейчас находится на принципиально новом витке освоения Арктики, что требует и нового этапа системной работы историков.

- Нерешёнными являются многие частные, но важные вопросы, например, по каким принципам в СССР решалась дилемма: вахтовое освоение или создание постоянной инфраструктуры и заселения, как разрешались противоречия в управлении территориально-промышленными комплексами с позиции производителей и органов местной власти, и многое другое.

- Несмотря на индивидуальность исторических событий, в ходе научного анализа прослеживаются тенденции и исторические аналогии, важные для понимания современной ситуации и социально-экономического прогнозирования. Крайне интересен опыт суперорганизаций (прежде всего, Главсевморпути) по снятию межведомственных противоречий для ускорения социально-экономического развития. Требуется пристального рассмотрения опыт привлечения специалистов-этнографов в 1920-х гг. к выработке и реализации национальной политики по отношению к коренным малочисленным народам Севера, Сибири и Дальнего Востока. Эти механизмы, разработанные профессионалами-этнографами, во многом продолжают определять национальную политику на Севере и в наши дни.

- Крайне важным и нерешённым вопросом остаётся передача знаний об Арктике как подрастающему поколению, так и практикующим управленцам.

- Только из исторического опыта мы можем гораздо глубже понять экономическое, культурно-историческое, экологическое и военное значение Арктики и Северного морского пути, а также оценить

management decisions. At the same time, this historical experience has not been the subject of systematic research and study.

- In the post-Soviet period, the situation with the availability of the source base changed fundamentally – entire archives of historical documents related to the development of the Arctic in the 1930–1970s many of which were unknown even for specialists were declassified. Huge amounts of information on the early stages of the Arctic development, in particular, the Yakut documents of the 17th – early 18th centuries are still poorly studied. Those documents are stored in the Russian State Archive of Ancient Acts and in the Scientific and Historical Archive of Saint Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences.

- Major works on the history of the Arctic were written in the Soviet period and suffer from certain restrictions associated with the ideological pressure and secrecy. Russia is now in a new phase of development of the Arctic, which requires a modern stage of systematic work by historians.

- Many private but important issues remain unresolved, for example, how the dilemma was solved in the USSR: shift development or creation of permanent infrastructure and settlement, how contradictions in the management of territorial-industrial complexes were resolved from the position of production workers and local authorities, and much more.

- Despite the individuality of past events, the scientific analysis traces trends and historical analogies which are significant for understanding the current situation and socio-economic forecasting. The experience of super organizations (first of all, the Main Northern Sea Route) in removing interdepartmental contradictions to accelerate social and economic development is extremely interesting. The experience of involving specialists-ethnographers in the 1920s in the development and implementation of national policy towards the indigenous peoples of the North, Siberia and the Far East requires thorough consideration. These mechanisms, developed by professionals-anthropologists, in many ways continue to determine national policies in the North in our days.

- The transfer of knowledge about the Arctic to both the younger generation and practicing managers remains a crucial and unresolved issue.

- Only through historical experience can we understand the economic, cultural, historical, environmental and military significance of the Arctic and the Northern Sea Route, as well as assess the impact of climate change to the economy, industry, military affairs and the local population.

In connection with the order of the President of Russia Vladimir Putin to create the Development Strategy of the Arctic zone of the Russian Federation until 2035,

последствия для экономики, индустрии, военного дела и местного населения наблюдаемых изменений климата.

В связи с поручением Президента РФ В.В. Путина о разработке Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года, исходя из того, что историко-культурное и природное наследие Арктики имеет мировое значение, учитывая то, что Арктика в последние годы рассматривается как важнейший геополитический регион мира, обладающий большим социально-экономическим и военным потенциалом, обращая внимание на то, что в Арктике реализуются и планируются масштабные промышленные и инфраструктурные проекты, Правительством России и администрациями регионов ведётся активная законотворческая деятельность, направленная на развитие Арктики, а также формируются новые органы управления деятельностью в Арктике, участники конференции рекомендуют:

1. Правительству России, органам региональной власти, организациям, ведущим деятельность в Арктике, обратить особое внимание на исторический опыт СССР, России и других стран в организации и управлении хозяйственной деятельностью, научными изысканиями и практической реализацией масштабных проектов в Арктике.

2. Правительству России привлечь профессиональных географов и историков, этнологов, антропологов, филологов, экологов к работе над Стратегией развития Арктики до 2035 года. Только на основе тщательно изученного исторического опыта возможна разработка обоснованного и эффективного программного документа – Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года.

3. Заинтересованным научным коллективам и профессиональным историкам сформировать скоординированную программу по изучению истории освоения Арктики и подготовить коллективную монографию. Провести в Санкт-Петербурге совещания по данному вопросу в 2019–2020 гг. Просить госкорпорацию «Росатом», АО «ОСК», ПАО «Газпром», ПАО «СКФ», ПАО «Новатэк», органы исполнительной власти, благотворительные фонды и другие заинтересованные организации поддержать подготовку и издание многотомной истории изучения и освоения Арктики.

4. Правительству России, региональной власти, научным и общественным организациям поддержать инициативы научных коллективов по изданию сборников архивных документов по истории

basing on the fact that the historical, cultural and natural heritage of the Arctic possesses the global importance,

providing the evidence that the Arctic in recent years has been considered as the most important geopolitical region of the world, with great socio-economic and military potential,

drawing attention to the fact that large-scale industrial and infrastructure projects are being implemented and planned in the Arctic, the Government of Russia and regional administrations are actively engaged in legislative actions aimed at the development of the Arctic, as well as new bodies of management of activities in the Arctic are being formed. The conference participants recommends:

1. To the Government of Russia, regional authorities, organizations operating in the Arctic: to pay particular attention to the historical experience of the USSR, Russia and other countries in the organization and management of economic activities, scientific research and practical implementation of large-scale projects in the Arctic.

2. To the Government of Russia: to involve professional geographers and historians, ethnologists, anthropologists, philologists, ecologists in the work on the Arctic development Strategy until 2035. Only on the basis of carefully studied historical experience it is possible to develop a sound and effective policy document – Development Strategy of the Arctic zone until 2035.

3. To the research teams and professional historians: to establish a coordinated program to study the history of the Arctic and prepare a collective monograph. To conduct in St. Petersburg meetings on this issue in 2019–2020 to Ask the state Corporation «Rosatom», «USC», «Gazprom», «Sovcomflot», «NOVATEK», the Executive authorities, charities and other concerned organizations to support the preparation and publication of a multivolume history of exploration and development of the Arctic.

4. To the Government of Russia, regional authorities, scientific and public organizations: to support the initiatives of research teams to publish collections of archival documents on the history of the Arctic and to involved researchers of the state and departmental archives.

5. To the Government of Russia: to improve the procedure for assigning and recording names of geographical objects, including the possibility of their wide-ranging discussion by the professional scientific community.

6. To the Legislative and Executive authorities: to support scientific conferences that reveal various aspects of the study of the Arctic.

освоения Арктики и способствовать доступу заинтересованных исследователей к государственным и ведомственным архивам.

5. Правительству России усовершенствовать порядок присвоения и учёта наименований географических объектов, включив возможность их широкого обсуждения профессиональным научным сообществом.

6. Органам законодательной и исполнительной власти поддерживать проведение научных конференций, раскрывающих различные аспекты изучения Арктики.

7. Органам исполнительной власти поддерживать имеющиеся и способствовать появлению новых образовательных программ в вузах России, а также программ дополнительного образования и внеурочной деятельности, связанных с комплексным изучением историко-культурной и природной среды Арктики. Обратить особое внимание и поддержать сложившиеся научно-образовательные школы и структуры, зарекомендовавшие себя в сфере подготовки кадров для Арктики.

8. Рекомендовать органам законодательной и исполнительной власти расширять сотрудничество государственных институтов и общественных организаций в целях развития Арктической зоны Российской Федерации.

9. В связи с празднованием 100-летия Арктического и Антарктического научно-исследовательского института и 200-летия открытия Антарктиды в 2020 г. посвятить очередные «Полярные чтения» теме истории научного изучения Арктики и Антарктики.

10. Участники конференции считают необходимым издание итоговых материалов работы конференции «Полярные чтения – 2019» в виде сборника докладов.

Резолюция принята участниками конференции 30 апреля 2019 года.

7. To the Executive authorities: to support existing and promote the emergence of new educational programs in Russian Universities, as well as programs of additional education and extracurricular activities related to the comprehensive study of the historical, cultural and natural environment of the Arctic. To devote meticulous attention and support the present scientific and academic schools and structures that have earned a good name in the field of training for the Arctic.

8. Recommend to Legislative and Executive authorities to expand cooperation between state institutions and public organizations for the Arctic zone of the Russian Federation.

9. In connection with the celebration of the 100th anniversary of the Arctic and Antarctic Research Institute and the 200th anniversary of the discovery of the Antarctic continent in 2020 to devote the next «Polar Readings» to the history of scientific study of the Arctic and Antarctic.

10. The conference participants consider it necessary to publish the final materials of the conference «Polar readings – 2019» in the form of a collection of reports.

The resolution was adopted by the participants of the conference on April 30, 2019.

История управленческой  
деятельности в Арктике  
(XVII – начало XX вв.)

The history of the manage  
activities at the Arctic  
(17th – early 20th centuries)



ПРОСКУРЯКОВА М.Е.

## К вопросу о специфике государственного управления на Крайнем Севере в середине XVII в.

PROSKURYAKOVA M.E.

## Towards the Issue of Peculiarity of State Ruling on the Extreme North in the Mid of the 17th Century

### Сведения об авторе:

*Проскурякова Мария Евгеньевна*, кандидат исторических наук, научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург)  
*m-proskuryakova@mail.ru*

### Author:

*Proskuryakova Mariya Evgenievna*, Candidate of Historical Sciences, Researcher, St. Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg)  
*m-proskuryakova@mail.ru*

### Аннотация

В фокусе внимания автора статьи находятся приёмы управления обширным регионом, простиравшимся от берегов Северного Ледовитого океана до Охотского моря и от реки Вилюй до реки Анадырь, в середине XVII в. Земли, населённые кочевыми народами Крайнего Севера, в 1638 г. передали под контроль якутскому воеводе. Становление его власти и бюрократического аппарата нашло отражение в материалах Якутской воеводской избы, которая стала средоточием всего местного делопроизводства. Основной акцент в статье сделан на документах этой канцелярии, исследование которых открывает историю контактов между агентами государства и представителями локальных сообществ, а также создаваемых ими практик подчинения удалённого от политического центра края.

Анализ изученных актов позволяет утверждать, что формы управления локальными сообществами Сибири на протяжении XVII в. были разнообразны. Административные приёмы не сводились к хорошо известной и описанной в научной

литературе практике взятия заложников (аманатов) и насильственному принуждению населения выплачивать налоги. В якутских материалах находятся сведения, указывающие на попытки обеих сторон – власти и аборигенного населения – достичь договорённостей мирным путём, определив взаимные обязательства.

Частью института договорных отношений являлась система ручательства. Из материалов следует, что воеводы прибегали к помощи лояльных представителей региональной элиты в качестве поручителей за другие богатые и влиятельные семьи. Эти семьи были обязаны платить ясак и обещали не оказывать сопротивления служилым людям при его сборе. Человек, выступавший в роли поручителя, действовал под давлением обстоятельств, например, нуждаясь в защите со стороны воеводы своих хозяйственных интересов. Противопоставив личную выгоду потребностям социума, он искал поддержки у царской власти и становился информантом об отношениях внутри племенного сообщества. В иных случаях представители глав аборигенных родов предпринимали попытки заключить договор с администрацией для деятельного участия в судьбе находившихся в плену членов их семей. Обещая взамен своевременную уплату ясака в казну, главы родов стремились очертить правила взятия людей в аманаты и порядок содержания их в статусе пленников. Причём коренные жители региона демонстрировали готовность последовательно отстаивать свои интересы.

### **Abstract**

The methods of ruling in the mid of the 17th century of the giant region, extending from the Arctic Ocean coast to the Sea of Okhotsk and from the Vilyuy River to the Anadyr River, are in the focus of the author attention. In 1638, the lands populated by nomadic people of the Extreme North were put to the power of the Yakutsk' vovoda. The settlement of his rule received the reflection in the documents of the Yakutsk chancellery which took the place of the center of all local office work. The main accent in the paper is made on cases written in the documents of this chancellery. The study opens the history of contacts between the agents of state power and the representatives of local communities, as well as the story of practices created by them in the region situated far away from Moscow.

The analysis of the researched documents allows to claim that during the 17th century the forms of governance of local communities varied much in Siberia. The administrative methods were much wider than the simple practice of taking hostages, and coercion of locals to pay taxes, which are well known and described in the scientific literature. There is the data in the Yakutsk documents that pointed out the attempts of both sides – regional power and aboriginal population – to reach arrangements by a peaceful way taking into account the interests of each other.

The system of warranty appeared as a part of this contractual relations. It follows from the sources that the powers could use a loyal representative of the local elite

as guarantor for other rich and influential families. Those families had to pay taxes (jasak) and promised not to oppose service-men in taxes' collecting. And the guarantor had to ensure fulfilling these obligations by them. As a rule, he acted under the pressure of various circumstances, for instance, he could be in need of protection of his economic interests and looked for voevoda help. Opposing his own interests to interests of local society, he became an informant on the relations inside his tribe.

In other cases, the heads of aboriginal clans aspired to enter into a contract with the administration, trying to provide help to their family members who were in the hostage. Promising well-timed payment of taxes, the heads of clans had been making attempts to establish rules of taking hostages and order of keeping them in the status of captives. In some cases, the aboriginal population demonstrated the readiness to defend their interests consistently.

**Ключевые слова:**

Якутия, середина XVII в., воевода, аманатство, поручительство, якуты, эвенки (тунгусы), буряты (братские люди).

**Keywords:**

Yakutia, the mid 17th century, voevoda, hostage, warranty, the Yakuts, the Evenks (the Tungus people), the Buryat.

## Введение

На протяжении XVII в. власть в регионах Российского государства оказалась сосредоточена в руках воевод, едва ли не главной функцией которых было обеспечение бесперебойного поступления налогов в казну. В этом отношении полномочия глав обширного края, простиравшегося от берегов Северного Ледовитого океана до Охотского моря и от реки Вилюй до реки Анадырь, не стали исключением. Задача, поставленная в 1638 г. перед первыми якутскими воеводами Петром Петровичем Головиным и Матвеем Богдановичем Глебовым, заключалась в том, чтобы упорядочить сбор ясака и обложить пушным налогом те группы населения Сибири, которые ранее не подчинялись Москве, и тем самым повысить доходы казны<sup>1</sup>. Как и в других уездах, в помощь воеводам, руководившим регионом из Якутского острога, были приданы приказные

---

<sup>1</sup> 1638 г., августа 6. Наказ стольнику Петру Головину и дьяку Ефиму Филатову, посланным в Сибирь на реку Лену, для строения острога и приведения в русское подданство сибирских инородцев // Русская историческая библиотека. СПб., 1875. Т. 2. № 213. С. 961–964.

и служилые люди<sup>1</sup>. Между тем в эпоху реорганизации и воссоздания после Смуты институтов местной власти Москва не имела возможности создать полноценный административный аппарат, особенно на окраинах государства. Поэтому к управлению привлекали представителей региональных элит. В Якутии агентами правительства стали племенные вожди и главы родов.

По заключению ведущих специалистов по истории Сибири А.С. Зуева и А.А. Люцидарской, толмачи из аборигенов и представители потестарных элит «выступали связующим звеном между русской властью и своими сородичами, обеспечивая толерантность и покорность последних»<sup>2</sup>. Связи, которые утвердились между служилыми людьми, представителями «лучших» семей и через них с рядовыми членами сообществ являлись своего рода нитями, скреплявшими разрозненные группы населения воедино, в общую социальную сеть, на эффективной коммуникации с которой основывалось властвование центра. Однако эта общая схема в существующей литературе не была систематически и комплексно исследована и до сих пор не совсем понятен сам механизм функционирования власти и отношение к ней аборигенов. Между тем потенциал сохранившихся письменных источников далеко не исчерпан. Несмотря на долгую историю изучения материалов из архива якутских воевод, они привлекались исследователями более для раскрытия частных сюжетов. Комплексный подход к изучению якутских актов открывает путь не только к пополнению фактических сведений, но способен дать основания для более глубоких выводов и наблюдений об истории интеграции Сибири в состав государства.

### **Письменные источники**

Как известно, становление в течение XVII в. Российского централизованного государства сопровождалось быстрым развитием бюрократии и системы документирования повседневной деятельности властных структур и событий из жизни общества. В России середины XVII в. средоточием всего местного управления стали воеводские избы. В итоге в распоряжении историков оказались целые комплексы деловой документации, в том числе собрание делопроизводственных бумаг Якутской воеводской избы. Сохранившийся корпус документов разделён на две неравные

---

<sup>1</sup> Березиков Н.А., Люцидарская А.А. Человек и социум: Жизнеописания служилых людей Сибирских гарнизонов XVII – начала XVIII вв. // Уральский исторический вестник. 2010. № 4 (29). С. 39–45; Зуев А.С. Люцидарская А.А. Этнический состав сибирских служилых людей в конце XVI – начале XVIII века // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2010. Том. 9, выпуск 1: История. С. 52–69.

<sup>2</sup> Зуев А.С. Люцидарская А.А. Этнический состав сибирских служилых людей... С. 67.

части: 7279 единиц хранения отложилось в Российском государственном архиве древних актов (ф. 1177)<sup>1</sup> и 1121 единица хранения вошла в состав собрания Санкт-Петербургского института истории РАН (ф. 160)<sup>2</sup>. Настоящая работа выполнена на тех материалах, которые оказались в Санкт-Петербурге.

Воеводы, дьяки, подьячие и прочие мелкие чиновники и служилые люди, присланные из Москвы на окраины, были проводниками политики центра в отношении крупных племён и конкретных общин. Перед воеводским управлением, вступавшим в контакт с населением, возникало немало проблем, что нашло отражение в бумагах Якутской воеводской избы, служащие которой скрупулёзно фиксировали жалобы, просьбы, свидетельские показания, речательства, долговые обязательства, платежи в казну и многое другое. Исследование этой информации открывает перед исследователями возможность для анализа и отчасти реконструкции тех связей, которые складывались между региональной властью и местными сообществами.

### Институт аманатства

Согласно выводам группы отечественных историков и этнографов, в течение XVII в. происходило «ослабление силовой и наращивание административной» доминанты в действиях московских властей в Сибири<sup>3</sup>. По мнению Е.А. Ерохиной, А.А. Люцидарской и Н.А. Березикова, в XVII в. «русский порядок» закрепился в регионе и стал восприниматься аборигенным населением как «оправданный в сложившейся военно-политической ситуации»<sup>4</sup>. Концепция исследователей предлагает следующее видение событий, произошедших в крае. Острые территориальные конфликты и межплеменное противостояние создали для царских властей возможность стать доминирующей силой и выступить в качестве третьей стороны в спорах, порой кровавых, представителей местных элит и этнических групп. Более того, по наблюдению названных учёных,

<sup>1</sup> Часть описей Ф. 1177 из РГАДА опубликована: Якутская приказная изба. 1615–1729 (РГАДА, Ф. 1177): Справочник. Науч. рук. В.Н. Иванов. Редколл.: Е.П. Антонов, А.А. Захаров, Ю.М. Эскин. Якутск, 2016. Т. 1. 576 с.; Якутская приказная изба, 1650–1689 (РГАДА, Ф. 1177): Справочник. Науч. рук. В.Н. Иванов. Редколл.: Е.П. Антонов, А.А. Захаров, Ю.М. Эскин. Якутск, 2017. Т. 2. 600 с.; Якутская приказная изба, 1634–1714 (РГАДА, Ф. 1177): Справочник. Науч. рук. В.Н. Иванов. Сост. А.А. Калашников. Редколл.: Е.П. Антонов, П.В. Румянцев, Ю.М. Эскин. Якутск, 2017. Т. 3 (ч. 1). 536 с.

<sup>2</sup> Про историю якутского архива см.: Иванов В.Ф. Письменные источники по истории Якутии XVII века. Новосибирск, 1979. С. 29–33.

<sup>3</sup> Ерохина Е.А., Люцидарская А.А., Березиков Н.А. Административное регулирование и самоорганизация как факторы стабилизации сибирского социума в XVII в.: Этно-социальный аспект // Идеи и идеалы. 2017. № 2 (32). Т. 2. С. 44–59.

<sup>4</sup> Там же. С. 48.

изменение статуса русской администрации нашло отражение в развитии у населения Сибири мифотворчества. Так, в течение XVII в. среди аборигенов широкое распространение получил образ «белого царя», «наполовину мифологического существа, оказывающего реальные милости, раздающего князьям осязаемые знаки отличия (ярлыки, грамоты, печати)»<sup>1</sup>. Этот феномен, с точки зрения авторов, свидетельствует о легитимации власти московского царя в восприятии аборигенов<sup>2</sup>.

Властвование «белого царя» имело и вполне реальные и проверенные на практике методы и приёмы. Одним из них, получившим широкое распространение, было аманатство или заложничество, причём аманатами становились представители только одной стороны – местного населения<sup>3</sup>. Обычно практиковался принцип, при котором «в полон» попадали члены семей «лучших людей», «князцов»<sup>4</sup>, – то есть региональной элиты, которая и должна была, с одной стороны, обеспечить своевременное поступление ясака в казну, а с другой, гарантировать покорность населения воеводам. В материалах Якутской избы находится множество свидетельств о практике такого одностороннего аманатства.

Так, в деле 1641 г. о расследовании попытки нескольких аманатов сбежать из-под охраны приведена история пленения этих людей<sup>5</sup>. Группа тобольских и енисейских казаков получила приказ прибыть на устье реки Куты и привести местных жителей – братских людей<sup>6</sup> – в русское подданство. В ходе этой завоевательной операции казакам удалось пленить жену и детей «лучшего братского мужика» Куржума (он в документах также именуется «князцом», Куршуном, Коршуном). После принесения Куржумом и его ближайшими родственниками – дядей и младшим братом – клятвы в верности «братских людей» русскому государю, жену и младших детей князца отпустили на свободу за выкуп, но старшего сына оставили в аманатах.

<sup>1</sup> Ерохина Е.А., Люцидарская А.А., Березиков Н.А. Административное регулирование и самоорганизация как факторы стабилизации сибирского социума в XVII в.: Этносоциальный аспект // Идеи и идеалы. 2017. № 2 (32). Т. 2. С. 44–59.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Самрина Е.В. Аманатство как социально-политический институт присоединения и покорения новых территорий к Российскому государству в XVII–XIX веках (на примере Хакасско-Минусинского края) // Вестник Дагестанского научного центра. 2013. № 49. С. 65.

<sup>4</sup> Самрина Е.В. Стратегии и модели взаимоотношений Русского государства с родоплеменной аристократией Сибири в конце XVI–XVII веке // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2016. Ч. 1. С. 157.

<sup>5</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160 (Якутская воеводская изба). Оп. 1. Д. 25.

<sup>6</sup> Здесь речь идёт о прибайкальских бурятах. См.: Березиков Н.А. Восприятие казаками-землепроходцами сибирских аборигенов (на примере экспедиции Афанасия Путимца в Брацкую землю) // Проблемы археологии, этнографии, антропологии Сибири и сопредельных территорий. 2009. Т. 15. С. 419–422.

Тобольский казак Гаврила Онкудинов и енисейский казак Фёдор Балагур так описали эту военную акцию, в которой они приняли участие: «Милостию-де Божию и государским счастьем братцких людей пово-евали и многих братцких людей побили, и братцкие-де люди и тунгусы, собрався, за ними ходили, и на отходе-де с ними братцкими людьми бой был, и милостью-де Божью и государским счастьем на том бою братцких людей многих людей побили. И как-де повоевали братцких людей, и лутчево-де братцкого мужика Куршуна жену з детьми взяли в полон, и того-де Куршуна под государеву царскою высокою руку привели, а жену-де ево с меньшими детьми на выкуп ему, Коршуну, выдали, а большево-де ево сына оставили в амонаты. И ево-де, Куршуна, и дядю ево и брата ево меньшево привели к шерти<sup>1</sup>, что ему, Коршуну, с своими улусными людьми быть под государевою царскою высокою рукою навеки неотступно, и братцких людей и тунгусов, которые розбежались, под государеву царскою высокою руку приводить вперед учнет<sup>2</sup>». Следовательно, князец Куржум, старший сын которого стал заложником, должен был не только гарантировать лояльность своего племени, но обязался подвести под присягу русскому царю и ушедшие от завоевателей племена. Несомненно, последнее условие позволяло превратить аманатство в практически неограниченное по времени пленение.

В сибирских условиях, при фактической бесконтрольности воеводской власти, аманатство, по наблюдениям Е.В. Самриной, «приобрело черты ясыра (пленения), холопства»: заложников могли крестить, продавать и принуждать к службе<sup>3</sup>. Причем материалы Якутской воеводской избы позволяют предполагать, что аборигены становились пленниками как на длительный, так и на короткий срок. Аманатство на короткий срок, по-видимому, могло быть связано с исполнением заложниками обязанностей проводников. Они указывали дорогу и одновременно своим присутствием гарантировали безопасность чиновников и казаков во время их поездок по землям племени, откуда были взяты аманаты. Вероятно, их везли закованными в железо, и местное население извещалось об их пребывании в отряде.

Указания на такого рода использование института аманатства восходят уже к первым месяцам службы якутских воевод П.П. Головина и М.Б. Глебова. В сентябре 1640 г. письменный голова Василий Данилович Поярков выехал из Ленского волока в Якутский острог. В пути его сопровождали четыре якутские жены и якутский сын, которых, согласно тексту

<sup>1</sup> Шерть – (араб. šart) клятва, присяга.

<sup>2</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 25. Л. 33.

<sup>3</sup> Самрина Е.В. Аманатство как социально-политический институт... С. 63.

полученной В.Д. Поярковым наказной памяти, он должен был отпустить к их семьям после прибытия в острог, не взимая с родственников выкупа. Наказная память, отпущенная от воеводы П.П. Головина и воеводы М.Б. Глебова на имя головы, содержит следующие распоряжения: «<...> с ним же, Васильем, послано с Ленского волоку в Якутцкой острог четыре женки якутки да парень якутцкой, и тех женок и парня, приветчи в Якутцкой острог, отдать родником их без выкупа и без поминков, а кому которую женку и малово отдаст Василей, и то велеть записать имянно отцу, или брату, или кому [из] родителей их»<sup>1</sup>. Одна из возможных интерпретаций данного фрагмента текста такова: пять человек взяли в заложники и содержали в Якутском остроге, а затем их с кем-то из служилых людей направили в поездку в Ленский волок. Там пленники находились до тех пор пока не были переданы голове В.Д. Пояркову, который, прикрываясь ими как щитом, смог безопасно вернуться в Якутский острог и «отдать» проводников-аманатов их родственникам, не требуя выкупа, как это бывало в иных случаях захвата.

### **Институт ручательства**

Одностороннее аманатство было характерно для начальной стадии русского господства. Оно гарантировало верность аборигенов власти царя и безопасность передвижения царских отрядов при сборах ясака под угрозой смерти заложников. Другим распространённым приёмом управления в Сибири XVII в. стал институт ручательства. Ручательство, вероятно, явилось следующей стадией распространения московской власти в регионе. Причём о нём можно утверждать как массовом, широко практикуемом, а значит успешном приёме обеспечения господства Москвы. В сибирские реалии перенесли давно укоренившийся в Европейской России институт управления. На протяжении XVII в. ручательство использовалось, например, в среде иноземцев, выехавших в Россию из Западной Европы и поступивших на царскую военную службу. Поселившись в России и получая жалованье из казны, они поручались за себя и своих товарищей в точности исполнения условий их найма.

Об институте ручательства в Сибири повествуют две сказки от 14 и 15 января 1646 г., записанные в Якутской воеводской избе со слов князца Кангаласской волости Еюка Никина. Содержание сказок отсылает читателей к событиям 2 марта 1642 г., когда «вся Якутцкая земля изменила» царской власти<sup>2</sup>. Речь идёт о восстании, которое вспыхнуло после

<sup>1</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 24. Л. 11.

<sup>2</sup> Иванов В.Н. Социально-экономические отношения у якутов. XVII век. Якутск, 2015. С. 82.



переноса Якутского острога на «Еюков Луг»<sup>1</sup> (острог располагался посреди обширного луга, принадлежавшего князю Еюку, неподалёку от озера Сайсары) и начала переписи ясачного и неясачного населения и скота, что вызвало протест населения. Восставшие якуты совершили несколько нападений на служилых людей и убили ясачных сборщиков<sup>2</sup>. Участники бунта осадили Якутский острог, но потерпели поражение и ушли из-под крепости в свои улусы, преследуемые отрядами воеводы П.П. Головина.

Как следует из текста сказок, князец Еюк спустя некоторое время после осады вернулся в Якутск и привёл с собой группу якутов, своих родственников: «...после измены якуткой братью своюродных и двоюродных Тыныниных детей [он] привел всех в острог»<sup>3</sup>. Здесь речь идёт о детях вождя кангаласского племени якутов Тыгына Дархана<sup>4</sup> (или Тынина в русских документах). Отец князца Еюка приходился родным братом князцу Тыгыну, сам Еюк был двоюродным братом детей князца Тыгына<sup>5</sup>. Без сомнения, приведя мятежников в Якутск, Еюк хотел продемонстрировать своим поступком лояльность воеводской власти и готовность к сотрудничеству с ней. Он пришёл в острог «всех преж после измены»<sup>6</sup>. Однако расправляясь с зачинщиками восстания, воевода П.П. Головин отдал приказ о казни «Тыныниных детей». Нельзя исключить, что среди казнённых находились и те, кого привёл за собой Еюк. На это указывает рассказ самого князца Еюка, который подчёркивал, что его единокровцы не смогли забыть ему возвращение в Якутск и рассматривали этот поступок как предательство<sup>7</sup>.

В сказках 1646 г. Еюк жаловался на трудность своего положения и непонимание со стороны соплеменников: «и ныне-де все ево, Еюка, родники съестъ хотят, а говорят-де ему, ты-де нас съел всех, что наперед в острог приехал и нас привел, от тебя-де, Еюка, все якуты пропали, и ныне-де Тынынины дети в острог не ездят ниhto»<sup>8</sup>. Как следует из приведённой цитаты, потомки князца Тынина обвиняли Еюка в гибели якутов и отказывались посещать Якутск. Вследствие этого Еюк заявлял властям

<sup>1</sup> Иванов В.Н. Социально-экономические отношения у якутов. XVII век. Якутск, 2015. С. 141.

<sup>2</sup> Иванов В.Н. Социально-экономические отношения... С. 81; Ушницкий В.В. Якутское восстание 1642 г.: Причины и следствие. Тезисы доклада, представленного на Всероссийской научной конференции «Государственные и общественные структуры в Сибири: Взаимодействия и конфликты (XVII – начало XX века)». Новосибирск, 24–25 августа 2011 г. (Тезисы секционного доклада).

<sup>3</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 142. Л. 20.

<sup>4</sup> Ушницкий В.В. Якутские волости в 30–40-х годах XVII века // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2017. Т. 16. № 5.: Археология и этнография. С. 84.

<sup>5</sup> Иванов В.Н. Социально-экономические отношения... С. 141.

<sup>6</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 142. Л. 24.

<sup>7</sup> Там же. Л. 20, 24.

<sup>8</sup> Там же. Л. 20.

об отсутствии у него возможности выступать поручителем за представителей этого рода<sup>1</sup>. Это и есть главный посыл сказки – отказ в ручательстве за членов нескольких якутских родов Кангаласской волости – князца Бойдона, Тынининых детей и других<sup>2</sup>. Одновременно с этим обращают на себя внимание рекомендации, с которыми князец Еюк обратился к русским властям. В обеих сказках присутствует его совет: не выпускать князца Бойдона из аманатского плена, и взять в аманаты Сахеевых детей, и отпустить из плена Сахеевых внучат: «Генваря в 14 день кангаласской князец Еюк говорил в приказе, чтобы Бойдона не переменять и Сахеевы дети к весне посадить»<sup>3</sup>. Итак, в источниках содержатся явные указания на тесное сотрудничество князца Еюка с воеводской властью.

Аманаты, по наблюдениям А.А. Люцидарской, выступали традиционно в роли «гарантов соблюдения политических договорённостей и поступления налогов (ясака) в казну»<sup>4</sup>. Более высокий статус аманатов давал более надёжные гарантии выполнения договора<sup>5</sup>. Однако из изученных материалов следует, что кроме взятия аманатов воеводская власть дополнительно использовала институт ручательства: лояльные представители местной элиты ручались за другие богатые и влиятельные семьи. Члены этих семей обещали поручителю, бывшему их родственником, что они будут платить ясак и не станут оказывать сопротивления служилым людям. Возможно, для таких семей наличие поручителя позволяло сократить число родственников, взятых в заложники, или улучшить условия их содержания<sup>6</sup>.

Поручитель был для власти информантом об отношениях внутри племенного сообщества, частью которого сам и являлся. В чём же состоял его интерес? Сотрудничество князца Еюка Никина с русскими властями можно объяснить тем, что он владел землями, расположенными под самым Якутским острогом. Это делало его взаимодействие с властями вынужденным. Между тем Еюк одновременно стремился получить помощь московской власти в защите своих владений (сенокосных угодий), бывших предметом межплеменной борьбы. Принадлежавшие князцу сенные покосы располагались на равнинах в долинах рек

<sup>1</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 142. Л. 24.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. Л. 20.

<sup>4</sup> Люцидарская А.А. Аманаты в Сибири // Проблемы археологии, этнографии, антропологии Сибири и сопредельных территорий. Новосибирск, 2006. Т. 12. № 2. С. 121.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Об условиях содержания аманатов см.: Березиков Н.А. Надзор и принуждение: аманатские избы в Сибири XVII в. // Баландинские чтения. 2015. Т. 10. № 1. С. 44–46; Люцидарская А.А. Аманаты в Сибири // Проблемы археологии, этнографии, антропологии Сибири и сопредельных территорий. 2006. Т. 12. № 2. С. 121–124.

и представляли ценность для якутов. Из исследований В.Н. Иванова известно, что в 1644 и 1646 гг. Еюк подал воеводам несколько челобитных с просьбой принять меры против якутов, покинувших свои волости, пришедших жить на его землю (в частности, под Якутский острог) и ведущих незаконную заготовку сена на зиму в его угодьях<sup>1</sup>. Просьбы Еюка вернуть якутов «на старые места», а в сущности согнать с его земли, встретили сочувствие у администрации, которая потребовала от них покинуть владения князца<sup>2</sup>. И хотя масштабного выселения не произошло<sup>3</sup>, очевидно, что обращение Еюка к царским властям за содействием в межплеменном противостоянии было принятой практикой и такие близкие отношения князца с воеводской властью стали основой ручательства как особого договорного института.

### Система договоров

Система ручательства являлась частью института разнообразных договорных отношений власти с аборигенами. Конечно, в основе таких договоров лежало аманатство: князцы, столкнувшись с ситуацией, когда их дети или внуки стали заложниками, и стремясь облегчить их участь, шли на переговоры с российскими чиновниками, что было вынужденной мерой, спровоцированной действиями служилых людей.

Отечественными исследователями установлено, что служилые люди, отправляемые за ясаком, нередко самостоятельно вступали в договорные отношения с аборигенами и заключали торговые сделки с ними<sup>4</sup>. Сборщики ясака обменивали привезённые ими товары на лучшие меха, в то время как меха более низкого качества забирали в казну. Эта деятельность являлась незаконной, и воеводские власти пытались её пресечь. Между тем очевидно, что такого рода инициатива стала отнюдь не единственной вольностью, которую «начальные люди» допускали при исполнении своих обязанностей. Аманатство также создавало условия для злоупотреблений. Служилые люди разных острогов вели между собой борьбу за пленников. На этот феномен обратила внимание Е.В. Самрина на основании

<sup>1</sup> Иванов В.Н. Социально-экономические отношения... С. 142, 354.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. С. 354.

<sup>4</sup> Березиков Н.А. Образ «чужого» в системе мотивов служилого человека на юге Сибири в XVII веке // Этнография Алтая и сопредельных территорий. Материалы международной научной конференции. Барнаул, 27–30 ноября 2008 г. Барнаул, 2008. С. 4–6; Бродников А.А. Подарки аборигенам как элемент механизма их вовлечения в ясачный платеж (на примере Ленского волоска и прилегающей территории) // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2013. Т. 12. Вып. 1: История. С. 23–26; Ерохина Е.А., Люцидарская А.А., Березиков Н.А. Административное регулирование и самоорганизация... С. 47–48.

работы с материалами по истории Красноярского края. Согласно её заключениям, аманаты от одних и тех же этнических групп могли одновременно удерживаться в разных острогах, что было связано с прибыльностью такой службы, какой являлся сбор ясака»<sup>1</sup>. Исследователь обнаружила наличие острого конфликта между «начальными людьми» Томского и Красноярского острогов в первой половине XVII в. Они конкурировали «за право контролировать потоки ясака и самостоятельно собирать дань», широко используя институт аманатства и договорённости с местным населением<sup>2</sup>.

Материалы из архива якутской избы фиксируют тот факт, что служилые люди разных острогов преследовали и стремились заполучить в аманаты представителей зажиточных и влиятельных родов, что (судя по документам) вызывало сопротивление глав этих родов. Якутские акты отражают яркие эпизоды этого сопротивления, когда племенные вожди стремились освободить своих взятых в заложники детей. К их числу относится история семьи оленского тунгуса Газейки. 15 сентября 1645 г. он подал челобитную с просьбой об освобождении одного из его сыновей из плена. Согласно рассказу Газейки, его сын Ненигкал ушёл из родных мест на реке Оленке<sup>3</sup> в кочевья для звериного промысла и был пойман русскими в месте, именуемом Пысида, с целью гарантировать выплату ясака. Его взяли в аманаты и посадили в аманатскую избу в Пысиде. Однако Газейка отказался платить ясак «начальным людям», задержавшим его сына на том основании, что удалённая от его владений Пысида – не его зона ответственности при платежах ясака: «И ныне-де сын мой [Ненигкал] сидит в Пысиде в аманатах, а ясаку-де я, Газейко, под него не плачивал ничево, потому что далеко»<sup>4</sup>. При этом Газейка отмечал, что их род издревле жил на реке Оленке и что два его сына «сидят в аманатах» в остроге на реке Оленке, и за этих сыновей Газейка аккуратно платит ясак<sup>5</sup>. Так, в 1644 г. он выплатил ясак в размере шестидесяти соболей и восьми шуб тунгусских больших и малых служилому человеку Дружинке Чистякову на Оленке. Завершал свою челобитную Газейка просьбой вернуться к прежней системе внесения пушного налога «начальным людям» в остроге на реке Оленке<sup>6</sup>. В описанном случае можно увидеть попытку представителя одной из состоятельных тунгусских семей очертить правила взятия людей в аманаты и порядок содержания их в статусе

<sup>1</sup> Самрина Е.В. Аманатство как социально-политический институт... С. 67–68.

<sup>2</sup> Там же. С. 68.

<sup>3</sup> По-видимому, здесь река Оленёк.

<sup>4</sup> Архив СПбИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 142. Л. 3.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Там же.

пленников. С точки зрения главы семьи, пленники должны были находиться вблизи от мест проживания их родственников, так близко, чтобы всегда сохранялась возможность навестить их и лично убедиться в благополучии. По всей видимости, челобитная Газейки – это пример того, как местные вожди стремились установить с властью своего рода стабильные договорные отношения.

Итак, анализ документов из архива Якутской воеводской избы позволяет утверждать, что формы управления локальными сообществами Сибири на протяжении XVII в. были разнообразны. Административные приёмы не сводились к взятию заложников и насильственному принуждению населения выплачивать налоги. В якутских материалах находят сведения, указывающие на существование института ручательства и попытки достичь договорённостей мирным путём. Причём необходимо отметить активную позицию коренных жителей региона, в отдельных случаях демонстрирующих готовность последовательно отстаивать свои интересы. Как известно, осмысление феномена интеграции Сибири в состав Российского государства породило широкую и далёкую от завершения дискуссию в исторической науке. Центральный вопрос этой дискуссии – как Сибирь была включена в состав Российского государства? Стало ли это завоеванием, мирным присоединением или колонизацией? Между тем комплекс документов Якутской воеводской избы ждёт систематического и глубокого исследования, которое может позволить уточнить многие вопросы по истории Сибири.

САВИНОВ М.А.

## Будни ясачного зимовья – русские и юкагиры на Алазее в 1670-х гг.

SAVINOV M.A.

## The Russians and the Yukaghirs on Alaseya River in 1670's

### Сведения об авторе:

*Савинов Михаил Авенирович*, кандидат истор. наук, ведущий научный сотрудник Музейно-выставочного центра технического и технологического освоения Арктики (Санкт-Петербург)  
*mikjalka@mail.ru*

### Author:

*Savinov Mikhail Avenirovich*, candidate of Historical Sciences, leading researcher of the Arctic Museum and Exhibition Center (St. Petersburg)  
*mikjalka@mail.ru*

### Аннотация

В статье на материале ряда документов фонда 160 (Якутская приказная изба) Научно-исторического архива Санкт-Петербургского института истории РАН рассматриваются различные аспекты жизни ясачного зимовья – низового звена русской администрации в Сибири второй половины XVII в.: задачи приказных людей и возможные причины их смены, экономика и логистика зимовья, отношения с ясачным населением. Пространственные рамки исследования включают местность, находившуюся под контролем Алазейского ясачного зимовья, а временные – вторую половину 1670-х гг. Основной вывод – в условиях колоссальной удалённости от центральной власти значительно возростала роль личных качеств и компетенций приказных людей в решении задач сбора ясака на местах.

### Abstract

The article is devoted to daily life of a Russian winter camp (*zimovje*) as a part of administrative structure in the 17th North-Eastern Siberia. The economics, logistics and management practices are explored by the example of Alaseya Winter Camp. The

indigenous people of Alaseya River basin were Yukaghir nomad tribes and Russian-Yukaghir relations had some local features. The paper is based on Russian documents from Scientific Historical Archive of Saint Petersburg History Institute.

**Ключевые слова:**

ясак, юкагиры, колонизация Сибири, русско-юкагирские отношения, Алазея, фронтальные исследования.

**Keywords:**

the yasak, colonization of Siberia, Russian-Yukaghir relations, Alaseya River, frontier studies.

Настоящее исследование представляет собой попытку комплексной реконструкции деятельности низового звена русской администрации XVII в. на Крайнем Севере – ясачного зимовья. В фокусе нашего внимания будет жизнь конкретного, относительно небольшого региона – бассейна реки Алазеи, управлявшегося одноимённым зимовьем, основанным в 1642 г. Мы проанализируем административную деятельность и повседневную жизнь Алазейского зимовья на временном отрезке 1675–1679 гг. – в той мере, в какой это позволят наши источники – акты из ф. 160 (Якутская приказная изба) Научно-исторического архива Санкт-Петербургского института истории РАН (далее – НИИ СПб ИИ РАН).

Для изучения русских управленческих практик в Сибири XVII в. данные место и время представляют, на наш взгляд, определённый интерес по следующей причине – здесь мы можем в пределах относительно короткого временного промежутка сравнить деятельность условно «успешного» и условно «неуспешного» русского администратора. В роли первого выступит Никита Родионов Тютин, в роли второго – Пётр Аксентьев.

Комплекс документов, анализ которых лежит в основе нашего исследования, типичен для ясачных зимовий северо-востока Сибири и включает следующие группы актов: наказные памяти якутских воевод приказным людям Алазейского зимовья; отписки приказных людей в Якутск; челобитные алазейских промышленных людей и ясачных юкагиров. Среди отписок из зимовья в Якутск особое место занимают акты, связанные с передачей зимовья от одного приказного человека к другому – они содержат описания имущества, важные для описания материально-технической базы зимовья.

Алазейские акты 1670-х гг. из собрания НИА СПб ИИ РАН<sup>1</sup> входили во все подборки изданных документов ф. 160, при этом в каждом случае они отбирались по разным принципам. Первая публикация состоялась в 1859 г., когда в «Дополнениях к актам историческим» была издана отписка о передаче Алазейского зимовья Никитой Тютиным Петру Аксентьеву 12 октября 1677 г.<sup>2</sup> Отдельные отписки и челобитные 1670-х гг. были изданы в 1936 г. в составе сборника «Колониальная политика Московского государства в Якутии»<sup>3</sup>. Наконец, один из документов (отписка Ефрема Мосеева, относящаяся к 1668 г.) был издан исследователем истории освоения Северного морского пути М.И. Беловым в 1952 г. в составе сборника «Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах»<sup>4</sup>. Ряд документов, привлечённых в нашем исследовании, не издавался никогда.

*Алазейское зимовье и его округа как административная единица.* Алазейское ясачное зимовье было основано отрядом казаков во главе с Дмитрием Ярилой Зыряном в 1642 г.<sup>5</sup> Точное его местоположение неизвестно (кроме того, в первые десятилетия оно переносилось с места на место). «В районе алазейской лесотундры», – так определяет расположение зимовья М.И. Белов<sup>6</sup>. К середине 1670-х гг. период «объясачивания» местных юкагирских племён, сопровождавшийся в т.ч. и вооружёнными выступлениями аборигенов (восстание Коллы и Тойты в 1650 г.<sup>7</sup>), остался в прошлом. Алазейское зимовье давно было встроено в общую административно-логистическую систему Якутского уезда, превратившись в один из постоянных центров власти и торговли. Юкагиры Алазеи в этот период большей частью были лояльны русским властям, но от группы

<sup>1</sup> Фонд Якутской приказной избы исторически оказался разделённым на две части – одна хранится в Российском государственном архиве древних актов (далее – РГАДА) (ф. 1177), другая – в НИА СПб ИИ РАН (ф. 160). Документы обоих фондов неоднократно издавались как до революции, так и в советское время. Подробнее см.: Костанов А.И. Документальная история Сибири XVII – середина XIX вв. Владивосток, 2007. С. 84–85; Иванов В.Н. Вхождение северо-востока Азии в состав Русского государства. Новосибирск, 1999. С. 6–7.

<sup>2</sup> Дополнения к актам историческим, собранные и изданные Археографической комиссией. СПб., 1859. Т. VII. № 57. С. 274–275 (далее – ДАИ № 57).

<sup>3</sup> Колониальная политика Московского государства в Якутии / Сборник документов под общей редакцией Я.П. Алькора и Б.Д. Грекова. Л., 1936. №№ 56, 190, 193 (далее – КПМГЯ).

<sup>4</sup> Белов М.И. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах. Сборник документов о великих русских географических открытиях на Северо-Востоке Азии в XVII веке. М., Л., 1952. № 119. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_13.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_13.html) (дата обращения: 14.03.2020).

<sup>5</sup> Иванов В.Н. Указ. соч. С. 102.

<sup>6</sup> Белов М.И. Указ соч. Приложение 1. Списки якутских воевод и приказчиков зимовий на северо-востоке Сибири. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_15.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_15.html) (дата обращения: 14.03.2020).

<sup>7</sup> Иванов В.Н. Указ. соч. С. 123.



тундровых чукчей, обитавших в XVII в. западнее устья Колымы, исходила постоянная угроза, с которой русские вынуждены были считаться.

Север и северо-восток Якутского уезда (его собственно «арктическая» часть) находились вне системы волостей, сложившейся ещё в 1630-х гг. и тяготевшей непосредственно к Якутскому острогу. Поступавший с Крайнего Севера ясак обозначался в соответствующей документации так: «с дальних заморских рек»<sup>1</sup>. Этот термин очень точно отражает и логистику (основное сообщение с зимовьями на реках происходило по морю, т.е. по отношению к центральной власти в Якутском остроге они находились «за морем»), и само понимание географического пространства якутского Севера – река осознавалась как структурная единица этого пространства. В этом смысле можно говорить об Алазее, как об отдельной административно-территориальной ячейке в системе Якутского уезда (на более крупных реках – Яне, Индигирке, Колыме – таких ячеек, центрами которых выступали зимовья, было по две-три).

Этническая, социальная и пространственная структура этой ячейки выстраивалась следующим образом. В центре оказывалось зимовье и его коллектив – отряд казаков (7–8 чел.) во главе с приказным. По обширной местности вокруг зимовья кочевало ясачное население (в нашем случае это тундровые юкагиры-алаи<sup>2</sup>), предводители которого (в русских документах это «князцы» или «лучшие люди», причём оба термина могли применяться к одним и тем же персонам) обязаны были в определённое время являться в зимовье с ясаком, который рассчитывался по числу взрослых домохозяев. Общее число алазейских юкагиров крупнейший исследователь родового и племенного состава народов Сибири XVII в. Б.О. Долгих приблизительно определяет в 580 чел. (для 1650-х гг.)<sup>3</sup>.

Кроме служилых людей зимовья и местных жителей, на «подведомственной» территории обитало также некоторое количество русских промысловиков («промышленных людей»), которые постоянно жили в своих зимовьях, а к приказному навещались один раз в год («живём по своим зимовьям от ясашного далеку, а бываем в ясашное однажды годом»<sup>4</sup>). Наконец, на Алазее регулярно бывали торговые люди, занимавшиеся скупкой мехов у ясачных юкагиров и промышленников, эти же купцы

<sup>1</sup> Материалы по истории Якутии XVII века. Новосибирск, 1970. Т. III. Сметные списки ясачного сбора. № 42.

<sup>2</sup> О наименовании алазейских юкагиров см. напр.: Долгих Б.О. Родовой и племенной состав народов Сибири в XVII в. М., 1960. С. 409. Термин «алаи» зафиксирован В.И. Иохельсоном.

<sup>3</sup> Долгих Б.О. Указ. соч. С. 408.

<sup>4</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 621. Сстав (далее – Сст.) 14.

доставляли хлебные припасы и, насколько можно судить, целый ряд других необходимых вещей.

Всё это население бассейна Алазеи контролировала центральная фигура низового звена русской администрации в Сибири – «приказный человек», или просто «приказный» (в ряде исследований можно увидеть смешение терминов «приказный» и «приказчик»<sup>1</sup>, но последний относится к сфере торговли и не применяется в аутентичных документах по отношению к начальникам зимовий). Другим представителем власти на Алазее был таможенный целовальник, ведавший сбором пошлин с торговых людей.

На зимовье постоянно находились документы и велось делопроизводство, для чего требовалась бумага. Здесь хранились приправочные книги (списки плательщиков), по которым принимался ясак с юкагиров, а также наказные памяти – воеводские инструкции, с которыми новые приказные выезжали к месту службы. Зачастую такая память содержала указание о расследовании каких-либо злоупотреблений предшественника, на которого поступила жалоба в Якутск. Авторами жалобы могли выступать как русские промышленники, так и «ясачные иноземцы», в нашем случае – юкагиры. Речи юкагиров записывались по установленной форме, в качестве толмачей-переводчиков могли выступать как русские служилые, так и юкагиры, как мужчины, так и женщины: в одном из документов указано: «А у толмачества была <...> жена Татьяна»<sup>2</sup> (крещёная юкагирка?).

*Ротация приказных и служилых людей Алазейского зимовья.* Срок службы («перемена») приказного человека на зимовье обычно составлял два года («двоегодицу»). При том или ином стечении обстоятельств он мог быть оставлен на следующий срок или снят раньше окончания срока. На Алазее в 1670-х гг. мы можем наблюдать именно такой случай.

Казачий десятник Никита (Микита) Родионов Тютин впервые был назначен в Алазейское зимовье летом 1674 г. воеводой Яковом Волконским<sup>3</sup>. Сменив предыдущего приказного Ивана Потапова, он служил на Алазее до октября 1677 г. – его срок службы на зимовье был продлён

<sup>1</sup> Эта тенденция смешения терминов идёт, по меньшей мере, со времён М.И. Белова: Белов М.И. Указ. соч. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_15.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_15.html) (дата обращения: 14.03.2020). См. также напр.: Зуев А.С. Русские и аборигены на крайнем северо-востоке Сибири во второй половине XVII–XVIII вв. Новосибирск, 2002. С. 203, 214–215 и др.; Он же. Присоединение крайнего северо-востока Сибири к России: военно-политический аспект. Вторая половина XVII–XVIII век. Автореф. докт. ист. наук. Томск, 2005. С. 10, 19; Ерохина Е.А., Люцидарская А.А., Березиков Н.А. Административное регулирование и самоорганизация как факторы стабилизации сибирского социума в XVII в.: этносоциальные аспекты // Идеи и идеалы. 2017. № 2 (32). Т. 2. С. 47.

<sup>2</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Сст. 15.

<sup>3</sup> Там же. Д. 651. Сст. 19.

новым воеводой Андреем Барнешлевым по челобитию ясачных юкагиров Алазеи, поданному в конце 1675 г.<sup>1</sup> Однако в октябре приказный был смёнён, причём направленный ему «на перемену» пятидесятник Пётр Аксентьев получил указания расследовать причины недобора ясака на Алазее в период службы Тютинна, а самого Никиту прислать в Якутский острог<sup>2</sup>. Передача зимовья состоялась 12 октября 1677 г.<sup>3</sup>, а уже в марте 1678 г. новый приказный передал зимовье одному из своих казаков, Осипу Михайлову Ярославцу. Причина такой быстрой смены не до конца понятна. Пётр, находясь на зимовье, злоупотреблял своим положением и мучил ясачных людей, о чём сохранились две челобитные юкагиров<sup>4</sup>, но эти жалобы едва ли могли так быстро дойти в Якутск и вызвать ответную реакцию – смену приказного. Как бы там ни было, на зимовье остался Осип Ярославец, который, в свою очередь, в 1679 г. сдал зимовье Никите Тютину, возвращённому на должность алазейского приказного. Отписка Никиты Тютинна о передаче зимовья датирована 30 мая 1679 г., но сам факт передачи произошёл раньше<sup>5</sup>.

Последовательность ротации приказных в соотношении с нахождением в должности якутских воевод показана в таблице 1 (в таблицах М.И. Белова алазейские приказные 1670-х гг. не расписаны<sup>6</sup>).

Насколько можно видеть, ротация приказных была связана с двумя факторами – установленным сроком службы и реальными результатами

**Таблица 1.** Хронологическое соотношение сроков нахождения в должности якутских воевод и алазейских приказных людей во второй половине 1670-х гг.

Якутские воеводы	Алазейские приказные
А.А. Барнешлев (22 августа 1675 г. – 11 апреля 1678 г.)	Никита Родионов Тютин (лето 1674 – 12 октября 1677)
	Пётр Аксентьев (12 октября 1677 – 25 марта 1678)
	Осип Михайлов Ярославец (25 марта 1678 – 1679 (?))
Ф.И. Бибииков (1678 г. – 6 марта 1680 г.)	Никита Родионов Тютин (не позднее 30 мая 1679)

<sup>1</sup> Там же. Ст. 23.

<sup>2</sup> Там же. Д. 700. Ст. 27–28.

<sup>3</sup> ДАИ. Т. VII. № 57.

<sup>4</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 711. Ст. 27–29; КМПЯ. № 190. С. 238–239.

<sup>5</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Ст. 12.

<sup>6</sup> Белов М.И. Указ соч. Приложение 1. Списки якутских воевод и приказчиков зимовий на северо-востоке Сибири. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_15.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_15.html) (дата обращения: 14.03.2020).

службы, которые в значительной мере определялись челобитными ясачных людей. Значительно дольше, без строго установленной нормы, на зимовье находились рядовые казаки. Так, Василий (Васка) Гаврилов, впервые появляющийся в документах времён приказного Якова Никитина (1673–1674 г.)<sup>1</sup>, оставался на зимовье и при вторичном приёме его Никитой Тютиним в 1679 г.<sup>2</sup>, столько же времени служил на Алазее Евдоким Иванов. В отписке от 30 мая 1679 г. Никита Тютин прямо указывал о продолжительном сроке службы алазейских служилых: «... а на Алазее у нас казаки служат великому государю многие годы...»<sup>3</sup>

Общее число единовременно находившихся на зимовье казаков составляло, по данным передаточных отписок, 7–8 человек. Для эффективного контроля ясачных и безопасной пересылки ясака этого было совершенно недостаточно (конкретные ситуации разбираются ниже). Ротация служилых людей происходила, как правило, через Якутск: туда отправлялись алазейские казаки с ясаком, обратно приходили казаки, вновь назначенные на службу в зимовье. Насколько можно судить по документам, все эти перемещения алазейских служилых в 1670-е гг. происходили сухим путём в зимнее время. Были случаи своеобразного дезертирства – при первом приёме зимовья Никита Тютин должен был забрать с Индигирки на Алазею двух казаков, ранее назначенных к приказному Ивану Потапову, но не дошедших до Алазейского зимовья и живших «за Шиверами»<sup>4</sup>. Некоторые казаки, например, Лука Владимиров (о нём ещё будет речь ниже), отправленные в Якутск, затем вновь оказывались на Алазее.

Любопытен случай, имевший место при первом вступлении Никиты Тютина в должность приказного Алазейского зимовья. Промышленник Алексей Сергеев Усолец, направлявшийся в ноябре 1674 г. с Колымы на Индигирку, обвинил другого промышленника, уже упоминавшегося нами Василия Гаврилова Протождяконова Устюжанина (он был дьячком алазейской Никольской часовни, в которой Усолец остановился на ночлег), в краже у него 26 соболей, однако приказный не выслал того в Якутск для разбирательства, объяснив это следующим образом: «...и яз, Никитка, по той челобитной ево, Васку, не выслал потому, что у государева дела без него делать некому, грамотных людей нет» (по этой же причине отсутствия грамотных людей Усолец бил челом Никите Тютину на воровство Василия Гаврилова «словесно») <sup>5</sup>. В дальнейшем Василий Гаврилов

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 621. Сст. 14.

<sup>2</sup> Там же. Д. 714. Сст. 12.

<sup>3</sup> Там же. Д. 714. Сст. 13.

<sup>4</sup> Там же. Д. 642. Сст. 19.

<sup>5</sup> Там же. Д. 651. Сст. 19.

проходил по алазейским актам уже как служилый человек зимовья и нёс службу, по крайней мере, до 1679 г.

*Экономика и логистика ясачного зимовья.* Документы ф. 160 дают определённые возможности для реконструкции экономических и логистических особенностей жизни Алазейского зимовья. Здесь, прежде всего, следует выделить акты, связанные с передачей зимовья от одного приказного к другому, и те из отписок, которые рисуют различные ситуации, связанные с перевозкой ясака или перемещениями торговых и служилых людей.

На основе этих документов можно сделать и некоторые выводы о самом зимовье, как комплексе построек. Как известно, уже в момент основания в 1642 г. Дмитрием Зыряном зимовье получило укрепление – «острожек»<sup>1</sup>, которое сохранялось и при дальнейших переносах зимовья. В передаточных документах 1670-х гг. это укрепление также упоминается: Никита Тютин в 1674 г. принял у Ивана Потапова «острог и острожные ключи, и ясашное зимовье и аманатов». При следующей передаче – от Осипа Ярославца Никите Тютину – упоминаются только амбар и аманатская казёнка<sup>2</sup>. Таким образом, Алазейское зимовье можно зрительно представить себе в виде маленькой группы рубленых жилых (избы для приказного и казаков, аманатская казёнка) и складских («государев казёной амбар») построек, обнесённых частоколом (возможно, с угловыми башнями). Где-то рядом находилась также Никольская часовня. То, что она располагалась вне зимовья, подтверждается следующим показанием документа: отрицая обвинение Алексея Усольца в краже соболей, Василий Гаврилов сам упрекнул промышленника в том, что тот, придя на Алазею, не явился с докладом и проезжей грамотой к приказному – «жил в часовне дни с три, а в ясашное не объявлялся»<sup>3</sup>.

Как показано в таблице 2, основу собственно имущества зимовья по передаточным документам составляют орудия рыболовства (неводные сети, мережи, «прядено неводное» (нить для сетей), пешни) и судоремонтные инструменты («кочевое» сверло и напарьи – ручные свёрла). Единственным средством транспорта, постоянно находившемся «на балансе» Алазейского зимовья, был карбас: в одной отписке он обозначен как «карбас неводной», в другой – как «карбас шытик» (что указывает на характерную технологию его постройки). Кроме того, среди имущества фигурирует кочевая шейма – якорный канат, при этом она по всем отпискам Никиты Тютина определяется как «старая в обрывках».

<sup>1</sup> Иванов В.Н. Указ. соч. С. 102.

<sup>2</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Ст. 12.

<sup>3</sup> Там же. Д. 651. Ст. 41.

Плачевное состояние шеймы можно объяснить по данным одного из более ранних алазейских дел, связанных с деятельностью непосредственного предшественника Никиты Тютютина – приказного Ивана Потапова. Потапов начал свою службу на Алазее с разбора проступков прежнего приказного Якова Никитина, который (помимо недоказанной обиды, нанесённой одному из русских промышленников) обвинялся в порче казённой шеймы – он, по показаниям казаков зимовья, рубил её тайком для собственных нужд – на тетивы для своих сетей-«пушальниц». Это любопытное свидетельство показывает, что глава зимовья мог иметь какие-то частные рыбные промыслы, не связанные с прокормлением аманатов или служилых людей. В чём конкретно заключалась в таких случаях

**Таблица 2.** Имущество и товары Алазейского зимовья по передаточным документам ф. 160 архива СПб ИИ РАН

		При передаче Никите Тютюину осенью 1674 г. <sup>1</sup>	При передаче Петру Аксентьеву 12 октября 1677 г. <sup>2</sup>	При передаче Никите Тютюину 30 мая 1679 г. <sup>3</sup>
Государевы товары	Медь в котлах	35 фунтов	24 фунта	24 фунта
	Аманатский котел	1		
	Одекуй (бусы и бисер)	3 фунта	8 фунтов	15 фунтов
	Олово		10 фунтов	3 прута весом полпята фунта
Имущество	Карбас	1	1	1
	Шейма (якорный трос)	Старая, обрывки в трёх концах	23 сажени (старые в обрывках)	18 сажен (старые в обрывках)
	Сверло кочевое	1	1	1
	Напары		3	3
	Прядено неводное	6 фунтов в мотушках	9 фунтов	28 фунтов
	Сети неводные		34 ¼ сажени	25 сажен
	Сети мережные	48 сажен		
	Мережи	2 старые, 1 новая	4 держаные, 5-я новая	
	Пешни	3	3, 4-я ломаная	3, 4-я ломаная
	Порох	3 фунта	3 ¼ фунта	3 фунта («пищального с ящичком»)
	Безмен	1	1	
Бумага	20 листов	2 дести		

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 651. Стр. 18.

<sup>2</sup> ДАИ. Т. VII. № 57.

<sup>3</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Стр. 12.

выгода приказного, не вполне ясно – рыба по ценности и продаваемости была несопоставима с мехами, которые, действительно, часто становились предметом вымогательства и утайки.

Из конкретных видов рыбы в одном из документов отмечен налим. Ловля налима происходила, очевидно, зимой – с помощью упоминавшихся выше подлёдных сетей-«пушальниц». Прочая рыба, выловленная в тёплое время года, заготавливалась в виде юколы (т.е. вялилась). В двух более ранних передаточных отписках есть упоминание «корму аманатского юколы», запас которой на 1674 г. определялся в 8 пудов (отметим, что в этой же отписке, составленной при первом вступлении Никиты Тютина в должность алазейского приказного, упоминается также «сырой корм» в количестве 100 рыб)<sup>1</sup>. Здесь юкола указана как специфическое продовольствие именно для содержащихся в зимовье аманатов-юкагиров. Менее очевидны особенности питания русских обитателей Алазеи, но ясно, что именно для них предназначался основной товар торговых людей, посещавших зимовье – «хлебные припасы», доставлявшиеся (по крайней мере до 1670-х гг.) морем на кочах.

Здесь уместно перейти к описанию логистических особенностей жизни зимовья. В «арктической» части Якутского уезда сухопутные и морские перевозки были ориентированы как в широтном направлении (вдоль берега океана между устьями рек и между отдельными зимовьями по водоразделам), так и в меридиональном (маршруты по главным рекам края – Яне, Индигирке, Алазее и Кольме). Зимовья были связаны между собой системой зимних путей, движение по которым осуществлялось на нартах. Этими маршрутами передвигались как торговые, так и при необходимости служилые люди. В то же время для доставки крупных партий товара, а также перевозки ясака старались использовать морской транспорт – кочи. Мы уже знаем, что в имуществе Алазейского зимовья были инструменты для судоремонта (кочевое сверло и т.п.). Сами кочи могли быть собственностью как властей («государевы кочи»), так и торговых людей, встречаются и случаи совместного владения.

---

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 651. Ст. 18. Отметим, что уже на самом раннем этапе освоения севера Якутии «рыбность» рек мыслилась как основной ресурс, дающий возможность содержать и русских людей, и аманатов. Ср. противопоставление «безрыбной» Яны и «рыбной» Индигирки в отписке воевод Петра Головина и Матвея Глебова в 1640 г.: «А аманатов де, государь, на Янге держать не сметь для того, что кормить нечем, река безрыбна <...> и Индигерская река рыбна. Будет де, государь, впредь на Индигерской реке, в Юкагирской землице сто человек служивых людей, и тем де людем мошно сытым быть рыбою и зверем без хлеба». Белов М.И. Указ. соч. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_3.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_3.html) (дата обращения: 14.03.2020).

В документах второй половины 1670-х гг. кочи на Алазее не упоминаются, но ещё в конце 1660-х гг. торговые люди совершали на Алазее рейсы на этих судах, доставляя хлеб для промышленников. Однако именно к этому времени относится упадок и судоходства, и связанной с ним торговли (возможно, это было связано с тяжёлой ледовой обстановкой). Алазейский таможенный целовальник доносил в Якутск о причинах таможенного недобора, который «учинился потому, что на Алазее кочи с хлебными запасами не приходят, и промышленных людей за хлебными запасами ходит меньше прежних годов...»<sup>1</sup>

К этому же времени, точнее – к 1668 г., относится другой документ, связанный с заходами кочей на Алазее. Служилый человек Ефрем Мосеев отправился с алазейским ясаком в Якутск на коче торгового человека Ивана Записина. Не дойдя до устья Яны, коч Записина был зажат льдом и вовлечён в дрейф: «и тот коч судом Божиим недошед Яны реки в лед задавило»<sup>2</sup>. Ефрем с грузом пушнины перешёл на казённый коч служилого человека Семёна Сорокоумова, который в предыдущую навигацию оказался в полностью аналогичной ситуации, пытаясь доставить ясак с Колымы<sup>3</sup>. На коче Сорокоумова Мосеев достиг устья Яны, но дальше продолжать путь морем не решился – «государев коч» был «весь розен», т. е. протекал.

Другие перемещения промышленных и служилых людей осуществлялись по суше. Здесь необходимо отметить, что показания ряда документов дают основания предполагать, что служилые люди и промышленники могли совершать дальние и опасные путешествия в одиночку (вероятно, используя нарты). Таков, например, переход Алексея Усольца с Колымы на Индигирку в ноябре 1674 г. (о его неудачной остановке в Алазейском зимовье см. выше). Алазее в этом случае оказывалась на транзитном пути между зимовьями Колымы и Индигирки.

Важно отметить, что все перемещения между северными зимовьями и Якутском могли занимать не один год (например, при повторяющихся ледовых авариях кочей). Сухопутные походы были более

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 466. Стр. 30.

<sup>2</sup> Там же. Д. 531. Стр. 45; Белов М.И. Указ. соч. № 119. [Электронный ресурс] URL: [https://www.booksite.ru/fulltext/russ\\_america/02\\_30\\_13.html](https://www.booksite.ru/fulltext/russ_america/02_30_13.html) (дата обращения: 14.03.2020).

<sup>3</sup> Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии. М., 1951. № 129. С. 341–342. По сообщению самого Семёна Сорокоумова, его коч был зажат льдами недалеко от устья Индигирки. Бросив 11 сентября судно после шестинедельного дрейфа (экипаж добирался до берега на нартах по льду), Сорокоумов оставил ясак на зиму в Мошенниковом зимовье, рассчитывая следующим летом продолжить путь в Якутск на подходящем коче торговых людей, взятом «под казну великих государей». Вероятно, именно об этом коче и идёт речь в отписке Мосеева.



быстрыми, но и более опасными – в отписках приказных людей сохранилось немало упоминаний «немирных иноземцев», которые побивали на водоразделах и русских служилых, и союзных ясачных аборигенов. Но, несмотря на географические и военно-политические препятствия, применительно ко второй половине XVII в. мы можем говорить о выстроенной и работоспособной системе переходов и контроля перемещений русских людей в рамках системы зимовий и острогов.

*Военное дело.* Насколько можно судить, служилые и промышленные люди Алазеи в этот период использовали только личное оружие (как и подавляющее большинство землепроходцев, «поднимавшихся» на государеву службу за свой счёт). Это подтверждается тем, что среди казённого имущества Алазейского зимовья оружие отсутствует. Из всего имущественного комплекса зимовья к военному делу имеет отношение только запас пороха, который по всем передаточным отпискам не превышает трёх с четвертью фунтов. Эта цифра хорошо соотносится с данными, которые приводит для северо-восточных (колымских) зимовий исследователь военного дела русских на Дальнем Востоке в XVII в. Е.А. Багрин<sup>1</sup>. «И у них пороху и свинцу нет...» – писал в 1679 г. Никита Тютин, отмечая долгую службу алазейских казаков<sup>2</sup>.

Хотя самому Алазейскому зимовью никто в эти годы не угрожал, Никита Тютин, как мы видели, требовал увеличить число служилых людей. Усиление зимовья якутский воевода Фома Бибииков предполагал произвести за счёт зашиверских казаков с Индигирки. Однако вместо трёх человек приказный Зашиверского зимовья Леонтий Трифанов прислал на Алазею только двух, «а третьего за баловством не послал», – писал Никита Тютин в своей отписке от 30 мая 1679 г.<sup>3</sup> Но «баловство» Леонтия Трифанова имело вполне объективные причины – именно в это время ситуация на Индигирке осложнилась, здесь начались волнения ясачных людей, причём основная угроза исходила не от юкагиров, а от ламутов (эвенов). В отписке от 17 апреля 1679 г. Леонтий писал Фоме Бибиикову: «И те, государь, ламуцкие мужики изменники прикочевали и живут около Зашиверского острошку <...> и я, Левка, живу в осаде с велик[им] береженьем...»<sup>4</sup> По этой же причине Никита Тютин не решился отправлять собранный ясак на Индигирку сухим путём: «...стоят де ламуцкие люди на переходе на дороге и хотят де

<sup>1</sup> Багрин Е.А. Военное дело русских на восточном пограничье России в XVII в. Тактика и вооружение служилых людей в Прибайкалье, Забайкалье и Приамурье. СПб., 2013. С. 103.

<sup>2</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Ст. 13.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> КПМГЯ. № 191. С. 239.

русских людей побивать»<sup>1</sup>. Полноценных военных миссий казаки Алазеи во второй половине 1670-х гг. не осуществляли, за исключением попытки казака Луки Владимировича вернуть беглых «улусных людей» одного из юкагирских князцов (см. ниже).

*Ясачные отношения.* Главное содержание деятельности приказного человека в зимовьях Крайнего Северо-Востока – организация сбора ясака с «ясачных иноземцев» и, соответственно, контроль аборигенного населения в той мере, в какой это было необходимо для обеспечения ясака. Именно в этой области проходила грань условного успеха или неуспеха русских управленцев.

Юкагиры-алаи подразделялись на несколько родов, называвшихся по именам своих предводителей – роды Калвин, Манзитин, Тантапоин, Чебукин, Ниничи шамана и др.<sup>2</sup>. Эта структура позволяла русской администрации вести учёт домохозяев и начисление ясака. К середине 1670-х гг. во главе большинства родов стояли не те предводители, по которым роды получили свои названия, а их младшие родственники – сыновья или племянники. Все они в большей или меньшей степени отразились в русских документах в качестве челобитчиков.

Туземные челобитные (хотя они публиковались и изучались с XIX в., немалая их часть продолжает пока оставаться вне поля зрения исследователей) – важнейший источник не только для реконструкции различных аспектов ясачных отношений, но и для изучения народов Сибири и Севера в целом. Необходимо учитывать, что они доносят до нас «этнографическую реальность» XVII в. опосредованно: она, с одной стороны, оказывается втиснутой в установленный формуляр русского документа, с другой – фильтруется, т.к. в челобитные попадает только определённый набор ситуаций. Тем не менее, именно челобитные и ясачные книги сохранили для нас сведения о племенном составе, хозяйстве и расселении народов Сибири XVII в., именно благодаря им зафиксирован интереснейший пласт туземной культуры – личные знаки-тамги, которые в русских документах обычно именуется «знамёнами» или «пятнами» (рис. 1). В плане же организации управленческих практик туземные челобитные (как видно по ротации алазейских приказных) представляли собой не формальность, а вполне эффективный для условий своего времени и места правовой механизм.

<sup>1</sup> КППМГЯ. № 193. С. 241.

<sup>2</sup> Родовой состав юкагиров Алазеи подробно проанализирован Б.О. Долгих на материале документов РГАДА: Долгих Б.О. Указ. соч. С. 405–409.

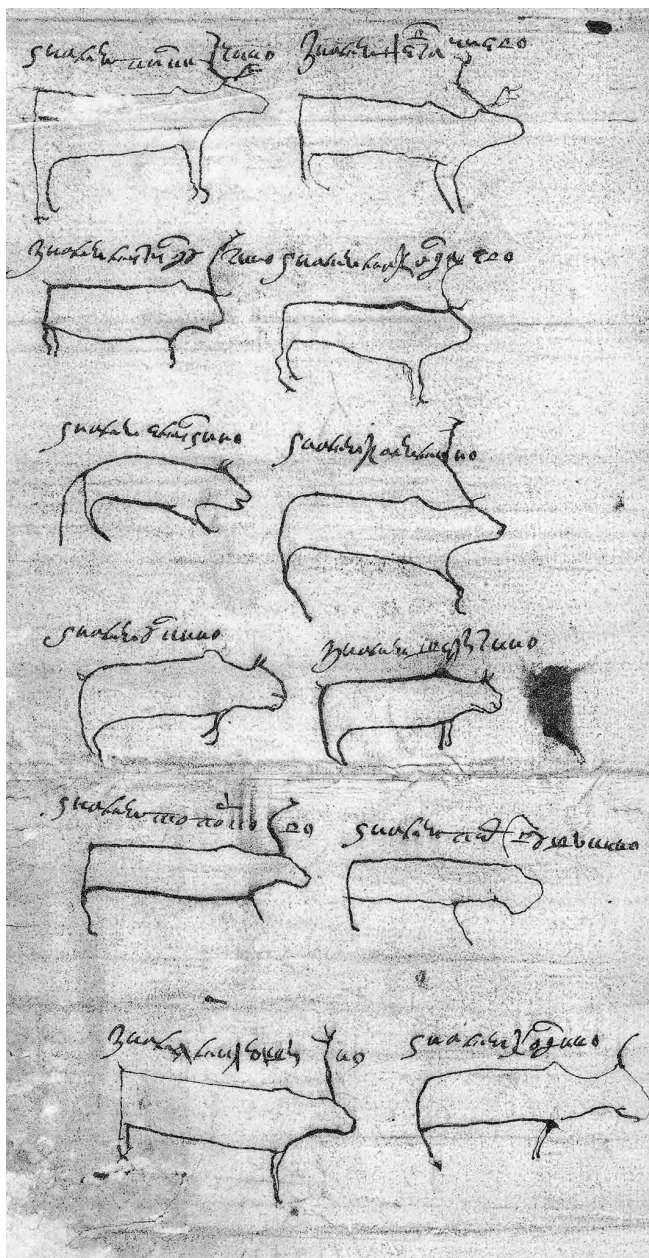


Рис. 1. Знамёна алазейских юкагиров на челобитной 1679 г.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Ст. 21 об.

Практика аманатства, типичная для русской администрации в Сибири и на Дальнем Востоке, в случае юкагиров, по-видимому, работала (в отличие от чукчей, которые не давали ясак даже под своих родственников). В Алазейском зимовье постоянно присутствовали в качестве аманатов представители нескольких юкагирских родов. В 1679 г. Никита Тютин при сдаче зимовья Осипом Ярославцем зафиксировал четырёх человек: «Каллина роду Ягынин сын Чанодня (описка, правильно – Чандоня. – М.С.), Манзитина роду Кашелин сын Сеута, Ничина (Ниничи шамана. – М.С.) роду Калямин сын Егопу, Тантапонина роду Ункин сын Шула»<sup>1</sup>, тот же состав аманатов указан и при передаче зимовья от самого Никиты Петру Аксентьеву<sup>2</sup>.

Другой общепринятой практикой ясачных отношений, которую мы можем наблюдать на Алазее, была раздача подарков ясачным людям после уплаты ясака. Для народов севера Сибири, в нашем случае – для юкагиров-алаев, эти неравнозначные (с русской точки зрения) подарки вполне укладывались в архаическую модель отношений дарообмена<sup>3</sup>. Существовало определённое понятие о том, чем именно следует отдаваться за ясак: сохранилась более ранняя челобитная алазейцев с жалобой на приказного Герасима Цыпандина (1668 г.), который, вымогая у юкагиров соболей, давал за них мороженую рыбу, которая, конечно, никак не соответствовала представлениям юкагиров об адекватном даре. Сам Цыпандин в расспросе показал, что отдавался рыбой потому, что у него просто не было в наличии железных изделий<sup>4</sup>.

Никита Родионов Тютин, насколько можно судить по сохранившимся алазейским документам, к «подарочному» вопросу относился весьма добросовестно. В юкагирской челобитной 1675 г. при обосновании продления срока его службы «на приказе» в Алазейском зимовье помимо общих фраз вроде «а нам от него ни обиды, ни изгони нет» отмечается именно факт исправной раздачи подарков: «...он, Микита, твоим великого государя жалованием после ясаку подарки дает, каковы подарки посланы с ним, Микитою, из Якуцкого ост[р]огу»<sup>5</sup>. Что именно присылалось из Якутского острога в качестве даров, видно из состава «государевых

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Стр. 12.

<sup>2</sup> ДАИ. Т. VII. № 57.

<sup>3</sup> Роль практик дарообмена в ясачных отношениях в последние годы привлекает внимание исследователей. Полемику по этому вопросу см. напр.: Конев А.Ю. Дар, дань и торговля: антропология взаимодействия автохтонов Сибири и русских в XVII–XIX вв. // Этнографическое обозрение. 2017. № 1. С. 43–56; Самигулов Г.Х. Ясачные люди, иноземцы, ясак и дарообмен – практические размышления о теории // Золотоордынское обозрение. 2018. Т. 6, № 2. С. 342–369.

<sup>4</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 466. Стр. 31–32.

<sup>5</sup> Там же. Д. 651. Л. 23.

товаров», зафиксированных при передаче зимовья: это медь красная и зелёная в котлах, олово и «одекуй» – крупный стеклянный бисер. Бросается в глаза значительный рост количества бисера в период между передачами – одекуй досылался в зимовье, но не доходил до юкагиров, и не потому, что его не выдавали приказные. Бусы не принимали сами юкагиры: в отписке 1679 г. Никита Тютин прямо указывал: «а одекую не емлют», при этом отмечая и те товары, которые пользовались спросом, но отсутствовали: пластины для доспехов («куяшные полицы») и котлы<sup>1</sup>. Насколько можно проследить по документам, состав *подарков и товаров* (которые приказные иногда силой навязывали юкагирам<sup>2</sup>) был частично разным – в число товаров входили, например, стрелы, пальмы (наконечники копий) и топоры, которые никогда не упоминаются на Алазее в качестве подарков.

Никиту Тютина «на приказе» сменил пятидесятник Пётр Аксентьев. Перед ним была поставлена задача ликвидировать недобор ясака, который, насколько можно судить по данным специализированных исследований, действительно имел место. В 1673 г. со всех местных юкагиров при окладе в 420 соболей было собрано 369<sup>3</sup>, в 1678 при окладе в 341 собрано 302<sup>4</sup> (точных данных за середину 1670-х гг. в литературе пока нет). Новый приказный попытался решить проблему вымогательством и, как мы уже знаем, был сменён после жалоб юкагиров, отразившихся в двух челобитных.

Эти челобитные имеют разный состав «подписантов» и несколько разное содержание – в одной юкагиры очень подробно жалуются на притеснения Петра Аксентьева, в другой акцент сделан на чукотский погром, случившийся на Алазее в середине 1670-х гг., при этом злоупотребления Аксентьева также упоминаются. Пётр обирал юкагиров, подвергая их в том числе заключению в колодки на морозе: «...он же, Пётр, нас и родников наших и улусных людей в казёнку садил, и в зимнюю порою в морозы на улице в колоду для своей бездельные корысти, и едва не умирали голодною смертию от Петровы обиды и налоги»<sup>5</sup>. «Корысть» приказного заключалась в следующем. Добытые у алазейцев с помощью такого вымогательства меха – волков и красных лисиц, а также продукцию оленеводства (ровдуги, постели, недоросты, готовые торбаса) Пётр не «верстал»

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Л. 13.

<sup>2</sup> Такие случаи известны, например, по колымским челобитным. См. напр.: КИМГЯ. № 53. С. 112.

<sup>3</sup> Долгих. Б.О. Указ. соч. С. 380.

<sup>4</sup> Материалы по истории Якутии XVII века. Т. III. Сметные списки ясачного сбора. № 42.

<sup>5</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 711. Ст. 29.

в ясак, а забирал себе. Формально приказный и не имел права учитывать в составе ясака волчьи и оленьи шкуры, но юкагиры могли бы продать их на сторону – промышленникам или торговым людям. Именно таким был способ получения юкагирами собольих шкурок в условиях малой численности соболя на Алазее: «...мы что упробышляем <...> зверей диких оленей <...> и ровдуг и мяс оленьих продадим руским людям на соболи, и теми собольми тебе, великому государю ясак платим»<sup>1</sup>. Из-за грабежа приказного человека эта система рухнула. Юкагирская челобитная содержала прямой запрос на смену Аксентьева, сопровождавшийся угрозой: «А буде будет он, Пётр, к нам в Алазейское зимовье приказным человеком, а мы, холопи твои, от ясачного зимовья и от своих жилищ откочуем в иные урочища»<sup>2</sup>. Для сравнения – у колымских юкагиров в аналогичной челобитной встречается и другая формула: «...от такие великие изгони врозь не разбрестись и какова б дурна не учинить»<sup>3</sup>.

Содержание второй челобитной отражает другой важный аспект ясачных отношений – необходимость защиты «ясачных иноземцев» от внешней угрозы, которую на Алазее представляла местная группировка чукчей. Юкагиры жаловались на чукотский набег, сопровождавшийся убийством и угоном людей, а также захватом оленей, без которых не был возможен промысел пушного зверя для уплаты ясака. Упоминались и притеснения Аксентьева, в т.ч. и тот факт, что он требовал ясак за умерших плательщиков. Юкагирские предводители просили прислать из Якутского острога служилых людей «для оборони от немирных и неясашных людей чюкоч для нашей от низ обиды и для наших родников, что они чюкьчи наших сродич и улусных людей побили, и нам бы обида и убойс[т]во их отомстить»<sup>4</sup>. Ясачный же недобор, по утверждению челобитчиков, был связан с падением численности соболя: «А в нашей земле соболей промышлять негде, судом божьим соболя не стало...»<sup>5</sup> (далее следовала уже известная нам реплика о покупке шкурок у русских).

Промысел пушного зверя ради шкурок вообще, по-видимому, не занимал в традиционном укладе алазейских юкагиров сколько-нибудь важного места, исторически они прекрасно обходились без этого – всё необходимое для одежды и пропитания им давал олень. Отписки Никиты Тютинина содержат интересные указания на необходимость понуждения алазейцев к выходу на промысел. Уже упоминавшийся нами запрос на увеличение числа казаков до 15 человек он объяснял так: «...потому

<sup>1</sup> КППМГЯ. № 190. С. 239.

<sup>2</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 711. Стр. 29.

<sup>3</sup> КМПГЯ. № 52. С. 111.

<sup>4</sup> Там же. № 190. С. 239.

<sup>5</sup> Там же.

что иноземцы, видячи малолюдство, не слушают, иные мужики и на промыслы не ходят. И я, Микитка, приехав на Алазею, и их ясашных юкагирей осенью на соболиный промысел высылал, иные юкагири на промысел ходили, а иные и не ходили»<sup>1</sup>. Сами юкагиры на его расспросы о причинах невыхода на промысел объясняли саботаж чукотским грабежом оленей (которые в данном случае выступали как средство производства).

Никита Тютин, сменивший вымогателя Аксентьева, во второй раз удостоился «похвальной» челобитной с просьбой оставить приказного на новый срок «потому что он, Никита, человек доброй и смирной, и твоим великого государя ясашным збором радеет, и нам, холопом твоим, от него, Никиты, никакие обиды, ни изгони, ни налоги нету»<sup>2</sup>. Но в 1679 г. даже «добрый и смиренный» Тютин столкнулся с неуплатой ясака. Вагунвой, сын князца Калвы, пришёл в зимовье без своих «улусных людей», а на недоумение приказного пояснил: «...звал де я своих улусных людей со ясаком и к ясашному зимовью, и меня не слушают, а иные ушли убегом на Индигирку реку»<sup>3</sup>. В погоню за ослушниками Никита Тютин отправил служилого человека Луку Владимирову, однако тот не преуспел. Не сумев догнать беглых «улусных людей» Вагунвой, Лука доносил приказному: «И слышал я, Лучька от их, юкагирей, что думают дурно и говорят: хотя де за нами и будет служилой человек, нешто де доспеет над нами»<sup>4</sup>.

На наш взгляд, провал миссии Луки Владимирову очень хорошо соотносится с общим контекстом всей ситуации с контролем над ясачными юкагирами Алазеи: основной формой противодействия русским (подчеркнём, речь идёт только о конкретном регионе в определённый отрезок времени) было не вооружённое выступление, а откочёвка. Для контроля подвижного населения нужны были силы и средства, которыми зимовье не располагало. Сам Никита Тютин в своих отписках просил увеличить число казаков до 15 человек.

Отметим, что это неповиновение «улусных людей» происходило в значимом (об этом может говорить то обстоятельство, что именно этот род всегда упоминается в юкагирских челобитных первым) роде Калвы, который дополнительно контролировался с помощью аманатства – представитель этого рода, как мы видели, непрерывно находился в Алазейском зимовье. Но если Вагунвой по каким-то причинам<sup>5</sup> не мог

<sup>1</sup> КМПГЯ. № 193. С. 242.

<sup>2</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Ст. 23.

<sup>3</sup> Там же. Ст. 19.

<sup>4</sup> Там же. Ст. 20.

<sup>5</sup> Проще всего это было бы объяснить близким родством Вагунвой с аманатом Чандоней Ягыниным сыном, но кем приходился Ягыня сыновьям и племянникам «князца» Калвы, мы не знаем.

позволить саботаж себе лично, то на «улусных людей» эти родственные связи не распространялись, чем и было вызвано неповиновение. Эта ситуация может, на наш взгляд, опосредованно показывать отношения внутри юкагирского общества тех лет, однако здесь необходимы дальнейшие разыскания.

Насколько можно судить по рассмотренным алазейским документам, «улусные люди» вносили обычно по три, реже по два соболя. Документы рисуют процедуру «списания» ясака в случае смерти плательщика. Сразу несколько таких эпизодов мы встречаем в конце 1679 г. Глава одного из родов, «князец» Чебука, в своей челобитной просил освободить его от уплаты ясака за двух умерших людей, после которых «ни живота ни оленей не осталось». Показания Чебуки должны были подтвердить другие родоначальники (сам Чебука в челобитной ходатайствовал о проведении такого опроса), что они и сделали: «И те алазейские князцы лутчие люди сказали по своей вере и по шерти про тех Чебукиных умерших двух человек: те де Чебукины впрямь померли, а живота у них ни оленей не осталось, а же[ниш]ка их и детишка скитаютца промеж юртам[и]<sup>1</sup>». Другой эпизод связан с гибелью Синко, юкагира из Падитина рода (по Б.О. Долгих – род Онгаты Повитина). Синко, вносивший три соболя, «утонул на озере, промышлюючи олени» – скупая, но очень интересная, на наш взгляд, деталь! – и ещё до того лишился имущества после погрома чукчами (т.е. вносить всё равно было бы нечего). Гибель юкагира подтверждали его соплеменники из трёх разных родов: Первушка (Лямзямин род), Мугундуга (Манзитин) и Унка (Тантапонин)<sup>2</sup>.

Таким образом, главным содержанием русского управления на Алазее в этот период был не контроль территории (земля как ценность могла иметь значение в центральноякутских волостях, но не в тундре), а контроль населения, вносившего ясак. Приказный человек находился в центре сложной системы горизонтальных (например, приказные других зимовий) и вертикальных (родовые предводители ясачных людей, подчинённые служилые, воеводская власть, промышленники) связей, сложившихся между различными группами русского и автохтонного населения. Не исключено и выстраивание упоминаемых А.С. Зуевым патрон-клиентских отношений между русскими администраторами и «лучшими людьми»<sup>3</sup> (по крайней мере, в случае Никиты Тютина). Эта важность личных качеств и компетенций администраторов, позволявших

<sup>1</sup> НИА СПб ИИ РАН. Ф. 160. Оп. 1. Д. 714. Сст. 18.

<sup>2</sup> Там же. Сст. 19.

<sup>3</sup> Зуев А.С. Механизмы адаптации сибирских народов к российской власти во время присоединения Сибири к России // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология. 2014. Т. 13. Вып. 8: История. С. 62–63.



формировать неформальные связи внутри локальных социумов на уровне горизонтальных взаимодействий, описана на «общесибирском» уровне в работе Е.А. Ерохиной, А.А. Люцидарской и Н.А. Березикова<sup>1</sup>. Неумение администратора встроиться в этот хрупкий баланс, грубое вымогательство и притеснения ясачных людей могли привести к откочёвкам, вооружённым выступлениям и в любом случае к недобору ясака. Воеводская администрация, насколько можно судить по конкретному материалу Алазейского зимовья, эту личную роль приказных в местном социуме осознавала: об этом говорит как факт смены Петра Аксентьева и возврата Никиты Тютиня, хорошо знавшего местную ситуацию, так и продление службы на зимовье Никиты Тютиня (отметим, что оба действия центральной власти были инспирированы заявлениями ясачных юкагиров). В то же время Алазея, как и другие административные «округа», управляемые ясачными зимовьями, испытывала весь комплекс проблем, связанных с удалённостью от центральной власти и логистическими трудностями (большая протяжённость путей и нападения «немирных иноземцев» на суше и ледовая опасность на море), обусловленными специфическими условиями Крайнего Севера.

---

<sup>1</sup> Ерохина Е.А., Люцидарская А.А., Березиков Н.А. Указ. соч. С. 54–55.

НИКОНОВ С.А.

Участие архангельских купцов  
в мурманском рыбном промысле  
в конце XVIII в.<sup>1</sup>

NIKONOV S.A.

The participation of merchants in Arkhangelsk  
in the Murmansk fishery in the late 18th century

**Сведения об авторе:**

*Никонов Сергей Александрович, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и права Мурманского арктического государственного университета (Мурманск)  
snikonov-77@mail.ru*

**Author:**

*Nikonov Sergey Alexandrovich, Candidate of Historical Sciences, associate professor, Department of history and law, Murmansk Arctic State University (Murmansk)  
snikonov-77@mail.ru –*

**Аннотация**

В статье рассматривается участие купцов Архангельска в промысле трески и палтуса на побережье Баренцева моря. Данная проблема имеет значение как для раскрытия вопроса о социальном составе участников промысла, так и для выявления степени вовлечённости купцов Архангельска в развитие отдалённых промыслов Европейской Арктики. Исследование основывается на анализе различных групп источников: статистических данных Архангельской портовой таможни, отражающих поставки хлеба на промыслы; ежегодных объявлений купцов о имеющемся капитале; объявлениях о покупке мореходных судов. Имеющиеся источники открывают возможность для анализа состава купцов, участвовавших в мурманском промысле, материальных затрат и трудовых ресурсов, районов промысловой деятельности,

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект №18-09-00154 а. «Монастырская и крестьянская промысловая колонизация районов Европейской Арктики в XVI–XVIII вв.»).

типов мореходных судов. Представленный комплекс вопросов раскроет роль купечества в развитии мурманского рыбного промысла и способы его организации.

### **Abstract**

The article considers the participation of merchants from Arkhangelsk in cod and halibut fishing on the Barents Sea coast. This problem is important both for the disclosure of the question of the social composition of the participants in the fishery, and to identify the degree of involvement of Arkhangelsk merchants in the development of remote fisheries in the European Arctic. The study is based on the analysis of different groups of sources: statistical data of the Arkhangelsk port customs, reflecting the supply of bread to the fisheries; annual announcements of merchants about the available capital; announcements about the purchase of ships. Available sources provide an opportunity to analyze the composition of merchants involved in the Murmansk fishery, material costs and labor resources, areas of fishing activities, types of ships. The presented complex of issues will reveal the role of merchants in the development of Murmansk fisheries and the ways of its organization.

### **Ключевые слова:**

Мурманский берег, промысел трески и палтуса, купцы, Архангельск.

### **Keywords:**

Murmansk coast, cod and halibut fishing, merchants, Arkhangelsk.

Архангельск, крупный морской порт России, с момента возникновения играл заметную роль в развитии международной и внутренней торговли. Активными участниками торговли были купцы, занимавшиеся реализацией различных видов продукции, в том числе добычи рыбных и зверобойных промыслов. История архангельского купечества давно является объектом исследований, раскрывающих историю формирования и развития социальной группы в целом и отдельных семейств, занятия и роль в общественной и культурной жизни города и региона<sup>1</sup>. Тем не менее, многие аспекты этой проблемы остаются слабо изученными. В частности,

<sup>1</sup> Огородников С.Ф. Очерк истории Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890; Репин Н.Н. Участие купечества Европейского Севера во внешней торговле через Архангельск в первой четверти XVIII века // Материалы по истории Европейского Севера СССР: Северный археографический сборник. Вологда, 1973. Вып. 3. С. 177–199; Овсянкин Е.И. Архангельск купеческий. Архангельск, 2000; Шумилов Н.А. Архангельский родословец: (генеалогия наиболее известных дворянских, купеческих, мещанских и крестьянских родов Архангельской земли): генеалогический справочник. Архангельск, 2009; и др.

это относится к организации купцами промыслов на Мурманском берегу – побережье Баренцева моря, ставшем с XVI в. центром добычи трески и палтуса.

Выбранный нами хронологический отрезок – конец XVIII в. – имеет своё объяснение. Во-первых, именно в этот период благодаря реформам Екатерины II происходит окончательное оформление купеческого сословия, включающего три гильдии. Во-вторых, для этого периода выявлен определённый массив источников, раскрывающий участие купечества в промыслах: прошения о выходе в датские воды<sup>1</sup>; сведения Архангельской портовой таможни о хлебных запасах, отправляемых на промыслы; ежегодные объявления купцов о капиталах; доношения купцов о состоянии промыслов на Мурманском берегу. Все документы относятся к последней трети XVIII в.

Во второй половине 1770-х гг. с рыбным промыслом на Мурманском берегу и в Финнмарке была связана деятельность архангельских купцов И.Н. Баженина, П.А. Долгошеина, Д.П. Долгошеина, А.Г. Дудина, И.П. Ершова, А.Г. Иудина, Ф.Ф. Крысанова, А.А. Латышева, В.И. Лукичева, И. Лыжина, П.А. Очапова, М.А. Стукачева, В.П. Шульгина<sup>2</sup>. В 1777–1780 гг. купцами было отправлено в воды Баренцева моря 21 судно<sup>3</sup>.

Все перечисленные купцы относились к разным гильдиям. Среди них заметную роль играли Иван Баженин, торговавший с европейскими странами и занимавший высшие административные должности в городе, и Матвей Стукачев, отправлявший суда для торговли в Голландию и организовывавший зверобойные промыслы на Новой Земле и Шпицбергене<sup>4</sup>. Оба относились к купцам первой гильдии.

В 1790-е гг. промыслами на Белом и Баренцевом морях занимался целый ряд купцов. Объявления о капиталах позволяют выявить как общую численность купцов, занятых промыслами и морскими перевозками, так и тех из них, кто был организатором мурманского промысла.

<sup>1</sup> Датскими водами называли район Финнмарка, где русскими с конца XVII в. вёлся промысел трески и палтуса, а также осуществлялась меновая торговля. С 1760-х гг. под воздействием Дании, в состав которой входила Норвегия, российские власти стали вводить ограничения для промыслов, связанные с контролем маршрута передвижения промышленников и выдачей паспортов на русском и датском языках, фиксировавших сроки пребывания.

<sup>2</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1. Оп. 1. Т. 6. Д. 10395. Л. 1; Д. 10396. Л. 1; Т. 7. Д. 12703. Л. 38, 41, 42, 75, 78, 80; Д. 12705. Л. 134, 156; Д. 12706. Л. 145; Д. 13314. Л. 67, 81, 83, 85, 94, 110, 112, 113, 114, 117, 123; Д. 13795. Л. 82.

<sup>3</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 1. Т. 6. Д. 10395. Л. 1; Д. 10396. Л. 1; Т. 7. Д. 12703. Л. 38–38 об., 41, 42, 75, 78, 80; Д. 12706. Л. 145, 146; Д. 13314. Л. 66 об.–67, 81, 83, 85, 94, 95, 106–106 об., 111, 112, 113, 114, 117, 118, 124.

<sup>4</sup> Шумилов Н.А. Архангельский родословец. С. 139–140, 213, 268.

**Таблица 1.** Занятость архангельских купцов в мурманском промысле в конце XVIII в. (по материалам объявлений о купеческих капиталах)<sup>1</sup>

Год	Кол-во купцов:		
	занятых морскими промыслами и перевозками	объявивших об участии в мурманском промысле	Всего
1794	8	7	15
1795	1	1	2
1796	8	5	13
1797	3	-	3
1798	10	3	13
1799	1	-	1
1800	2	-	2

Объявления о капиталах не дают полного представления об участии архангельских купцов в рыбных и зверобойных промыслах. Об этом, в частности, говорит то, что одни и те же купцы, известные как организаторы промыслов, в объявлениях за разные годы могли не уточнять род своих занятий. Тем не менее, для тех лет (1794, 1796, 1798 гг.), за которые мы располагаем более полными данными, доля купцов, занимавшихся мурманским промыслом, не превышала 50% от общего числа тех, кто был организатором «морских вояжей».

Для этого времени известны и купцы, регулярно отправлявшие артели на Мурманский берег. Это М.М. Болотный, П.А. Долгошеин, П.Р. Истомин, братья Г. и П.И. Коковины, Ф.Ф. Неклюдов, П.М. Пашин, С.Я. Чиракин, А.И. Чупов, Я.С. Шунгин. Практически все они принадлежали ко второй и третьей гильдиям, их капиталы едва превышали 2000 руб. Исключение составляет купец первой гильдии Яков Шунгин, объявлявший в 1796 и 1798 гг. капиталы свыше 16 тыс. руб.

Были среди купцов и те, кто не объявлял мурманский промысел родом своих занятий. В частности, в 1799 г. свои суда к побережью Баренцева моря отправили купцы Степан Гурьев, Михайло Плотников, Иван Цыварев, Никифор Болотный<sup>2</sup>, Пётр Шмаков<sup>3</sup>. Перечисленные купцы входили во вторую и третью гильдии<sup>4</sup>, за исключением Михаила Плотникова, который смог выбиться в первую гильдию.

<sup>1</sup> Составлено по: ГААО. Ф. 49. Оп. 2. Д. 35. Л. 23, 24, 31, 85, 96, 103, 107, 108, 119, 124, 140, 156, 171, 199; Д. 40. Л. 5, 18 об.-19, 24 об., 27-27 об., 31 об., 37, 38 об., 43 об., 45, 53 об., 60-60 об.; Д. 54. Л. 28, 206, 290; Д. 69. Л. 219; Д. 84. Л. 47, 53, 150; Д. 97. Л. 3, 75, 82, 100, 144, 153, 163, 170, 173, 184, 200, 250, 266, 269; Д. 113. Л. 28; Д. 128. Л. 33, 184.

<sup>2</sup> Сын М.М. Болотного. См.: Шумилов Н.А. Указ. соч. С. 148.

<sup>3</sup> ГААО. Ф. 47. Оп. 2. Д. 59. Л. 2-6 об.

<sup>4</sup> С. Гурьев и И. Цыварев. См.: Шумилов Н.А. Указ. соч. С. 163, 275.

Участие купцов в мурманском промысле предполагало разные формы хозяйственной деятельности: непосредственную организацию промысла, скупку рыбы у промышленников, продажу на архангельском рынке. Для этих целей купцами организовывались морские перевозки на судах различного типа: барках, ботах, буерах, карбасах, кочмарах, лодьях, шкоутах.

Деятельность архангельских купцов на Мурманском берегу раскрывается в доношениях, составленных по распоряжению городской думы. Запрос органа сословного самоуправления был вызван интересом Коммерц-коллегии к организации китобойных промыслов на Севере и созданию специальной компании. Нами было выявлено шесть доношений купцов, четверо из которых вели промысел на Мурманском берегу. Свое участие в мурманском рыбном промысле в доношениях Архангельскому губернскому правлению раскрыли купцы В. Окольнішников, М. Куницын, М. Болотный, М. Плотников. Они снаряжали артели на становища Восточного Мурмана<sup>1</sup>. Численность работников была различной. Так, купцы Окольнішников и Куницын отправляли артели по 8 и 12 человек, Болотный и Плотников – по 20 и 36 промышленников, соответственно. Промысловый сезон начинался в марте, когда из Архангельска в Колу уходили промышленники, а заканчивался в августе – начале сентября.

Описание промысла в доношениях имеет стандартизированный характер, практически дословно повторяясь из документа в документ. Так, во время промысла работники «в благополучную погоду выезжают в море разстоянием от берега от 10-ти до 15 верст на двух небольших судах, называемых по тамошнему обыкновению шняками, в каждой шняке бывает по 4 человека, где оне производят промысел обыкновенно до 15-го августа».

Вызывает интерес характеристика в доношениях порядка раздела доходов промысла между хозяином и работниками. Во всех случаях купцы следовали одной и той же схеме, выработанной столетиями существования мурманского рыбного промысла. Раздел доходов начинался после реализации («по разпродаже») рыбы в Архангельске. Нельзя исключать, что купцы заранее определялись с оптовыми скупщиками рыбы, которым они намеревались продать добычу промысла. Вырученный доход распределялся следующим образом: «и сколько Бог пожалует во все лето промысла, то по разпродаже онаго третья часть отходит промышленникам, которая и делится по равной доли на каждого промышленника, да сверх того кормщикам, коих бывает на каждой шняке по одному, прибавляется еще по полу, да их хозяйской части промысла»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Василий Окольнішников – на становище Гаврилово, Михаил Болотный – становище Трящино, Михаил Куницын – становище Заоленье, Михаил Плотников – становище Зеленцы. См.: ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 89. Л. 152–159.

<sup>2</sup> Там же. Л. 152 об.

Доходы купцов от промысла колебались от 200 до 900 руб.<sup>1</sup> Размер дохода, видимо, зависел от численности артели: чем больше работников, тем больше выручка. Правда, названные суммы доходов были нерегулярными. Так, в 1800 г. купец Окольнішников понёс убытки на 180 руб., Болотный – на 500 руб., Куницын – на 200–250 руб., Плотников – на 700 руб. Исходя из этого, остаётся признать, что купцы оценивали организацию мурманского промысла как не вполне выгодное с коммерческой точки зрения предприятие. Тем не менее, в начале XIX в. артели на Мурман продолжали отправлять И.В. Барсин, П. Болотный, П. Истомин, Г.И. и П.И. Коковины, М.М. Куницын, Д.И. Лазарев<sup>2</sup>.

Доля архангельских купцов, участвовавших в промысле на Мурманском берегу, была незначительна. Так, в 1786 г. в Архангельске насчитывалось 153 купца трёх гильдий<sup>3</sup>. По имеющимся у нас данным, в 1790-е гг. в промысле принимало участие 15 купцов, что составляет 10% от общей численности. Не велика была и доля архангельских купцов среди мурманских промышленников. Наиболее полные данные о составе участников промысла на побережье Баренцева моря раскрывает ведомость, составленная цолнером из г. Онеги Петром Лабуткиным в 1796 г.<sup>4</sup> Так, из 103 хозяев – организаторов промысла (100 %) архангельских купцов было семь человек (7%): Иван Барсин, Пётр Болотный, Яков Ваганов, Пётр Долгошеин, Михаил Куницын, Пётр Пашин, Алексей Плотников<sup>5</sup>.

Таким образом, в последней трети XVIII в. заметен интерес части архангельских купцов к промыслам на Баренцевом море. Их участие было связано не только с отправкой артелей на Мурманский берег, но и с торговлей в Северной Норвегии, а также продажей рыбы в Архангельске. Участие в промысле принимали преимущественно купцы второй и третьей гильдии. Верхушка архангельского купечества в меньшей степени была заинтересована в мурманских промыслах, ориентируясь больше на крупную торговлю в странах Европы и России. Доля купцов среди других промышленников-хозяев была низка, что, возможно, объясняется незначительными доходами от промысла, способными поддерживать лишь его воспроизводство.

<sup>1</sup> См.: ГААО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 89. Л. 152 об., 155, 157, 158 об. Василий Окольнішников – на становище Гаврилово, Пётр Болотный – становище Тряцино, Михаил Куницын – становище Заоленье, Михаил Плотников – становище Зеленцы.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 49. Оп. 2. Д. 164. Л. 27, 233, 238; Д. 182. Л. 70; Д. 203. Л. 125, 181; Д. 221. Л. 27, 28, 87; Д. 257. Л. 158; Д. 281. Л. 37, 80, 105; Д. 303. Л. 36; Д. 324. Л. 65, 70.

<sup>3</sup> Овсянкин Е.И. Архангельский купеческий. С. 39.

<sup>4</sup> Об этой ведомости см.: Никонов С.А. Статистическое описание мурманского рыбного промысла 1796 года // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2017. № 7 (168). С. 15–20.

<sup>5</sup> ГААО. Ф. 51. Оп. 6. Т. 1. Д. 249. Л. 36–38, 60 об.–61, 64, 67 об., 68 об., 84 об., 86 об., 93–93 об., 102, 105 об.

ЗАЙКОВ К.С., ЗАДОРИН М.Ю.

Роль Архангельского общества изучения  
Русского Севера в утверждении  
российского присутствия в Арктике в конце  
XIX – начале XX вв.  
(на материалах архивных источников)<sup>1</sup>

ZAIKOV K.S., ZADORIN M.YU.

The role of Arkhangelsk Society for the Study  
of the Russian North in the claim of the Russian  
presence in the Arctic in the late  
19th – early 20th centuries (on materials of  
archival sources)

**Сведения об авторах:**

**Зайков Константин Сергеевич**, кандидат исторических наук, проректор по международному сотрудничеству, доцент кафедры регионоведения, международных отношений и политологии, Высшая школа социально-гуманитарных наук и международной коммуникации, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова (Архангельск)

*k.zaikov@narfu.ru*

**Задорин Максим Юрьевич**, кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права и сравнительного правоведения, Высшая школа экономики, управления и права, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова (Архангельск)

*m.zadorin@narfu.ru*

**Authors:**

**Zaikov Konstantin Sergeevich**, candidate of historical sciences, vice-rector for international cooperation, Associate professor of the department of regional studies, international relations and political science, Higher School of Social Sciences, Humanities

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских учёных (проект МК-6382.2018.6 «Реконструкция символических и политических границ морских и островных пространств Западного сектора Российской Арктики в XIX – начале XX вв.).



*and International Communication, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk)*

*k.zaikov@narfu.ru*

**Zadorin Maksim Yurievich**, *candidate of legal sciences, associate professor of the department of international law and comparative legal studies, Higher School of Economics, Management and Law, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk)*

*m.zadorin@narfu.ru*

### **Аннотация**

Архангельское общество изучения Русского Севера за время своего существования проявило себя не только как авторитетная общественная организация, но и в период политической нестабильности после революционных событий в начале XX в. фактически в качестве одного из временных органов государственного управления на Севере. Анализ архивных документов показал, что Обществу как экспертной площадке направлялись запросы от самых различных министерств и ведомств, общественников и коммерсантов. Диапазон вопросов, которые рассматривало Общество, имел широчайший охват: от экспедиционной деятельности до промысловой активности, кораблестроения и описания быта колонистов и инородцев. В статье приводятся примеры активной позиции Общества, связанной с утверждением российского присутствия в Арктике в конце XIX – начале XX вв., продемонстрированы архивные источники, докладные записки, телеграммы и письма, связанные с его деятельностью.

Само Общество позиционировало себя с патриотических позиций и ставило своей целью «изучение Русского Севера в отношениях: историческом, географическом, бытовом, культурном и экономическом, для служения, по мере сил, принятым на себя обязанностям». Именно поэтому с крайне критичными оценками Общество выступало в отношении любой активности иностранных (прежде всего, норвежских) промысловиков вблизи имперских территориальных вод, а также на островах и архипелагах, статус которых был в то время в полной мере юридически неопределённым. В статье делается попытка на конкретных примерах архивных данных показать роль общественности в реализации государственной политики, отстаивании национальных интересов, а также регионального развития, поддержки простых подданных Империи, непосредственно осуществлявших промысловую активность в пограничных зонах.

### **Abstract**

Throughout the existence of the Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North, it has not only proved itself as an authoritative social organization but also, in the period of political instability after the revolutionary events at the beginning

of the 20th century, as one of some kind of temporary governmental bodies on the North. The analysis of archival documents showed that the Society serving as an expert platform received inquiries from various ministries and departments, public figures and merchants. The range of issues considered by the Society had the broadest coverage: from expeditionary activity to fisheries, shipbuilding, and descriptions of the life of colonists and indigenous groups of “inorodtsy”. The article provides examples of the Society’s active position related to the claim of the Russian presence in the Arctic at the end of the 19th – beginning of the 20th centuries, showing archival sources, memoranda, telegrams and letters related to its activities.

The society positioned itself from a patriotic standpoint, and aimed at “studying the Russian North from a historical, geographical, cultural, and economic point of view and also fulfilling the obligations that it had taken on”. That is why the Society made extremely critical assessments regarding any activity of foreign (primarily Norwegian) fishermen near the imperial territorial waters, as well as on islands and archipelagoes, as their status was at that time fully legally uncertain. The article attempts to show, with specific examples of archival data, the role of the public in the implementation of state policy, the pursuit of national interests, as well as regional development, the support of ordinary citizens of the Empire, who directly carried out fishing activity in the border zones.

**Ключевые слова:**

Архангельское общество изучения Русского Севера, Российская Арктика, промыслы, колонизация, Мурман, лопари, экспедиции.

**Keywords:**

Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North, Russian Arctic, fisheries, colonization, Murman, Lapps, expeditions.

**Экспедиционная активность: оценка «колониционного фонда», потенциальных для освоения земель, протекторат над отдельными землями**

Вплоть до первой половины XX в. Обществом публикуются аналитические материалы с оценкой роли земельных пространств Империи для развития её экономического потенциала. В частности, опубликованные данные по Печорской экспедиции 1909 г. продемонстрировали, что в исследованном районе отсутствовал соответствующий «колониционный фонд», пригодный для использования в обозримом по тем временам будущем, в связи с чем делается вывод о том, что Печорский уезд не мог играть значительную роль в колониционном отношении. Делается вывод о целесообразности проведения мероприятий по заселению центральных уездов губернии, прежде всего, по вопросам «землеустройства старожилов и развития путей сообщения». Сам же Печорский уезд

признаётся непригодным для заселения и создания в нём земледельческой культуры<sup>1</sup>.

Обществом фиксировались данные по минерально-сырьевому обеспечению Империи в ходе разведывательных экспедиций.

Например, в деле № 33а приводятся объёмные списки минеральных образцов (в рамках экспедиции промышленных изысканий) с количеством наименований: 28, 31, 54, 76, 22<sup>2</sup>. Среди приличного количества «титулов» к числу самых распространённых относятся следующие категории: гипс, охра, руда, песок, глина.

Трагедия с полярными экспедициями также не осталась без внимания. В деле № 78 содержится подробная информация с описанием заседаний Комиссии по поиску экспедиции В.А. Русанова и Г.Л. Брусилова, а именно: 9 марта 1916 г., 12 марта 1916 г., 29 марта 1916 г., 14 апреля 1916 г.<sup>3</sup> По результатам заседаний было дано указание разослать тексты постановлений через Императорское Географическое общество в Англию, Норвегию (в т.ч. на Шпицберген), Исландию, Гренландию, Канаду и США. Аналогично и по российским губерниям: Архангельской, Тобольской и Енисейской. Было дано указание опубликовать тексты в популярных периодических изданиях («Русские ведомости» и др.), а также подготовить переводы на английском и норвежском языках.

Рост политического влияния Общества в эпоху Гражданской войны, когда происходила смена власти, подкрепляется архивными данными о передаче части государственных полномочий этой общественной организации.

В частности, в одном из дел присутствует «постановление» (название документа не указано) Отдела земледелия Верховного управления Северной области (от 24 июня 1919 г. № 876) в адрес Общества по вопросу распространения суверенитета России на Айновские острова, объявление их памятником природы и заповедником, а также принятие их под охрану Общества. Отдел земледелия делает запрос о текущем положении дел, связанных с обозначенной выше процедурой<sup>4</sup>.

Более того, определённым образом Общество играло роль и своеобразного информатора и посредника по внешнеполитическим вопросам.

<sup>1</sup> Дело о колонизации Печорского уезда Архангельской губернии и о Печорской экспедиции под руководством А.В. Журавского (май 1909–1910 гг.): Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 83. Оп. 1. Д. 7. Л. 38, 39.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 83. Оп. 1. № 33а. Л. 35–41.

<sup>3</sup> Журналы заседаний правлений Общества. Отчет постоянной комиссии по изданию открыток «Русский Север». Книга постановлений комиссии по поиску экспедиции В.А. Русанова и Г. Брусилова (15 июня 1916 г., 27 нояб. 1917 г.): Там же. Д. 78. Л. 83–87.

<sup>4</sup> Дело об объявлении Айновских островов северным памятником природы и заповедником, о принятии их под охрану Общества (24 июня 1918 г., 30 июня 1918 г.): Там же. Д. 90. Л. 4.

В деле находится «постановление» (название документа не указано) Отдела иностранных дел Временного Правительства Северной Области (от 8 июля 1919 г. № 1097) в адрес Общества по факту обращения последнего на имя генерал-губернатора Северной области о появившейся в норвежской печати статье доктора Дуасона о праве Норвегии на Восточный Финнмарк. Министерство сообщило, что сделан соответствующий запрос в Российскую миссию в Христианию (ныне Осло) с просьбой уведомить об общественных настроениях в Норвегии по этому вопросу<sup>1</sup>.

### **Рыбные промыслы на Мурмане и активизация иностранцев**

Представлено большое количество писем, циркуляров, телеграмм, в т.ч. касающихся рыбных промыслов в Мурманске. Среди наиболее популярных промысловых пород рыб в конце XIX – начале XX вв. отмечаются треска, сельдь, камбала, зубатка, сёмга, пикша, палтус. Также в перечне нередко выделяются и «звериные шкуры», по всей видимости, относящиеся к моржам и тюленям. Немаловажным является и то, что фиксируется высокая активность иностранцев в прибрежных районах Мурмана в пределах шести морских миль, в связи с чем делается вывод о существенном оскудении улова рыбы у соотечественников<sup>2</sup>. Подобные сообщения воспроизводятся и в многочисленных промысловых телеграммах<sup>3</sup>.

Об этом писали известный гидрограф и исследователь Арктики Л.Л. Брейтфус и И. Ануфриев. В частности, первый отмечал: «Впрочем, это не единственные случаи промысла норвежцев в наших территориальных водах, и жалобы наших промышленников на норвежцев весьма справедливы; хотя, с другой стороны, нельзя считать всех норвежцев, промысляющих в нашем районе, нарушителями наших территориальных прав, так как промысел в Баренцевом и Карском морях в трёхмильном расстоянии от берегов, по понятиям настоящего времени о морских границах, не является незаконным»<sup>4</sup>.

Надо отметить, что Общество бережно хранило десятки трудов (по перечню Общества – 55) Леонида Львовича, посвящённых отчётам по научно-промысловым экспедициям, нуждам колонистов, проекту телеграфной метеорологической службы для оповещения о ветрах и движениях

<sup>1</sup> Дело об объявлении Айновских островов северным памятником природы и заповедником, о принятии их под охрану Общества (24 июня 1918 г., 30 июня 1918 г.): Там же. Д. 90. Л. 5.

<sup>2</sup> Дело об экспедиции В.Ф. Држевецкого к Мурманским берегам. Список губернских архивных комиссий (2 янв. 1910 г. – 30 июня 1910 г.): Там же. Д. 20. Л. 293.

<sup>3</sup> Архангельское общество изучения Русского Севера. Промысловые телеграммы о добыче рыбы и тюленя (19 марта 1911 г. – 15 окт. 1911 г.): Там же. Д. 36. Л. 29.

<sup>4</sup> Брейтфус Л. Морской звериный промысел в Белом море и Северном Ледовитом океане // Ежемесячный журнал Императорского Общества Судоходства. 1906 г. № 1. С. 13.

льдов в Ледовитом океане, руководству по анализу содержания кислорода, азота и углекислоты в морской воде и др.<sup>1</sup>

И. Ануфриев вообще предлагал определить границы территориального моря в 50 вёрст (порядка 28,8 морских миль<sup>2</sup>) и организовать военное патрулирование сторожевым крейсером: «Поэтому, я полагаю, что, прежде всего, нам необходимо установить границы промысловых вод от границ Норвегии по всем побережьям русского Мурманского моря или Северного океана на таком пространстве от берегов, где искони существовали и существуют поныне промысловые ярусные полежки, т.е. не менее 50 вёрст от берегов, и затем организовать действительную охрану быстроходным крейсером»<sup>3</sup>.

Примечательно, что норвежская сторона через свои «медийные» структуры в лице газеты «Афтенпостен» всячески отрицала какое-либо усиление своей промысловой активности в арктических водах Российской империи, пытаясь убедить читателя в том, что любые недоброжелательные политические заявления в адрес Королевства – попытка заработать властями губернии политические очки и финансирование от имперского правительства в столице.

В одном из дел присутствует фрагмент перевода статьи в упомянутой выше норвежской газете «Афтенпостен» № 563 от 30 сентября 1909 г., в которой автор пытается убедить читателей в безосновательности претензий российской стороны на активный промысел норвежцев на Новой Земле, отмечая, что выводы экспедиции архангельского губернатора об активной экспансии норвежских промышленников – недоразумение. В качестве аргументов используются доводы о том, что норвежцы заинтересованы, прежде всего, в промысле тюленя, добыча которого ведётся в Северном Ледовитом океане далеко за пределами Новой Земли, а российское сторожевое судно «Бакан» не даёт никаких возможностей для «разбойничьего промысла», в связи с чем подобные заявления русского губернатора – лишь попытка получить финансирование для освоения Новой Земли<sup>4</sup>.

Ещё одним примечательным фактом является сообщение о том, что «промыслу мешают северные ветры и отсутствие подвоза наживки»<sup>5</sup>,

<sup>1</sup> Список трудов по Северу Л.Л. Брейтфуса (6 сентября 1908 г. – 22 февраля 1909 г.): ГААО. Ф. 83. Оп. 1. Д. 1. Л. 29, 30.

<sup>2</sup> Калькулятор. Справочный портал [Электронный ресурс]. URL: <https://www.calc.ru/versta-starorussskaya-v-milya-morskaya.html?source=50> (дата обращения: 25.05.2019).

<sup>3</sup> Ануфриев И. Мурманские промыслы и территориальная полоса океана. Архангельск, 1913. С. 9–10.

<sup>4</sup> Фрагмент газетной статьи «Норвежский разбойничий промысел на Новой Земле» (1909 г.): ГААО. Ф. 83. Оп. 2. Д. 2. Л. 1.

<sup>5</sup> Там же. Л. 326.

то есть налицо не только усиление роли иностранных промысловиков, но и отсутствие достойного снабжения для отечественных рыбаков.

### Количество иностранцев в колонизации Мурмана

Согласно данным по колонистам Мурманского берега Александровского (Кольского) уезда в некоторых населённых пунктах наибольшее количество относится к иностранцам (табл. 1)<sup>1</sup>.

**Таблица 1.** Количество колонистов Мурманского берега Александровского уезда

№	Колонии	Списки колонистов с семьями (учёт по отцу семейства + дополнительная графа по жёнам и детям)
	Титовка	Год причисления – 1898: 3 крестьянина.
	Белокаменная	Год причисления – 1896: 1 финляндец. Год причисления – 1897: 4 финляндца. Год причисления – 1898: 3 финляндца.
	Червяная губа	Год причисления – 1872: 1 финляндец. Год причисления – 1873: 3 норвежца, 2 финляндца. Год причисления – 1874: 3 финляндца. Год причисления – 1879: 1 финляндец. Год причисления – 1888: 1 финляндец. Год причисления – 1892: 3 финляндца. Год причисления – 1893: 1 финляндец.
	Екатерининская гавань	Годы причисления – с 1891 по 1898 гг. Крестьяне и мещане (Архангельск, Кола, Вологда и др.) и 1 норвежец. Всего: 15.
	Земляная губа	Диапазон годов причисления – 1872, 1873, 1874, 1875, 1881, 1892, 1892, 1893, 1895, 1898. Всего: 59 (из них 58 финляндцев и 1 норвежец).
	Средняя губа	Год причисления – 1896. Всего: 4 (из них 3 крестьян и 1 финляндец).
	Ворьема	Годы причисления – 1874, 1886, 1894, 1898. Всего: 4 крестьянина.
	Зарубиха	Годы причисления – 1896, 1897. Всего: 3 крестьянина.
	Варламово	Год причисления – 1897. Всего: 1 крестьянин.
	Ваенга	Годы причисления – 1897 и 1898. Всего: 2 (1 крестьянин и 1 финляндец).
	Восточная Лица	Годы причисления – 1885, 1886, 1891, 1894, 1897. Всего: 5 крестьян.

<sup>1</sup> Списки колонистов Мурманского берега Александровского уезда: Там же. Оп. 1. Д. 96. Л. 1–31.

### Описание колонии Териберка

При описании колонии Териберка зафиксированы жалобы колонистов на проводимую политику по заселению Мурмана, связанную с предоставлением преимуществ лопарям (саамам), а также неопределённое правовое положение колонистов. Ропот колонистов связан и с отсутствием подходящих угодий для земледелия и выпаса оленей (как раз из-за конфликтов с лопарским населением). Отмечалась нехватка рабочих рук, особенно для совместного ведения трескового и акульего промыслов, а также хороших промысловых судов: «...фимбуорны и то маловаты – пропадешь. Если бы листерботы, то могли бы промышлять – мы к этому свычны». В 1850-е гг. весь промысел в Териберке держался на 7–10 хозяйствах. С появлением пароходных рейсов и увеличением числа скупщиков ситуация изменилась<sup>1</sup>.

### Колонизация Новой Земли

Присутствует Доклад по законопроекту о беспошлинном и безакцизном отпуске для колонистов острова Новая Земля некоторых жизненных припасов и предметов первой необходимости (Представление Министерств торговли и промышленности и финансов от 14 марта 1911 г., за № 390; докладчик А.А. Блинов:

«Главная причина упадка русских промыслов на Новой Земле заключалась, помимо обитаемости ея, в крайне неудобном положении наших Беломорских портов, поздно освобождающихся от льда весною и рано замерзающих осенью. Зимовать же на Новой Земле промышленники не рисковали, так как определённых, постоянных становищ, где они могли бы найти приют и продовольствие на зиму, на Новой Земле ещё не было. Такое ненормальное положение обширной русской окраины обратило на себя внимание Великого князя Алексея Александровича, по инициативе и на средства которого была сооружена изба, отвезённая в 1872 г. на Новую Землю; в 1877 г. на Высочайше отпущенные из казны 25000 р. там были выстроены здания спасательной станции для подания помощи потерпевшим кораблекрушение, и для охранения построек и занятия промыслами было выселено из Мезенской тундры несколько самоедских семей, в 1888 г. туда была отправлена сооружённая на счёт добровольных пожертвований церковь».

И лишь с 1890 г. начинается регулярная навигация на Новую Землю с ежегодной доставкой через командированного Архангельской губернской администрацией чиновника продуктов продовольствия, огнестрельных припасов.

Рейсы осуществляются два раза в год, в июле и в сентябре, на пароходах Мурманского пароходного товарищества. Установлена обязанность колонистов не продавать промысловую добычу на сторону.

<sup>1</sup> Описание колонии Териберка: Там же. Д. 95. Л. 1–22.

Поселения колонистов лишь на южном острове Новой Земли, в трёх западных становищах: в Малых Кармакулах, в Маточкином Шаре и в Белушьей губе. На северном острове нет ни одного русского поселения, однако имеются сведения о существовании там постоянных поселений норвежских промышленников, эксплуатирующих местные природные богатства. В 1909 г. в трёх колониях южного острова проживало всего 98 человек, их которых 92 – самоеды<sup>1</sup>.

### **Логистическое развитие губернии**

В письме Московского порайонного комитета от 22 февраля 1914 г. № 934 в адрес Общества содержатся сведения о направлении архангельским губернатором ходатайства в Министерство путей сообщения об оборудовании северных железных дорог парком вагонов-холодильников для перевозки из Архангельска во внутренние губернии России скоропортящихся продуктов: рыбы, дичи и масла.

Министерство ассигновало указанную сумму, и осенью 1914 г. холодильники планировалось произвести. Вместе с тем, дополнительно возникла потребность в обустройстве на пароходах Архангельской и Печорской линии рефрижераторов для безостановочной, в течение лета, доставки продуктов, которая невозможна в связи с узкоколейностью железнодорожной линии от Архангельска до Вологды. Губернатор ходатайствует о снабжении парка Северных железных дорог вагонами-холодильниками с передвижными осями для бесперегрузочной передачи таких вагонов с узкой колеи на широкую. Комитету поручено от Управления железных дорог провести расследование по данному вопросу, о количестве скоропортящихся грузов, направлении следования, пунктах назначения, в целях определить количество специальных холодильных вагонов. В связи с этим вопрос был направлен в Общество как авторитетную общественную организацию<sup>2</sup>.

### **Наука и образование в Арктике**

В деле № 6 присутствует ходатайство профессора Юрьевского университета Константина Карловича Сент-Илер о необходимости замены Соловецкой биологической станции (перенесённой в те годы в Александровск-на-Мурмане) на аналогичную на Белом море, в частности в деревне Ковда

<sup>1</sup> Журналы заседаний Архангельского по портовым делам присутствия. Сведения о движении судов и грузооборота Виндавского порта (12 февраля 1911 г. – 10 сентября 1911 г.): Там же. Д. 32. Л. 37.

<sup>2</sup> Дело об оборудовании северных железных дорог парком вагонов-холодильников. Государственный архив Архангельской области. Счета за отпечатанные объявления в «Известиях АОИРС». Журнал заседания секретариата научно-технической лесной секции (22 февраля 1914 г. – 14 января 1915 г.): Там же. Д. 73. Л. 3, 4.



на Кандалакшской губе и Пертоминском монастыре на Унской губе. Профессор просит всяческого содействия указанной инициативе, в т.ч. в плане ходатайства о субсидии, либо же помощи со стороны местных общественников по месторасположению станции и изыскания средств для возможно более дешёвой постройки и оборудования станции, в т.ч. путём привлечения средств жертвователей – владельцев лесопильных заводов, доставки стройматериалов и т.д.

От имени Общества был получен ответ С. Аверинцева, в котором содержалась поддержка указанной инициативы, т.к. несмотря на продолжительную работу Соловецкой биологической станции фауна Белого моря и её жизнь остаются почти неизученными. Однако выражено несогласие в отношении знакомства студентов с флорой и фауной моря и раздачей материалов для прохождения учебного курса, т.к. это не является задачей Общества, а как минимум нескольких университетов. Исключительно научным целям в тот момент уже служила Мурманская станция.

Станция на Белом море, согласно позиции Общества, должна была быть построена на совсем ином принципе работы, прежде всего ориентированной на научно-практический характер: анализ всего беломорского побережья; сбор и разработка материалов о жизни рыб, их питании, размножении, росте и способах лова; все выводы должны рассматриваться с точки зрения практического применения. Также требовалось специальное помещение для работы студентов из разных университетов и организации занятий по мореведению.

По мнению Общества, станция должна была стать центром для учреждения рыбацких школ, подготовки материалов по изданию популярных брошюр по научно-промысловым вопросам, создания кратковременных курсов по рыболовству<sup>1</sup>.

### **Вопросы развития туризма на Севере**

Комиссия образовательных экскурсий по России при Московском отделении Российского общества туристов направила в Общество письмо № 7 от 4 ноября 1910 г. с вопросом о содействии последнего в связи с составлением маршрутов на текущий год, связанных с изучением природы Севера, жизни и быта населения, бытовых особенностей, исторических памятников Вологды, Архангельска, Соловецкого монастыря. В качестве конечного пункта экскурсии заявлен город Вардэ в целях обозрения, как живут при одинаковых условиях соседи – норвежцы. Также Комиссия

---

<sup>1</sup> Дело об устройстве Беломорской биологической станции по предложению профессора Юрьевского университета Сент-Илера (19 ноября 1909 г. – 20 мая 1911 г.): Там же. Д. 6. Л. 1, 5, 6.

просит Общество посоветовать ряд книг, которые, в свою очередь, можно было бы порекомендовать экскурсантам для прочтения и приобретения в библиотеку. Особое внимание уделено вопросу обеспечения туристов путеводителями и другими справочными изданиями по Северу и по отдельным городам, о чем выражена особая просьба Обществу<sup>1</sup>.

### **Губернское судостроение и промыслы**

В Журнале Общего собрания членов Общества за январь 1917 г. говорится о проблемах формирования на Мурмане постоянного «оседлого промыслового населения», а также о том, что существующая экономическая политика была направлена лишь на поддержку крупных промышленников, но никак не мелких промысловиков. Утверждается, что состав тамошних «колонистов» является неудовлетворительным, которым необходима общеобразовательная подготовка, прежде всего, по методам консервации продуктов, чтобы быть как минимум конкурентно способными на фоне северных соседей. Также высказана роль крупного капитала о рекрутинге мелких промышленников со справедливой заработной платой. Отмечена особенность лова в соседней Норвегии, начиная с 1880 г., где преобладает ярусный лов на моторных и парусных судах усовершенствованного типа. Траловый же лов в Северной Норвегии мало практикуется. На Мурмане рыбные промыслы совершенно не развиваются. Промыслы осуществляются без должных условий, становища не оборудованы. Ануфриев высказался о развитии на Севере земства, которое должно содействовать улучшению местной жизни и промыслов. Вместе с тем, В.В. Шипчинский отмечал, что Норвегия – страна мелкого капитала, а климатические условия Финнмарка иные, нежели в Мурманске, в связи с чем нельзя их сравнивать в полной мере.

А.А. Жилинский выступил с докладом о заселении Севера России, как акте большой государственной важности и значения для всестороннего развития народного хозяйства в обширной Архангельской губернии. Ключевыми вопросами были обозначены землеустроительные и культурно-технические работы, а также положение северных инородцев: лопарей и самоедов. В качестве предложения было заявлено о создании в Архангельске особого переселенческого управления, «которое всецело будет весть вопросами заселения Севера и осуществления колонизационной политики».

В качестве самой неотложной и ближайшей задачи названо устройство грунтовых путей сообщения, т.к. их отсутствие губельно

<sup>1</sup> Переписка с императорским обществом для содействия Русскому торговому мореходству, со смоленской учёной архивной комиссией о высылке «Известий АОИРС». Список изданий, посланных на выставку Вологодского общества сельского хозяйства, 3 ноябр. 1910 г., 21 дек. 1910 г.: Там же. Д. 22. Л. 120–121.

сказывается на жизни Севера и обуславливает её полную отсталость. В первую очередь предложено создать кратчайший грунтовый путь «Мезень – Архангельск» протяжённостью 200 вёрст, взамен существующего совершенно неблагоустроенного пути расстоянием в 512 вёрст. Затем необходимо оборудовать грунтовый путь «Мезень – Усть-Цильма».

Была выявлена необходимость составления подробной сметы и схемы будущего указанного пути по проекту полковника Жилинского с расчётом, чтобы с самого начала весны следующего, 1918 г. начать производство всех работ по его сооружению. Предложение было направлено в Губернский комитет в целях его немедленного осуществления.

По докладу С.П. Лизогуба по вопросу «о подготовленности русских судостроительных заводов к созданию русского торгового флота» было отмечено о необходимости принятия мер по развитию судостроительных заводов для коммерческого судостроения. А также, в связи с тем, что спрос на металлы со стороны внутреннего рынка не может быть покрыт отечественной промышленностью, озаботиться немедленным принятием мер по беспошлинному ввозу из дружественных стран металла, предназначенного для коммерческого судостроения.

Также представителем Общества был сделан доклад о торговом флоте и судостроении, выводы по которому нашли свое отражение в ходе 2-го Всероссийского съезда деятелей по водным путям (5–17 января 1917 г.), организованного Императорским обществом содействия русскому торговому мореходству. В частности, было предложено: упростить порядок утверждения уставов акционерных обществ, имеющих целью развитие русского торгового флота, и разрешить таким обществам выпуск акций более мелкой единицы для увеличения возможностей участия более широких слоёв населения; ограничить порядок выдачи ссуд под пароходы старше 15 лет 1-м классом по регистрации Ллойда, т.к. иначе это будет тормозить усилие отечественного торгового флота, в то время как для новых судов размер ссуды может достигать до 75 %; предоставить пароходным обществам, желающим приобрести иностранные пароходы, иностранную валюту по официальному курсу кредитной канцелярии, что поможет избежать излишних валютных трат на оплату морского фрахта иностранцами; установить обязанность использовать исключительно отечественные суда для развития регулярных линий между Мурманом и Норвегией<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Журналы общих собраний. Резолюции по докладам судостроительной секции. Списки членов общества (18 января 1917 г. – 20 августа 1917 г.): Там же. Д. 82. Л. 3, 5, 53, 56, 57.

ПЕРЕСАДИЛО Р.В.

## Политика Российского государства и норвежское влияние на Русском Севере в XIX – начале XX вв.<sup>1</sup>

PERESADILO R.V.

Russian state policy and Norwegian influence  
in the Russian North in the 19th - early 20th  
centuries

### Сведения об авторе:

*Пересадило Руслан Васильевич, старший преподаватель кафедры всеобщей истории Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова (Архангельск)*  
*ruslanvp@inbox.ru*

### Author:

*Peresadilo Ruslan Vasilievich, Senior Lecturer, Department of World History, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk)*  
*ruslanvp@inbox.ru*

### Аннотация

Норвежское королевство в 1814–1905 гг. состояло в династической унии со Швецией и формально не имело права на самостоятельную внешнюю политику. Однако это не мешало североевропейскому государству довольно жёстко бороться за свои интересы на суше и в водах Арктики и Субарктики. Своё отражение проблемы в отношениях России и Норвегии находили не только в международных договорах, но и законодательстве, и политике властей Архангельской губернии. Уже в XIX в. неоднократно поднимались вопросы о русско-норвежских конфликтах на промыслах, границе, в торговле контрабандой, в ходе заселения норвежцами Мурмана с середины XIX в. Отдельным сюжетом являются конфликты в торговле, деятельности иностранных фирм на Русском Севере. Влияние соседней Норвегии на Русский Север неоднозначно оценивалось современниками.

<sup>1</sup> Статья подготовлена при поддержке РФФИ (проект № 18-09-00734 А «Фундаментальные проблемы международного сотрудничества в сфере образования и науки в Арктическом регионе в XX—XXI вв.»).

С одной стороны, в норвежцах видели положительный фактор для развития края. Особенно этот подход проявился на первых этапах колонизации Мурмана. Секретарь Статистического комитета П. Чубинский доказывал в 1864 г., что норвежские «предприимчивость и рациональные приёмы хозяйства оживили бы этот безлюдный край». С другой стороны, в 1871 г. губернатор заявил, что «норвежцы – самый вредный и дурной элемент местной колонизации». Проблемы в отношениях двух стран заставляли определяться в проводимой политике, также складывавшейся весьма противоречиво.

### **Abstract**

The Kingdom of Norway in 1814–1905 was in a dynastic union with Sweden and formally did not have the right to an independent foreign policy. However, this did not prevent the North European state from fighting quite hard for its interests on land and in the waters of the Arctic and Subarctic. The problems in the relations between the two countries were reflected not only in international treaties, but also in legislation and the policies of the authorities of the Arkhangelsk province. Russian-Norwegian conflicts arose as recently as the 19th century, primarily over fisheries, borders, smuggling trade, and during Norwegian settlement of the Murman region starting from the mid-19th. A separate plot is conflicts in trade, the activities of foreign firms in the Russian North. The contemporaries' views on the influence of neighboring Norway on the Russian North were mixed. On the one hand, the Norwegians saw a positive factor for the development of the region. This approach was especially evident in the early stages of the Murman colonization. Secretary of the Statistical Committee P. Chubinsky argued in 1864 that the Norwegian «enterprise and rational farming practices would revive this deserted land.» On the other hand, in 1871 the governor declared that «the Norwegians are the most harmful and evil element of local colonization.» Problems in relations between the two countries dictated the policies carried out at that time, which were controversial.

### **Ключевые слова**

Арктика, русско-норвежские отношения, Мурман, колонизация, норвежские и финские колонии, поморы, рыбные промыслы.

### **Keywords:**

Arctic, Russian-Norwegian relations, Murman, colonization, Norwegian and Finnish colonies, Pomors, fisheries.

Русско-норвежские контакты имели длительный, регулярный и всеобъемлющий характер: на дипломатическом уровне между правительствами двух стран, на уровне местных властей, между населением (торговля,

промыслы). При этом не обходилось без серьёзных проблем, которые находили отражение в периодической печати. Последняя отражала общественное мнение о роли норвежцев на Русском Севере. Разграничение 1825–1827 гг. оставило с русской стороны много недовольных чересчур сильным отнесением границы на восток. Конфликты на российско-норвежской границе, проходившей по Мурману, продолжались до начала XX в. В прибрежных водах Кольского полуострова постоянно происходили ожесточённые споры между русскими и норвежцами о правах на рыбные и звериные промыслы. Последний вопрос особенно остро стоял в конце XIX – начале XX вв. В местной архангельской печати того времени норвежцы и подданные других стран, промышлявшие около берегов Мурмана, получили хлёсткий эпитет «иностранные хищники». Трудно сказать, кто первым дал такое название зарубежным промышленникам, но оно часто встречается в таких изданиях, как «Архангельские губернские ведомости», «Русское судоходство», «Архангельск» и многих других.

Вопрос об иностранном влиянии в приграничных, в данном случае приарктических территориях, уже оброс солидной историографией. Наибольшей активностью в силу географического положения обладала Норвегия. Норвежское королевство в 1814–1905 гг. состояло в династической унии со Швецией и формально не имело права на самостоятельную внешнюю политику. Однако это не мешало североевропейскому государству довольно жёстко бороться за свои интересы на суше и в водах Арктики и Субарктики. Официально власти в Христиании должны были использовать дипломатические каналы шведского МИД, и это, безусловно, происходило. Примером может служить шведско-российский трактат 1826 г. и соответствующая ему делимитация российско-норвежской границы. Разграничение было оценено как безусловная уступка России. Впрочем, документы российских и норвежских архивов показывают, что норвежские власти, причём не только столичные, но и местные (Тромсё, Вардё, Вадсё) проводили вполне самостоятельную политику в деле защиты своих интересов. Кстати разногласия по так называемому консульскому вопросу стали поводом для конфликта со Стокгольмом, а затем и окончательному разрыву унии в 1905 г.

Своё отражение проблемы в отношениях двух стран находили не только в международных договорах, но и в законодательстве, и политике властей Архангельской губернии. Уже в XIX в. неоднократно поднимались вопросы о русско-норвежских конфликтах на промыслах, границе, в торговле контрабандой, в ходе заселения норвежцами Мурмана с середины XIX в. Отдельным сюжетом являются конфликты в торговле, деятельности иностранных фирм на Русском Севере.

Влияние соседней Норвегии на Русский Север неоднозначно оценивалось современниками. С одной стороны, в норвежцах видели положительный фактор для развития края. Особенно этот подход проявился на первых этапах колонизации Мурмана. Секретарь Статистического комитета П. Чубинский доказывал в 1864 г., что норвежские «предприимчивость и рациональные приёмы хозяйства оживили бы этот безлюдный край». С другой стороны, в 1871 г. губернатор заявил, что «норвежцы – самый вредный и дурной элемент местной колонизации»<sup>1</sup>. Темой переписки между архангельским губернатором и шведско-норвежским консулом стали конфликты между русскими и норвежскими колонистами. В 1870 г. губернатор предложил встретиться в Коле для обсуждения этой проблемы, а так же вопросов, касающихся незаконных промыслов в российских водах, с комиссаром от норвежских властей. Однако правительство в Христиании ответило уклончиво, ссылаясь на необходимость консультаций со Стокгольмом, и предложило встретиться с губернатором Финмарк с тем, однако, чтобы встреча не носила дипломатического характера и не обязывала «в чём-нибудь в будущем для норвежского правительства». Губернатор Н.П. Игнатъев утверждал в 1871 г.: «Пагубное влияние торговли норвежским ромом часто тормозит лучшие начинания переселенцев и подрывает их благосостояние, обогащая соседние округа Норвегии»<sup>2</sup>.

Проблемы в отношениях двух стран заставляли определяться в проводимой политике, также складывавшейся весьма противоречиво.

Со второй половины XIX в. правительство Российской Империи стремилось к хозяйственному освоению Мурмана, в котором присутствовали и соображения, которые ныне обозначаются как геополитические интересы. Однако представления об отдалённых территориях мало чем отличались от времён ухода М.В. Ломоносова в Москву. Первоначально планировалось развить выращивание злаковых, лишь позже оказалось, что «хлебопашество на Мурманском берегу совершенно невозможно, как по неимению для того земель, так и по краткости лета и, вообще, по причине климатических влияний... потому главным обеспечением быта населения может быть только море и морские промыслы»<sup>3</sup>.

Было принято решение о предоставлении льгот для хозяйственного освоения этих земель, причём изначально они касались только норвежцев. Видимо, сыграло роль желание повторить успешный опыт немецкой колонизации поволжских земель XVIII в. Хотя затем все постановления

<sup>1</sup> Статистические исследования Мурмана. СПб., 1904. Т. 1. Вып. 2. С. 38.

<sup>2</sup> Тихомиров В. Заботы о заселении Мурмана во второй половине прошлого столетия // Архангельские губернские ведомости (АГВ). 1903. № 219–286. С. 10.

<sup>3</sup> Там же. С. 12.

были распространены также на российских подданных, воспользоваться на деле ими могли только иностранцы или подданные Великого княжества Финляндского, обладавшего значительной автономией от империи.

К концу 1860-х гг. на Восточном Мурмане появились поморы, но в официальных документах никаких различий между разными категориями населения не делалось. Статистика же показывает, что практически с самого начала между русской восточной частью и норвежско-финской частями наметилась существенная разница, и она касалась, прежде всего, занятий колонистов.

В целом российские власти положительно оценивали иностранное влияние на Мурмане. Привлечение норвежцев дало первые плоды: на пустынных ранее территориях появились постоянные жители. В 1869 г. в Министерство государственных имуществ обратился датский генеральный консул в Санкт-Петербурге купец 1-й гильдии Паллизен. Его чрезвычайно заинтересовал опыт Архангельской губернии в деле колонизации. Консул лично побывал на Мурмане, где познакомился со многими норвежцами и поморами. На основании собранных данных Паллизен верно обозначил стратегическую цель освоения – развитие мурманских промыслов (ещё до осознания этого российскими властями). Этому подчинялись две задачи: во-первых, «устроить в более обширных размерах лов трески и др. съедобных рыб» и, во-вторых, «усилить лов акул»<sup>1</sup>. Для достижения поставленной цели Паллизен предложил «устроить постоянную осёдлость в удобных для этого пунктах Мурманского берега», лично указав на Корабельную бухту Рыбачьего полуострова. Уже имея торговые связи в Поморье, датский купец поручил мещанину Колы Суллю (норвежец, один из первых колонистов Мурмана) и жителю Кеми Кононову заказать и отправить на место необходимые материалы. Паллизен предоставил мещанам два своих судна, основав, таким образом, новую колонию. За это мещанат получил все льготы мурманских промышленников и переселенцев, причём император особым указом 30 июля 1869 г. освободил почётного гражданина Санкт-Петербурга от обязанности принимать российское подданство (всё-таки он принадлежал к дипломатическому корпусу). Министерство финансов также в виде исключения позволило консулу с навигации 1870 г. доставлять на Мурманский берег до 25 тысяч пудов соли из Англии, пользуясь всеми льготами колонистов. Гражданский губернатор Н.А. Качалов заявил, что «на доставку соли не встречает препятствия», и удовлетворил просьбу промышленника о выделении земельного участка «под устройство завода для выделения трескового жира»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1. Оп. 5. Д. 985. Л. 1.

<sup>2</sup> Там же. Л. 13.



В целом морские промыслы на Мурмане получили достаточное развитие задолго до начала заселения. К 1840-м гг. в среднем за сезон промыслили от 140 до 250 тысяч пудов трески, от 7 до 23 тысяч – сёмги, от 24 до 29 тысяч – палтуса, от 30 до 35 тысяч – сельдей. Кроме того, вылавливали в немалом количестве сига, корюхи, камбалы, налимов, щуки, зубатки и других.

Первую попытку развития акульего промысла на Мурмане относят к 1830-м гг. В 1836 г. сумский помещик Паншин, первым организовавший прямую доставку мурманской трески в Петербург, получил субсидию в несколько тысяч рублей на оборудование для лова акул. Но к несчастью помор погиб во время шторма у берегов Норвегии в первом же плавании<sup>1</sup>. А в 1858 г. опять же сумский помещик Иван Шадрин обратился к губернатору Н.И. Арандаренко с просьбой нанять в Норвегии специальное судно для ловли акул<sup>2</sup>. Возможно, Паллизен, выбирая себе помощников, знал, что колонист Сульль имел опыт в этом промысле. В 1857 г. на Мурмане побывал профессор Н.Я. Данилевский, который выхлопотал своему бывшему кормщику Суллю денежное пособие, с условием, чтобы последний обучал акульему лову русских промышленников. А.А. Жилинский, ссылаясь на В.Ф. Држевецкого, утверждает, что суточный улов норвежцев-колонистов составлял до 400 акул или 800 пудов печени (примерно 800 рублей по стоимости)<sup>3</sup>. Свой улов Сульль успешно сбывал норвежским судам, специально приходящим для этого на Мурман. За свои успехи в этом деле промышленник получил прозвище «акуля смерть». Однако тот же А.А. Жилинский отмечает, что ни акулий, ни другие прибыльные виды промыслов на Мурмане не получили должной поддержки правительства. В результате наибольшее распространение они получили в норвежской части полуострова<sup>4</sup>.

Все семейства иностранных колонистов Мурманна (59 мужчин и 46 женщин по переписи 1864 г., произведённой полицейским надзирателем Амоном) занимались промыслами<sup>5</sup>. В этот период с ведущих позиций норвежцев начинают вытеснять финны. Шведы оказались в меньшинстве, в дальнейшем они не играли существенной роли в колонизационных процессах.

Несмотря на то, что финские поселенцы оказались в большинстве, российские власти в этот период занимаются в основном обустройством

<sup>1</sup> Жилинский А. Акулий промысел на Мурмане // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера (ИАОИРС). 1915. № 1. С. 123.

<sup>2</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 613. Л. 7.

<sup>3</sup> Жилинский А. Акулий промысел на Мурмане // ИАОИРС. 1915. № 1. С. 124.

<sup>4</sup> Жилинский А. Китоловство на Мурмане // ИАОИРС. 1914. № 12. С. 67.

<sup>5</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 829. Л. 22–35.

норвежцев, призывая русских колонистов «ни в чём не притеснять и не обижать, а более покровительствовать... людям иностранным, не знающим обычаев страны и не понимающим русского языка»<sup>1</sup>.

В 1870 г. экспедиция Великого князя Алексея Александровича по Ледовитому океану обследовала Мурманский берег. Результаты изучения мурманской колонизации заставили архангельское начальство пересмотреть свои взгляды на многие стороны освоения. Поэтому 1870 г. можно считать своеобразным рубежом. В 1870 г. планировалось выдать лесные материалы на строительство судов: мореходных (на шхуны – по 500 брёвен, на лоды – по 350, на шлюпы – по 230, на кочмары – по 120), промысловых (на раньшину – по 250, на шняку – по 80, на карбас – по 40), речных (на завозню – по 50, на бот – по 25, на карбас – по 25, на лодку – по 8, на чёлн – по 2)<sup>2</sup>. Бесплатная выдача леса теоретически могла бы решить жилищную проблему поселенцев (большинство обитало в землянках и полуземлянках), способствовать развитию промыслов. Однако в 1871 г. губернатор сообщил министерству финансов, что «из всех 19 колоний Мурманского берега только близ одной Печеньгской колонии есть строевой лес, годный на что-либо»<sup>3</sup>. Доставка из Колы оказалась невозможной из-за полного отсутствия дорог. По просьбе губернатора Н.П. Игнатьева специальная комиссия выработала «Положение о льготах, предоставляемых переселенцам на Мурманский берег», утверждённое Александром II 14 мая 1876 г. «Положение» сохраняло все старые льготы, а также вводило новые.

Теперь в составе колонистов в довольно большом количестве появляются поморы. В 1870 г. губернатору подали прошение на поселение 94 человека<sup>4</sup>. В основном это были крестьяне Кемского уезда. В документе отсутствуют сведения о причинах их переезда на Мурман. Исследователи 1899 г. приводили такие характеристики 1870-м гг.: «бедность», «нужда», «безработица», «мало хлеба», «несчастье и разорение», «плохое житьё», «семья велика, содержать было нечем»<sup>5</sup>. Несомненно, что немаловажную роль в появлении русских колонистов сыграл голод в Карелии в конце 1860-х гг. Мурман, конечно, тоже не являлся идеальным местом для пропитания. Условия проживания в русских колониях оставались чрезвычайно тяжёлыми. В Восточной Лице первым переселенцам «пришлось жить в стану Редькина, маленьком домике в три окна, совершенно непригодном для того, чтобы прожить в нём суровую зиму».

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 829. Л. 15.

<sup>2</sup> Там же. Д. 1018. Л. 23–24.

<sup>3</sup> Тихомиров В. Указ. соч. // АГВ. 1903. № 274. С. 14.

<sup>4</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 1018. Л. 14–22 об.

<sup>5</sup> Статистические исследования Мурмана. СПб., 1904. Т. 1. Вып. 2. С. 50.

«В доме не было потолка, рамы ординарные. Вода мёрзла в избе; сеней у избы не было <...> В Гаврилове одна семья позажиточнее купила себе амбар, остальные жили в землянках. В одну землянку зимой набивалось чуть не по 20 человек. Так мучились два года <...> В Уре колонистам первое время пришлось жить почти в одних помещениях со скотом <...> Печи не было, а был только очаг <...> В Западной Лице первым переселенцам приходилось жить в сырых и тесных землянках <...> В Цып-Наволоке первую зиму бедствовали и едва не умерли с голоду: не хватало муки. Подобные условия жизни вели к заболеваниям; многие хворали цингой, простужались; дети лежали в оспе»<sup>1</sup>.

Но в 1870 г. открылось пароходное сообщение колоний с Архангельском и Вардё, и теперь поселенец не оказывался полностью отрезанным от остального мира. Мурман активно развивался в 1870-х гг. Продолжали заселяться колонии Земляная, Печенга, Ворьема, Фильманская, Столбовая, Малонемецкая, Корабельная, Ура, Цып-Наволок, Эйн, Большой Мотке, Вайда, Зубовская, Териберка. В 1870 г. была основана колония Гаврилово, позже в 1870-х гг. появились Голицыно, Рында, Восточная Лица, Большая Западная Лица, Червяная, Ара. С появлением русских поморов Мурманский берег разделился на две части: западную – финско-норвежскую и восточную – русскую. В период с 1872 по 1879 гг. в восточной части прошло приписку 23 семьи, в западной – 179<sup>2</sup>. Таким образом, подавляющую часть постоянных жителей Мурмана (8/9 всех поселенцев) составляли норвежцы и финны.

Действенной мерой в деле развития скотоводства стала раздача скота колонистам. В литературе подобные мероприятия связываются с визитом в 1870 г. на Кольский полуостров архангельского губернатора С.П. Игнатьева<sup>3</sup>. Например, в 1873 г. в Мурманско-Колонистской волости выдали 14 коров и 3 племенных быка холмогорской породы<sup>4</sup>. Причём скот получали как русские, так и норвежские поселенцы. В 1875 г. в Мурманско-Колонистской волости находилось уже 18 коров и 6 быков «в удовлетворительном здоровье».<sup>5</sup> Раздача производилась бесплатно, но власти следили за тем, чтобы животных не пускали «под нож».

В качестве примера успешного обустройства колонистов можно привести историю семьи Юхана Петера Эриксона (1842–1903). Эриксен, не сумев найти хорошей земли в Вардё, вместе с семьёй переехал на Мурман в 1880 г. Получив ссуду в 300 рублей, колонист поселился

<sup>1</sup> Статистические исследования Мурмана. СПб., 1904. Т. 1. Вып. 2. С. 52.

<sup>2</sup> Там же. С. 44.

<sup>3</sup> Там же. С. 40.

<sup>4</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 1132. Л. 6 об.–8.

<sup>5</sup> Там же. Л. 107 об.–108.

на о. Кильдин. Жизнь этой семьи стала известна благодаря стараниям норвежских краеведов, в том числе потомков знаменитого поселенца (например, пастор Карл Петерсен из Вардё). Деятельность Эриксона описана в статье А.А. Киселёва<sup>1</sup>. «Кильдинский король» купил коров и быка, построил для своей многочисленной семьи (5 мальчиков и 12 девочек детей) дом из выловленного леса. К 1901 г. на острове уже паслось дойное стадо из 12 коров, семья занималась промыслами трески, акул, китов, тюленей (добыча до нескольких голов за сезон), торговала, сдавала в аренду суда (для этого Эриксыны построили свой небольшой порт). Жизнь в суровых условиях норвежский поселенец сумел обустроить замечательно. О деятельности кильдинских колонистов в деле использовании моторов в промыслах рассказывал журнал «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера»<sup>2</sup>. Но, как следует из архивного дела, Эриксен, имея к 1910 г. несколько домов, моторные суда, около сотни овец, не считая коров и оленей, захватил лучшие земли на острове, «не допускал к себе соседей всякими способами, вплоть до отравы собак и порчи промысловых снастей»<sup>3</sup>. Именно за свой властный характер Эриксен и получил прозвище «Кильдинский король». Правда, на одной из дочерей «короля» женился русский колонист Иван Миккуев. Новая семья имела 11 детей, но выжило лишь пятеро. Одна из дочерей Миккуевых, Людмила Сульберг, ещё в 1990-е гг. проживала в Мурманске.

В 1860-е гг. надежды в деле освоения Мурмана в том числе связывались с развитием медицинской помощи. О её состоянии можно судить по докладу «О подаче медицинских пособий заболевающим промышленникам на Мурманском берегу», подготовленному 11 мая 1870 г. ассессором губернского правления<sup>4</sup>. Во время навигации на Мурманский российский берег были командированы три фельдшера: двое разъезжали по восточной стороне по направлению к Св. Носу, один по западной – по направлению к Норвегии. Для последнего решили купить ёлу<sup>5</sup> (до этого фельдшер разъезжал вместе с полицейским чиновником). Ассессор рекомендовал тяжело больных отвозить в Колу, однако признал больничный приют там совершенно негодным. Чиновник настаивал на строительстве новой больницы, по крайней мере, из четырех комнат, две из которых отводились бы для больных венерическими заболеваниями (одна для мужчин,

<sup>1</sup> Киселёв А.А. Норвежцы на Мурмане // Полярная правда. 1989. 23–25 июля. С. 4.

<sup>2</sup> Адрианов А.С. Жизнь на Мурмане // ИАОИРС. 1910. № 7. С. 8.

<sup>3</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 633-в. Л. 5 об.

<sup>4</sup> Там же. Оп. 5. Д. 2167. Л. 25–26 об.

<sup>5</sup> Ёла – промысловая лодка лёгкой конструкции, применявшаяся в прибрежном ловле рыбы на крючковую снасть. Ёла ходила под парусом и веслами и поднимала на борт до 10 чел.

другая для женщин). Всех судовладельцев предусматривалось обязать иметь медикаменты на судах<sup>1</sup>.

В августе 1870 г. Кольский полуостров посетил архангельский губернский врачебный инспектор. Его не удовлетворило санитарное состояние в местах промыслов (отходы выбрасывались рядом с берегом), а также то, что у норвежских поселенцев обнаружилось множество детей, не привитых от оспы. Инспектор объяснил «такое равнодушие к привитию предохранительной оспы, как одной из единственных мер, ограждающих народное здравие», тем, что в Кольском уезде находится только два штатных оспопрививателя<sup>2</sup>. В 1880 г. начало свою деятельность Архангельское местное управление Российского общества Красного Креста по оказанию врачебной помощи болевающим рыбопромышленникам Мурманского берега. Общество действовало под патронажем императрицы. На МРБ командировался санитарный отряд в составе четырёх сестёр милосердия, четырёх фельдшеров (один от Общества Красного Креста и трое от Врачебного отделения Губернского правления) и двоих служителей<sup>3</sup>. К месту назначения отряд вынужден был добираться сотни вёрст частью на лошадях, частью на оленях и пешком. В 1883 г. такой отряд, несмотря на недостаток лошадей, преодолел расстояние до Колы за 12 суток, по дороге занимаясь оспопрививанием. Из Колы санитарный отряд на пароходе «Чижов» отправился в Цып-Наволоку, где устроил для больных приёмный покой имени императрицы. К приёму прикомандировали правительственного фельдшера Никитина, так как местный, Вячеславов, вёл «довольно часто нетрезвый образ жизни»<sup>4</sup>. В 1885 г. Управление общества Красного Креста для улучшения медицинской помощи просило правительственного содействия на содержание доктора и ежегодного ассигнования 2000 рублей на проезд до Мурмана<sup>5</sup>.

Впрочем, по всему Мурману врачебной помощи сильно недоставало и в конце XIX в. В Уре-губе колонисты заявили исследователям, что не видели фельдшера два года, в Восточной Лице врач вообще не бывал. В Западной Лице фельдшер, привив оспу, не появлялся шесть лет. В Белокаменной доктор осмотрел больных лишь в доме, где остановился, ограничившись диагнозом: «будут здоровы»<sup>6</sup>. В Цып-Наволоке норвежцы пожаловались, что русские врачи недостаточно внимательны к больным,

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 5. Д. 2167. Л. 25–26 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 43–47 об.

<sup>3</sup> Врачебная помощь Красного Креста на Мурманском берегу в 1883 году // АГВ. 1883. № 95.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 1842. Л. 3 и об.

<sup>6</sup> Там же. Л. 85.

не понимают языка колонистов. Здесь же произошёл случай, когда одну больную повезли лечить в Александровск. Но там её не приняли, предложив обратиться в Архангельск (за 700 вёрст). Отказали в помощи и в Териберке под предлогом: «больница для промышленников». Колонистку повезли в Вардё, но по дороге заболевшая умерла<sup>1</sup>.

Большой проблемой на побережье стала полулегальная торговля т.н. «норвежским ромом». Колонисты получили право ввозить беспошлинно алкогольные напитки «для собственного употребления», чем воспользовались как российские, так и норвежские подданные. Промышленники не только пропивали все свои заработки, но и брали спиртное в кредит. Один норвежский колонист, Штур, в Цып-наволоке как-то весной в период ловли мойвы умудрился сбыть поморам 4500 бутылок рома. Но другой поселенец вскоре побил этот рекорд, продав за 23 дня 5000 бутылок. Спаиванием промышленников занимались и русские купцы, например Савин. В связи с этим на побережье начало свою работу Архангельское попечительство общества трезвости. Общество занималось организацией досуга на Мурмане. В Александровске устроили Народный дом. В библиотеке-читальне к 1907 г. насчитывалось 1727 книг и брошюр, выписывались журналы и газеты: «Нева», «Детское чтение», «Вокруг света», «Природа и люди», «Русское судоходство», «Архангельские губернские ведомости», «Епархиальные ведомости», «Новое время» и другие. Постоянными подписчиками являлись 110 человек (60 взрослых и 50 детей). На 11 народных чтений в 1906 г. побывало 1020 человек<sup>2</sup>. Чайную-читальню в Териберке в 1906 г. посетило 11013 колонистов<sup>3</sup>. В 1906 г. в Уре и Земляной открылись сельские одноклассные министерские училища<sup>4</sup>. Норвежские и финские поселенцы имели свои школы с преподаванием на родных языках. В 1913 г. на страницах ИАОИРС выдвигалась идея организации рыбацко-мореходных школ на Мурмане, куда планировалось принимать молодых людей 16–25 лет без различия вероисповедания и состояния<sup>5</sup>. Летом предусматривалась практика в промыслово-телеграфной агентуре, у промыслового инспектора, на биологической и гидрометеорологической станциях.

В 1899 г. на Мурмане вновь побывали исследователи. Из 436 семей 106 проживало в 11 колониях восточного берега. Всего в 41 колонии проживало 2153 человека: 450 (21 %) – на востоке, 1703 (79 %) – на западном

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 1842. Л. 85.

<sup>2</sup> Там же. Оп. 5. Д. 2167. Л. 291 об.

<sup>3</sup> Там же. Л. 292.

<sup>4</sup> Там же. Л. 189.

<sup>5</sup> Мухин А.А. Рыбацко-мореходные школы на Мурмане // ИАОИРС. 1913. № 22. С. 56.

берегу<sup>1</sup>. По национальному составу на западе проживало 36 русских, 145 финских и 36 норвежских семей, в Кольском заливе – 2 русские и 34 финские, на востоке – 81 русская, 1 финская и 1 норвежская, в Александровске – 6 русских и 1 норвежская. Таким образом, преобладали теперь выходцы из Финляндии (178 семей). Прирост населения показывает следующая таблица (табл. 1) (цифры – в среднем в год количество приписываемых в колонисты):

**Таблица 1.** Прирост населения Мурмана, 1870–1898 гг.<sup>2</sup>

	1870–1879	1880–1889	1890–1894	1895–1898
На западе от Кольского залива	17,9	5,4	7,4	10
По Кольскому заливу	—	0,2	0,8	10,5
На востоке от Кольского залива	2,3	2,7	4,4	10,2

Уменьшение произошло именно за счёт норвежцев (36 семей к 1899 г.), селившихся в основном на Рыбачьем полуострове и в Мотовском заливе. Но, несмотря на это, и к концу XIX в. норвежцы составляли довольно сильную в экономическом отношении группу. По наблюдениям исследователей, западная часть, защищённая от холодных ветров, имела множество удобств для поселения: «...каждый мог располагаться особняком, окружив себя пожней, расчищенной из-под кустарника или леса, из этого леса колонист строил себе избу»<sup>3</sup>. Восточная же часть «представляет собой дикую голую скалу <...>, где мест, годных для пастбы скота, а тем более покосных вблизи бухт нет». Увеличение числа русских поселенцев (125 семей) связано с развитием промыслов в восточной части, где в 1899 г. сконцентрировалось 76,2 % промысловых судов (854 из 1120). Сами колонисты говорили, что Мурман теперь не пугает, сюда шли в надежде на лучшее: «будет, поработали на хозяина, пора и на себя»<sup>4</sup>.

На западе действовало 20 торговых заведений, на востоке – семь (только четыре из них владел колонист восточного Мурмана П. Клементьев)<sup>5</sup>. Из девяти промышленных предприятий (переработка продуктов промысла) двумя владели колонисты восточной части.

В ходе изучения условий освоения полуострова исследователи выяснили, что именно промыслы определяли места поселения: в 1870-е гг. наиболее активно заселялся западный Мурман, но когда во второй половине

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 560-в. Л. 6.

<sup>2</sup> Там же. Л. 7 об.

<sup>3</sup> Там же. Л. 7.

<sup>4</sup> Там же. Л. 9 и об.

<sup>5</sup> Там же. Л. 14.

1880–1890-х гг. промыслы начали перемещаться на восток (миграция косяков рыб др.), то центром колонизации стал восток. Именно промыслы привлекали на Мурман, льготы только облегчали переселение. Главную причину изменений в национальном составе поселенцев исследователи видели в «близости и удобстве сношений с центрами родной культуры».

Интерес к Мурману определялся ещё и тем, что здесь стала развиваться норвежская рудная промышленность, поэтому в 1910-х гг. на полуостров приехали русские инженеры для разведки железной руды<sup>1</sup>.

С конца XIX – начала XX вв. российские власти начинают политику ограничения норвежского влияния на Русском Севере. Однако фактически это касалось традиционных форм хозяйствования: колонизация МРБ, морские промыслы, торговля на местном уровне. В это же время устанавливаются новые формы экономической активности: создание предприятий, инвестиции в лесную отрасль, и в данной сфере норвежские капиталы перешагнули границы Архангельской губернии.

---

<sup>1</sup> Никольский В.Н. По горам и рекам Кольского полуострова // ИАОИРС. 1913. № 22. С. 74.



Народы Севера  
и государственная  
власть

The Peoples  
of the North  
and the state power

ГОНЧАРОВ Н.С.

## Государственное регулирование как фактор адаптации и социально-культурного взаимодействия на севере Якутии<sup>1</sup>

GONCHAROV N.S.

## State regulation as a factor of adaptation and socio-cultural interaction in the North of Yakutia

### Сведения об авторе:

*Гончаров Николай Сергеевич*, младший научный сотрудник отдела этнографии Сибири Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург)  
*nikola.gon4arov@yandex.ru*

### Author:

*Goncharov Nikolai Sergeevich*, junior research associate, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences (Saint Petersburg)  
*nikola.gon4arov@yandex.ru*

### Аннотация

В статье на основе материалов XVII–XIX вв. проанализированы процессы интеграции части Северной Якутии в состав Российского государства через призму административного управления данными процессами. Автор считает, что изучаемый материал требует переопределения таких исследуемых агентов, как, собственно, государство, местное население, которое вошло в его состав, и сам процесс «присоединения». Автор приходит к выводу о невозможности дать окончательное устойчивое определение для обозначенных явлений, что связано с их спецификой. Выявляемая множественность одного и того же феномена (например, государство как институт и государство как государство-люди) требует использования новых, более гибких и одновременно детальных инструментов анализа подобных сюжетов.

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 18-18-00309).

**Abstract**

The article analyzes the integration of a part of North Yakutia into the Russian state through the prism of the administrative management of these processes. The author argues that the material under study requires redefinition of such agents under investigation, as the state itself, the local population that became a part of it, and the process of «incorporation» itself. The work is based on the chronological segment of the 17th to 19th centuries. It gives a brief description of the main processes taking place related to the activities of the state to incorporate (into the Russian state) the region in question. The author comes to the conclusion that it is impossible to give a final, stable definition of the phenomena, their specificity. The revealed multiplicity of the same phenomenon (for example, the state as an institution and the state as a state-people) requires the use of new, more flexible and at the same time detailed tools for analyzing such plots.

**Ключевые слова:**

государство, Якутия, присоединение, русские, юкагиры, якуты, эвенки, экономика.

**Keywords:**

state, Yakutia, incorporation, Russians, Yukagirs, Yakuts, Evenki, economy.

Цель данной статьи: опираясь на исторические и этнографические материалы, широкими штрихами показать, каким образом проявлялось государственное присутствие на территории Северной Якутии, как оно существовало и трансформировалось.

Многообразие этнокультурного ландшафта Северной Якутии складывалось в течение длительного времени под влиянием различных факторов. До прихода в регион русского населения этническая карта в основном была представлена группами эвенков, эвенов, якутов, юкагиров и некоторых других народов, каждая из которых имела собственный набор специфических адаптивных практик, позволявших населению взаимодействовать с природной средой: это были пешие охотники-рыболовы лесотундры (некоторые группы эвенков и юкагиров), прибрежные охотники на морского зверя (оседлые группы чукчей), таёжные охотники-оленоводы и рыболовы (эвенки и эвены, расселившиеся по огромной территории от Таймыра до Охотского моря), кочевые оленоводы (оленные чукчи, проживавшие в низовьях Колымы; юкагиры, у которых, тем не менее, в хозяйственной структуре охота занимала первое место); также незадолго до русского населения в низовья полярных рек стали проникать группы якутского

населения (по Лене и Яне) – носители хозяйственно-культурного типа скотоводов лесостепей<sup>1</sup>.

Рассматриваемый регион изобилует реками, озёрами, сочетаниями горных хребтов и низменностей (Яно-Индигирская, Колымская), лесных и тундровых зон и т.д. Кроме того, разные участки этого региона имели специфическое культурное влияние со стороны своих соседей. Всё это привело к тому, что пришедшие в XVII в. на северо-восток Сибири преимущественно из поморских земель русские переселенцы, обладавшие широким спектром хозяйственных навыков, столкнулись с народами, чья система жизнеобеспечения была весьма отлична от их собственной, в гораздо большей степени связана с экологической средой, в то время как хозяйственно-культурные адаптивные механизмы русских были встроены в более широкий социально-культурный контекст, во многом связанный с государственной спецификой.

Освоение северных регионов Якутии русскими переселенцами началось во второй четверти XVII в. Практически одновременно осуществлялось продвижение вниз по течению Яны, Индигирки, Колымы, а основным стимулом столь бурного темпа оказалась добыча пушнины (сначала соболя, затем песца). Интересным фактом является то, что, хотя многие группы русских поселенцев, проживавших гораздо южнее, со временем исчезли, русские жители низовьев Индигирки («индигирщики», «русско-устыинцы», «ожогинцы») и Колымы («колымчане», «походчане») сохранили свою этническую специфику вплоть до XX в.

Социальная дифференциация, существовавшая у предков русско-устыинцев и походчан, оказывала влияние на скорость проникновения, особенности взаимодействия с коренным населением, характер движения самих русских переселенцев, их миграционные колебания и пр. Небольшое жалованье, получаемое служилыми людьми, способствовало тому, что они активно занимались охотой, рыболовством, ремеслом, частично теряя свою сословную специфику, по крайней мере, в функциональном аспекте. Происходили интересные изменения в функционировании различных социальных групп русского населения. На наш взгляд, это можно назвать «социальной адаптацией». Так, например, в конце XVII в. служилые люди выполняли не только военно-административные функции, но все они в определённой мере были промышленникам и торговцами. На северных реках казаки активно скупали пушнину, олени шкуры, мамонтовую кость, а в Якутске сбывали приобретенные товары заезжим торговым людям, развозившим их по сибирским городам: Иркутску, Енисейску, Томску и другим. Между торговыми и промышленными людьми сложилось разделение сфер торговой деятельности,

---

<sup>1</sup> Народы Сибири. М., Л., 1956. С. 14–15.

заклучавшееся в том, что служилые люди занимались продажей в низовьях северных рек товаров, привезённых из Якутска, а также скупкой предметов промысла у коренного и русского промышленного населения с целью их продажи в Якутске торговым людям.

Характер взаимодействия пришлого русского населения с местным претерпел несколько этапов изменений, что было связано с влиянием администрации, спецификой деятельности русских в Якутии, отношением со стороны аборигенного населения и этнической принадлежностью местных жителей. Некоторыми исследователями отмечается изолированность промышленных и служилых людей во второй-третьей четвертях XVII в., что определялось постоянной сменой обитателей острогов, не успевающих выстроить прочные социальные связи с коренными жителями<sup>1</sup>. Тем не менее, некоторая часть промышленных и служилых людей задерживалась на территории острогов и промыслов на более длительное время, а тот факт, что среди русских переселенцев в подавляющем большинстве были мужчины, говорит о неминуемом взаимодействии с местным населением посредством браков. Женитьба на представительницах коренного народа не находила большой поддержки со стороны государства, так как коренные народы рассматривались им в первую очередь (по крайней мере, на начальном этапе колонизации) как источник ясачных выплат. Поэтому заключение брака разрешалось только при условии принятия невестой православия, но (в XVII в.) потенциальной женой могла стать не любая понравившаяся женщина, а лишь ясырка, то есть пленённая в ходе военных действий представительница коренного населения<sup>2</sup>.

Кроме того, интеграция с местными народами шла и по другим направлениям. Например, якуты и юкагиры были хорошими проводниками для русского населения при продвижении далее на восток. В свою очередь, служилые люди брали на себя роль покровителей и защитников этих народов от их врагов (например, юкагиров от чукчей), что создавало неоднородность в выстраиваемых социально-культурных отношениях и усиливало её в отношениях этнических. Избирательную политику относительно коренного населения иллюстрирует и тот факт, что уже во второй половине XVII в. часть служилых людей была представлена крещёнными в недавнем прошлом якутами.

С середины XVII в. на территории Якутии стала складываться новая социально-культурная прослойка, представленная потомками от браков русских переселенцев с местными жителями. Администрация

---

<sup>1</sup> Гурвич И.С. Русские на Северо-Востоке Сибири в XVII в. // Сибирский этнографический сборник, 1963. Т. 5. С. 81.

<sup>2</sup> Там же. С. 79.

покровительствовала промышленному освоению северных рек: например, анадырским промышленникам было обещано освобождение от десятинных пошлин за открытие моржовых лежбищ<sup>1</sup>. Приход на северные реки добытчиков пушного зверя и привнесённые ими особенности экономических отношений сказались на экологии уже во второй половине XVII в., когда в значительной степени был истреблён соболь. Данная ситуация вызвала жалобы как со стороны русского, так и местного населения, в результате чего администрация стала регламентировать добычу пушного зверя, в 1670-х гг. многие районы для русских промышленников оказались закрытыми<sup>2</sup>.

Предпринятые меры по охране местной фауны последовали слишком поздно, и в итоге популяция соболей так и не восстановилась в прежнем количестве, а основным объектом промысла стал песок. Упавший уровень экономической продуктивности промышленной деятельности на северных реках привёл к оттоку русского населения в направлении других регионов, что в особенности касается промышленных и служилых людей. В связи с этим иногда говорится о некоем культурном оскудении региона, «консервации» и «архаизации» групп русского населения, там сформировавшихся, однако, на наш взгляд, здесь стоит говорить не об оскудении, но об изменении характера культурных процессов. Это сопровождалось также «социально-сословной адаптацией», когда служилые люди выполняли функции и промышленных, и торговых людей.

Роль государственно-административного аппарата в условиях освоения Якутского Севера русским населением была особенно сильна в 1630–1680-е гг., когда шёл активный приток промышленных и иных групп русских людей в поисках источников дохода и даже богатства. Разумеется, государство было заинтересовано в обогащении собственной казны, поэтому ясаком обкладывалось коренное население; промышленные люди вынуждены были платить десятинные пошлины; территории промысла регламентировались, объём добытого зверя фиксировался. Экономический интерес администрации в этом регионе был выражен столь ярко, что устанавливался порядок вступления в брак с представителями коренного населения. Безусловно, полный контроль в столь отдалённом от крупных административных центров крае затруднён, что приводило к частому несоблюдению предписываемых норм и правил, однако императивы, внедряемые государством в среду переселенцев, интересны сами по себе.

<sup>1</sup> Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века // История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1. С. 166–168.

<sup>2</sup> Гурвич И.С. Указ. соч. С. 83.

Влияние администрации также проявлялось в регламентации хозяйственной деятельности, попытках внедрения новых, нетипичных для региона занятий. Так, в середине XIX в. Якутской областной администрацией в Колымском округе было предписано приступить к опытам по посеву зерновых за полярным кругом. Первым взялся за экзотичное занятие колымский окружной исправник, однако его опыт не удался из-за ранних заморозков. В южной части округа в 1880-е гг. отмечены более успешные попытки выращивания зерновых, а именно ячменя и ржи (примечательно, что осуществляли это политические ссыльные).

Таким образом, здесь ещё раз выявляется достаточно важный, на наш взгляд, аспект дифференциации процесса включения в Российское государство по этническому принципу.

Ещё один сюжет, заслуживающий внимания, подчёркивает вариативность мер, предпринимаемых администрацией для достижения своих целей (социально-культурная группа (или просто «группа») выступает в данном случае как носитель определённого способа хозяйственной деятельности; важной оказывается не сама группа, не люди, а те специфические навыки, которыми обладают её представители). Данный опыт также относится к попыткам внедрения земледелия в Колымском и Верхоянском округах. Но если в случае, описанном выше, осуществление сельскохозяйственных работ либо предписывалось областной властью, либо исходило «снизу», но от политических ссыльных, помещённых государством же на данную территорию, то следующий опыт отличается структурно. В 1870-е гг. для того, чтобы всё-таки начать земледелие в суровом крае, в два указанных округа были водворены ссыльные сектанты-скопцы. То есть происходило использование опыта целого, объединённого конфессиональным признаком, но, что важно, коллективом, обладающим определёнными навыками и традицией сельскохозяйственной деятельности; здесь целая группа выступает как инструмент внедрения нового вида хозяйствования. Однако природные условия оказались сильнее ссыльных скопцов; после ряда безуспешных попыток выполнить поставленную задачу они запросили разрешения вернуться обратно в Якутский округ и вскоре покинули богатый рыбой, но неплодородный край.

Если политические ссыльные внедряли в среду местного населения новый опыт, полезный в хозяйственных занятиях, осуществляли медицинскую помощь, помогали выстраивать более грамотные отношения с администрацией, то явно негативное влияние на коренных жителей оказывали уголовные ссыльные, которых без соответствующих законодательных актов селили в среде аборигенных народов, что обязывало последних снабжать преступников пищей, скотом, деньгами и инвентарём,

а также наделять их землёй из собственных запасов площадью 15 десятин на душу<sup>1</sup>.

Любопытно, что, несмотря на значительную территориальную удалённость Восточной Сибири на момент её вхождения в состав России и, следовательно, на трудности передачи, реализации и контроля царских указов, уже в XVII и XVIII вв. этот механизм исправно работал, о чём свидетельствует рьяное исполнение своих обязанностей служилыми людьми в XVII в., выполнение высочайших повелений в XIX в., контроль и взаимодействие в XIX и начале XX вв.

Нам кажется, что влияние государственной власти можно проследить в двух плоскостях. *Первая* связана с особенностями юридического, формального контроля и управления рассматриваемыми территориями. Восточная Сибирь на момент её вхождения в состав России была значительно удалена от столицы страны. В 1712 г., с переносом её в Санкт-Петербург, расстояние увеличилось. Осуществление контроля на столь удалённом расстоянии в условиях XVII–XIX вв. было сложным процессом, требующим чётко выстроенных алгоритмов передачи и реализации царских указов; на наш взгляд, и даже отчасти к нашему удивлению, уже в XVII и XVIII вв. этот механизм исправно работал, о чём свидетельствует рьяное исполнение своих обязанностей служилыми людьми в XVII в., выполнение высочайших повелений в XIX в., контроль и взаимодействие в XIX и начале XX вв.

В плане реализации (и контроля) российской правовой матрицы, на наш взгляд, можно выделить два фактора. Первым является центральная власть, локализуемая в столице; вторым – местная администрация (Якутская областная и окружная); если самостоятельность первого в издании указов и их значение в масштабах страны естественны, то насчёт второй могут возникнуть сомнения, однако областная и окружная администрации также осуществляли вполне самостоятельное издание указов. В таком случае сомнения могут появиться в действенности государственных «общих» указов в столь удалённом крае, но и здесь мы должны сказать, что издаваемые столицей и даже лично правителями страны веления часто с минимальными искажениями доходили до берегов Ледовитого океана; более того, порой они имели точечную направленность в изучаемом регионе.

Общими указами определялись особенности административного устройства в новом крае, регулировались отношения с коренными народами (как косвенно: Уложение Алексея Михайловича, после которого усилился приток крестьянского населения, так и напрямую:

---

<sup>1</sup> Боякова С.И. Освоение Арктики и народы Северо-Востока Азии (XIX в. – 1917 г.). Новосибирск, 2001. С. 50.



политика Екатерины II по отношению к чукчам, Устав об управлении инородцев), менялась мозаика состава населения (превращение Северо-Востока Сибири в место ссылки). Примером пристального внимания центральной власти к региону является случай, произошедший в начале XX в., когда в период Русско-японской войны весь Колымский край постиг голод. В таких условиях, несмотря на военные действия, Министерство внутренних дел командирует в регион орнитолога и путешественника С.А. Бутурлина, который должен был доставить продовольствие для находящихся в беде жителей. Караван с грузом был отправлен якутским губернатором<sup>1</sup>. Местная администрация, помимо претворения получаемых из столицы указов, реализовывала и собственную политику. Нужно отметить, что, несмотря на территориальную близость к подконтрольному региону, местная власть зачастую приводила в жизнь (или пыталась) проекты, в гораздо меньшей степени отвечавшие локальным реалиям, по сравнению с мерами, диктовавшимися из Москвы или Петербурга. Сюда относятся уже перечислявшиеся попытки организации в XIX в. земледелия и хлебопашества за полярным кругом, внедрение коневодства (а позже, в советский период, русских старожилов пытались заставить заниматься оленеводством<sup>2</sup>). Хотя, безусловно, основная часть издававшихся постановлений была адекватна текущему положению.

Говоря о *второй* плоскости (или модальности) пребывания Российского государства на территории Северной Якутии, важно отметить, что сам факт существования государственной власти в данном регионе представлял собой новое явление, которое вторглось в жизнь коренного населения, не выработавшего, насколько мы можем судить, подобной социально-культурной структуры. Сразу отметим, что изученный нами материал демонстрирует весьма интересные связи между русским населением, пришедшим в Якутию, и государством. Анализ показывает неоднородный сословный состав первопроходцев. Это были служилые, торговые, промышленные, посадские люди, появившиеся позже мещане – данные общности, приходя в регион, обладали своей спецификой, проявление которой сказывалось не только на их консолидации и наличии определённых прав и обязанностей. Каждая из этих групп, исходя из выработанных социальных установок, по-разному входила в новую среду и организовывала социальное, природное и культурное пространство вокруг себя. Важным представляется вопрос, ответ на который мы лишь наметим – что их связывало?

<sup>1</sup> Боякова С.И. Указ. соч. С. 47.

<sup>2</sup> Вахгин Н.Б., Головкин Е.В., Швайтцер П. Русские старожилы Сибири. Социальные и символические аспекты самосознания. М., 2004. С. 220–221.

Значение вопроса объединения групп в единое целое связано со структурой их функционирования. Социальная структура, которой обладали русские на момент прихода в регион, являла собой исторический тип организации общества, выработанный на определённой территории в конкретном историческом контексте (здесь под «историческим контекстом» мы понимаем совокупность экологических, социальных, культурных факторов). Государство в данном случае выступало в двух ролях: 1) оно обеспечивало устойчивость выработанной социокультурной целостности; 2) оно было продолжением этого социокультурного коллектива, специфику которого можно определять по-разному, в зависимости от призмы, через которую мы будем на него смотреть. Так, если мы будем рассматривать государство через этносоциальный аспект, то есть как развившуюся до высшего (возможного на определённом этапе) уровня форму социальной связи, то мы можем назвать его «метаструктурой», поскольку на государственном уровне организации общества прежние структурирующие общество механизмы, которые были более плотно связаны с этно/культурно-специфическими реалиями, ослабевают. Основную роль начинают играть, конечно, полностью не теряя связь с этническим, надэтнические механизмы.

Каждая группа пришлого русского населения была носителем государства, т.к. представляла его структурную единицу (и была ею порождена), однако служилые люди в данном случае были метаносителями государства, поскольку они, являясь структурной единицей, ещё и напрямую, профессионально воспроизводили государственную структуру в форме местной администрации с соответствующими регулирующими (опять же – напрямую) функциями. И поэтому когда в конце XVII в. начался отток промышленных и служилых людей из региона, можно сказать, что начался и «отток государства», несмотря на прибывающее посадское и крестьянское население. Изученный материал показывает стремление государственной власти создать унифицированную с точки зрения свободы функционирования государственных механизмов среду. Интересно, что если постановления центральной власти были связаны с формированием оболочки и общерегулятивных принципов организации пространства на Северо-Востоке Сибири, то представители местного самоуправления приводили в соответствие с образом позитивных стереотипов содержание жизни коренного и русского населения в рассматриваемом регионе (но это не жёсткая непреложная зависимость, поскольку было и наоборот).

### **Организация экономических процессов**

Помимо институционально-правового и этносоциального аспекта, государство можно рассматривать через призму организации экономических процессов. Приемлемая для государственной власти среда

во многом поддерживается сложными обменными практиками, отношениями собственности и т.д., что позволяет населению включаться в основные культурные процессы. Установление собственных правил распределения материальных благ в среде, где преобладал натуральный обмен и не существовало формальных институтов, управляющих торговой деятельностью, является одним из важных способов внедрения нового типа социальных отношений, а следовательно, и власти на присоединённой территории. Присоединение/колонизация, на наш взгляд, лишь с юридической точки зрения может рассматриваться в статическом аспекте; по сути же присоединение (без уточнения конкретных сфер вхождения) территории – это процесс, постоянно осуществляемый посредством множества целенаправленных и спонтанных шагов, и одним из ключевых выступает характер обменных практик, порождённых и навязываемых доминирующим субъектом.

Торговая деятельность пришлого русского населения с представителями коренных народов началась с приходом русских на Северо-Восток Сибири. Изначально это была слабоорганизованная торговля на невыгодных для коренного населения условиях. Известно даже, что существовал запрет на свободную торговлю с «кочевыми» и «бродячими» инородцами, который, впрочем, игнорировался<sup>1</sup>. Но уже на раннем этапе стали появляться места регламентированной торговли – ярмарки: например, в 1647 г. образовалась колымская ярмарка<sup>2</sup>. Русское население изменило порядок распределения благ в среде коренного населения, который держался на натуральном товарообмене, заменив его денежным (в качестве денег выступали соболиные/песцовые шкуры)<sup>3</sup>. Промышленные и торговые люди везли с собой на обмен бисер, пуговицы, железные и медные котлы, топоры, металлические прутья и тарелки, иголки, сетное полотно, прядево, конский волос, муку, табак, чай, сахар и др. Выменивали это в основном на соболиные и песцовые шкуры, на олени шкуры, моржовый клык, нарты и иные предметы<sup>4</sup>.

Со временем значение ярмарок сильно возросло, а наиболее оживлённой в торговом отношении была Колыма. Одним из ключевых способов мирной интеграции Чукотки и её жителей в состав Российского государства также была торговля, расцвет которой начался с открытия

<sup>1</sup> Боякова С.И. Указ. соч. С. 51.

<sup>2</sup> Белов М.И. Указ. соч. С. 75.

<sup>3</sup> Колбасина Г.Н. Процессы синтеза. О культуре русских старожилов низовьев рек Индигирки и Колымы // Культурный синтез России: Материалы Четвёртых чтений факультета истории русской культуры [С.-Петербургская государственная академия культуры], состоявшихся 25 дек. 1995 г. СПб., 1998.

<sup>4</sup> Там же; Гурвич И. С. Указ. соч. С. 81.

в 1770-е гг. Анюйской ярмарки примерно в 200 верстах от Нижнеколымска. Каждый год на неё приезжало большое количество чукчей, привозивших товары, в том числе с американского побережья (американцы активно включились в торговлю на Северо-Востоке Азии с середины XIX в.), среди которых были: шкуры куниц, чернобурых лисиц, выдр, бобров, моржовые ремни и клыки, мешки из тюленьей кожи, олени шкуры, полозья нарт из китовых рёбер; на ранних этапах чукчи привозили каменные топоры, оружие и американскую одежду<sup>1</sup>. Сюда же, помимо населения с Индигирки, Колымы и Анадыря, приезжали купцы из Якутска с «русскими» товарами, среди которых наибольшим спросом со стороны чукчей пользовались черкасский табак и металлические изделия (котлы, ножи, топоры, пальмы), которые чукчи везли на острова и обменивали на американские товары и пушнину у американских эскимосов. Чукчи, приезжавшие на Анюйскую ярмарку (так называемые Носовые чукчи), снабжали русским табаком и железом весь крайний Северо-Восток, Алеутские острова и Аляску. Экономическое и политическое значение Анюйской ярмарки было высоко и стало падать лишь после продажи Аляски Соединённым Штатам<sup>2</sup>.

Форма торговли, привнесённая в регион русским населением, затрагивала не просто направление и характер циркуляции товаров, она имела более глубокие последствия. Исторический и этнографический материал показывает, что, даже если внешне особенности хозяйственной и культурной деятельности местного населения сохраняли традиционную форму, по факту к концу XIX в. они уже таковыми не являлись, поскольку оказались включены в иной тип экономической и культурной логики.

На протяжении процесса присоединения Северо-Востока Сибири к Российскому государству политика последнего в отношении интегрируемого региона варьировалась и проявлялась с разной степенью интенсивности. Период со второй четверти XVII в. и до его завершения определялся масштабной регламентацией администрацией разных сфер жизни русского и коренного населения: от контроля промысловых территорий до позволения вступать в брак; с конца XVII в. и на протяжении XVIII в. влияние государственной власти на протекавшие культурные процессы было сравнительно меньше; изменение в этот период политики по отношению к коренному населению, переход к более гибким способам взаимодействия привёл к прекращению основных конфликтов с чукотским и корякским населением. В XIX в. процесс интеграции региона

<sup>1</sup> Колбасина Г.Н. Указ. соч.

<sup>2</sup> Карих Е.В. Анюйская ярмарка во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Томского университета. 2008. № 316. С. 101–102.

в общероссийское пространство снова усилился, что было во многом связано с развивающейся имперской инфраструктурой в Сибири; тогда же Уставом об управлении инородцев 1822 г. закреплялось социально-политическое положение коренного населения; развитие сети коммуникаций позволяло в больших объёмах завозить «русские» продукты, предпринимаются попытки внедрения земледелия, хлебопашества и коневодства в полярном регионе; с последней четверти XIX в. в качестве культуртрегеров начинают выступать политические ссыльные, подчас создававшие значительные описания края и его населения (В.Г. Богораз, В.И. Иохельсон, В.М. Зензинов и др.). Но влияние не было односторонним: наиболее успешной политика Российского государства в отношении данного региона оказывалась тогда, когда учитывалась специфика местного населения; русские старожильческие группы пребывали в постоянном взаимодействии с представителями коренных народов, что находило отражение в элементах одежды, пищи, особенности жилищ, языке и пр.

Также в качестве выводов отметим, что Российское государство, как и коренное население, с которым оно сталкивалось, не было одномерным: оно включало в себя разные классы, сословия с соответствующими стратегиями жизнедеятельности, нелинейно реализовывало встраивание институционально-правовой матрицы, экономических отношений и пр. То же касается и местного населения: неоднородного в этническом, хозяйственном, социальном отношениях. Трудно говорить о государстве как таковом или о людях «как таковых». Более релевантным фиксируемым феноменам может быть термин «государство-люди», потому что он акцентирует связность, контекстуальность исследуемой ситуации, это, в свою очередь, предполагает постоянный рефлексивный «нажим» на неразделённость (по крайней мере, полную) и объединённость (это похоже на то, что Джейн Беннет, опираясь на Делёза, называет «ассамбляжами» (*assemblage*)<sup>1</sup>). Однако в таком случае мы можем впасть в иную (противоположную единичности и разделённости) крайность – объединять всё. Поэтому возникает вопрос – как найти средний путь и нужен ли он?

Неоднородность, скачкообразность феномена «присоединения» Северной Якутии к Российскому государству обнаруживает (впрочем, и так очевидную, но, повторюсь – необходимую для рефлексивного закрепления) протяжённость данного феномена, слагаемого из множества микро- и макропроцессов, то есть, «присоединение», «колонизация» и пр. – это длительность, процесс, стабильность которого является определённой

<sup>1</sup> Беннет Д. Пульсирующая материя: Политическая экология вещей. Пермь, 2018. С. 48–53.

модификацией этой процессуальности (некоторые детали которой были рассмотрены выше). Относительно недавний кризис 1990-х гг., во многом связанный с трансформацией, исчезновением существовавших условий государственного присутствия в регионе, – не был уникальным. Влияние и степень присутствия государства в период XVII–XX вв. менялись – наплыв промышленных и служилых людей в середине XVII в. к концу столетия сменился оттоком этих групп и уменьшением степени государственного контроля над территориями.

Нерешённым остаётся вопрос об определении «агентов» описываемых выше процессов. В наиболее общем и привычном виде ситуация выглядит таким образом, будто существовало коренное население, представленное различными этнокультурными группами, пребывающими в специфических отношениях друг с другом, на другом полюсе находится Российское государство и, соответственно, его представители (или «носители»), стремительно проникавшие в Сибирь (рис. 1). Однако эта дихотомия начинает искажаться, когда мы пытаемся определить смыслы, вкладываемые в используемые термины. Государство становится сложным спутником политики, экономики, людей разных сословий, особых орудий труда, одежды, стереотипов хозяйственной деятельности, религии и пр. Все эти компоненты по-разному проникают в регион и реализуются в нём, не позволяя дать некоего окончательного определения. То же касается коренного населения, углубление в детализацию специфики которого приводит к новым трудностям: начиная от вопроса о том, кто же имеется в виду под «юкагирами», «якутами», «эвенками» и пр. в XVII, XVIII,



Рис. 1. Структура «присоединения Якутии» к Российскому государству

XIX вв., и заканчивая определением своеобразных культурных процессов, протекающих в этих группах, которые не позволяют дать им устойчивое, неизменное определение, одинаково пригодное для XVII и XXI вв.

Государство не покрывало своим регламентирующим присутствием всю сферу жизни местного и пришедшего русского населения; во все рассмотренные периоды существовали «дыры» – области деятельности людей, выпадающие из государственного регулирования (или даже понимания). В связи с этим, завершая, хотелось бы выделить среди исторических, этнографических, хозяйственно-экономических фактов факт иной природы – человека, людей, которые жили в рассматриваемом регионе, через которых проходили все указы, с одной стороны, а с другой – которые находились в определённых природных (экологических) условиях и взаимодействовали с ними также нелинейно и сложно. Человечность может быть выявлена, ухвачена через такие характеристики как непосредственные контакты между людьми (разных сообществ или одного и того же), через «сбои» в выстраиваемой государством системе (нарушения условий вступления в брак, стирание сословных границ). Здесь же проявлялись групповые (назовём их этническими) аспекты адаптации и аккультурации, то есть те варианты деятельности и взаимодействия, которые были обусловлены не индивидуальными особенностями, но социальными, коллективными, традиционными (охота на морского зверя – свойственная чукчам, высокоразвитые технологии обработки металла у якутов, земледельческие навыки русских и пр.). Это показывает иную сторону протекавших процессов – человеческую, которая не ограничивается государственным контролем. Но и государство само по себе представляло в некоторой степени (и представляет) «продолжение» общества, в ином структурном проявлении. Поэтому в этой связке мы можем выделить «двойственное государство» и «двойственного человека»: государство как формальный аппарат и государство как определённая организация общества (проявляемая общественная организация); люди, в свою очередь, тоже в таком случае выступают и самостоятельными субъектами и людьми-государством. Человек как «самостоятельный субъект» вступает во множество иных отношений, которые порой «не понимаются» государством, расцениваются как вредные (например, сектанство) или определяются иначе. В любом случае, нам кажется, что данная множественность отношений, «ипостасей» агентов, действующих в рамках одного или нескольких дискурсов, обладает большим потенциалом в качестве дальнейших исследований.

ТРОШИНА Т.И.

Введение земства в Архангельской тундре: ещё одна неудачная попытка по включению коренных народов Севера в общегосударственное правовое пространство<sup>1</sup>

TROSHINA T.I.

The introduction of the Zemstvo in the Arkhangelsk tundra: another unsuccessful attempt to bring the indigenous peoples of the North into the national legal framework

**Сведения об авторе:**

*Трошина Татьяна Игоревна, доктор исторических наук, доцент; профессор Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск)*  
*public@narfu.ru*

**Author:**

*Troshina Tatyana Igorevna, Doctor of Historical Sciences, Professor of the Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk)*  
*public@narfu.ru*

**Аннотация**

В статье на основе архивных материалов рассматривается опыт введения земства в Архангельской тундре в период революционных событий и Гражданской войны (1917–1920-е гг.). Принято считать, что уравнение в правовом статусе «иностранцев» с остальными гражданами России было формально осуществлено советскими документами – «Декларацией народов России» (1917 г.) и Конституцией РСФСР (1918 г.). Следует учесть, что и Временное правительство так же пыталось решить вопрос уравнения в правах всех «граждан Свободной России», в том числе

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках исследования, поддержанного грантом РФФИ, проект № 18-09-00237 «Глобальные изменения в локальном измерении: население северной провинции и события 1917–1918 гг.».



и с помощью земских учреждений, которые предполагалось распространить на все этнические группы населения страны. Революционная анархия и особенно начавшаяся Гражданская война оставила эту реформу незавершённой, но при этом были разрушены все в той или иной мере устойчивые учреждения, контролировавшие административный порядок, поддерживавшие социальное равновесие, обеспечивающие медицинский, ветеринарный, правовой контроль. В период Гражданской войны обстоятельства вынуждали власти (и советские, и «белые») применять принцип «равноправия» в отношении северных малочисленных народов, лишая их прежних льгот по налогообложению, освобождению от армейской службы и проч. Когда государство вновь обратило внимание на северные окраины, приходилось констатировать разрушение даже того, что удалось достигнуть имперским властям. «Комитеты северов», приступившие к работе с «туземцами» в 1923 г., учитывали не только просчёты и положительный опыт имперского правительства, но и последствия непродуманного введения в тундре земского самоуправления в 1917 г.

### **Abstract**

Based on archival materials, the article discusses the experience of introducing a zemstvo in the Arkhangelsk tundra during the period of revolutionary events and the Civil War (1917–1920s). It is generally accepted that «foreigners» were given a legal status equal to other Russian citizens with the adoption of the Declaration of the Peoples of Russia (1917) and the Constitution of the RSFSR (1918). It should be noted that the Provisional Government also tried to resolve the issue of the equation of the rights of all “citizens of Free Russia,” including through the Zemstvo institutions, which were supposed to be extended to all ethnic groups of the country’s population. Revolutionary anarchy, especially the outbreak of the Civil War, left this reform incomplete; at the same time, all the more or less stable institutions that controlled the administrative order, maintained the social balance, provided medical, veterinary and legal control were destroyed. During the Civil War, the circumstances forced the authorities (both Soviet and “white”) to apply the principle of “equality” with respect to the northern minorities, thus depriving them of their former tax benefits, exemption from military service, etc. When the government turned its attention the northern outskirts, it had to state the destruction of even what the imperial authorities managed to achieve. The “Committees of the North,” which began work with the “natives” in 1923, took into account not only the miscalculations and positive experience of the imperial government, but also the consequences of the ill-conceived introduction of zemstvo self-government in the tundra in 1917.

### **Ключевые слова:**

инородцы, кочевые народы, Временное правительство России, земства, тундры, Архангельская губерния.

### **Keywords:**

Indigenous peoples (Inorodtsy), nomadic peoples, Russian Provisional Government, local self-government (Zemstvo), tundra, Arkhangelsk province.

Начиная с изданного в 1822 г. «Устава об управлении инородцами» (для «самоедов Мезенских тундр Архангельской губернии» – в 1835 г.), Российское государство искало возможности решить проблему включения кочевых и «бродячих» инородцев не только в российское цивилизационное пространство (что делалось, в той или иной мере успешно, при помощи православных миссионеров), но и в общегосударственное правовое поле. Эксперименты эти чаще всего оказывались неудачными. По словам Ю. Слёзкина, «из всех нерусских подданных Российского государства и нерусских объектов российского попечительства и любопытства, народы Севера оказались наименее поддающимися реформированию»<sup>1</sup>.

В процессе «окультуривания инородцев» им предоставлялись льготы, которые предполагались как временные, до момента, когда они будут «развиты» до уровня остальных подданных империи. Однако слишком большие сложности проведения культурной работы среди «инородцев», тем более кочевых и «бродячих», и незначительная от этого отдача быстро разочаровывали не только чиновников, но и энтузиастов.

Принято считать, что уравнивание в правовом статусе «инородцев» с остальными гражданами России было формально осуществлено только советскими документами – «Декларацией народов России» 1917 г. и Конституцией РСФСР 1918 г. Насколько успешной была реализация этих документов – отдельная тема.

При этом предпринимаемые Временным правительством попытки решить вопрос уравнивания в правах всех «граждан Свободной России», в том числе и с помощью земских учреждений, которые предполагалось распространить на все этнические группы населения страны, в отношении малочисленных народов Севера и Сибири исследователями почти не рассматривались. Возможно, по причине того, что далее «благих намерений» эти проекты не двинулись. Вместе с тем, этот опыт интересен в ряду других подобных попыток.

Решить вопрос с административным управлением «инородцев» Временному правительству было необходимо в связи с предстоящими выборами в Учредительное собрание, легитимность которых не в последнюю очередь зависела от привлечения в них всех групп населения России<sup>2</sup>. Эти реформы предполагалось проводить в общем русле распространения земского управления на волостной уровень, а также на территории, где его прежде не было, в том числе и на губернии, где существовала проблема «кочевых и бродячих инородцев» – сибирские и единственную «неземскую» губернию в Европейской России, Архангельскую.

<sup>1</sup> Слёзкин Ю. Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера. М., 2008. С. 33.

<sup>2</sup> Государственный архив РФ (далее – ГАРФ). Ф. 1811. Оп. 1 Д. 9. Л. 123.

Введение земского управления на этих территориях предполагалось по образцу остальных земств; исключение делалось только для «северных окраин», населённых народами, на которых продолжало распространяться с трудом поддающееся реформированию «особое управление»<sup>1</sup>. В их отношении в апреле 1917 г. Временным правительством было разработано «Временное положение о земском управлении в Лапландии, Канинской, Большеземельской и Малоземельской тундрах, на островах Вайгач, Колгуев, Новая Земля Архангельской губернии...» (далее – столь же подробно перечислены все остальные группы обитателей отдалённых территорий огромной России – «инородцы и бродячие инородцы сибирских губерний»)<sup>2</sup>.

Этот документ явил собой пример революционного идеализма. В частности, предполагалось, что «расходы северных окраин, не покрываемые собственными доходами, удовлетворяются при помощи казённых ассигнований», что в условиях революции и продолжающейся войны, требовавших огромных расходов, было нереальным. При этом первый шаг к реализации реформы был сделан, и им стало уничтожение всей прежней системы управления, которая более или менее справлялась со своей задачей поддержания в тундре порядка и культурного развития. Сам документ предполагал учитывать «особые условия» тундрового населения и организации здесь управления, что не отменяло и определённую возможность двойного толкования перечисленных организационных мероприятий.

Для «ближайшего заведывания» населённых инородцами тундр губернскому земскому собранию давалось право назначить «земского комиссара», который должен был сосредоточить в своих руках функции всех упразднённых в результате революции 1917 г. органов управления. Поскольку территории при своей малонаселённости были обширными, допускалось выделение в них отдельных районов. В каждый из них также назначалось уполномоченное земством лицо, местопребывание которого определялось местным (чаще всего уездным) земским собранием, которое, как считалось, способно было учитывать особенности проживающих на подведомственной территории «инородцев», на основе чего и разработать для «земского комиссара» необходимые инструкции.

<sup>1</sup> Подробнее о попытках реформирования системы управления «инородцами» см. статью автора: Трошина Т.И., Минчук О.В. Формирование государственной политики в отношении коренных малочисленных народов Севера в историко-правовом измерении (на примере «архангельских ненцев») // Арктика и Север. 2015. № 21. С. 165–189.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 398. Оп. 6. Д. 24. Л. 1–2.

По своему статусу земские «комиссары» приравнивались к членам губернских земских управ, и «все должностные лица сельских и родовых управлений, старшины и старосты» инородцев находились у них в подчинении<sup>1</sup>. Чтобы комиссар «не отрывался» от интересов вверенного его работам населения, ему законодательно вменялось в обязанность ежегодно собирать «съезд из местного населения или старшин и старост» для обсуждения вопросов управления. Учитывая географическую специфику, «Временное положение» допускало и более редкий созыв съездов, если такое решение примет губернское земское собрание. При комиссаре в качестве совещательного органа предполагался постоянный совет в составе трёх-пяти членов «из местной среды», которые за «свои труды» получали определённое жалованье (в зависимости от количества реально проработанных дней).

В соответствии с этой инструкцией, только что созданная Архангельская губернская земская управа сформировала «Комиссию по вопросам заведывания тундрами», которая на основе предложенного Временным правительством документа разработала «Основное положение по заведыванию тундрами» Архангельской губернии<sup>2</sup>. В преамбуле присутствовала констатация того, что «дело местного управления и хозяйства тундры находится в неопределённом положении». Однако признавалась необходимость отложить решение базовых вопросов на будущее («не задаваясь пока развитием широких мероприятий в этой области»), а «пойти навстречу непосредственным вопросам жизни». Отмечалась, в частности, сложность разграничения круга дел по управлению тундрами между губернским и уездным земствами, но поскольку принятый Временным правительством документ однозначно указывал, что «заведывание тундрами сосредоточено исключительно в руках губернских земств», предлагалось «установить между губернским и уездным земствами в этом деле персональную связь, возложив обязанности [комиссаров по управлению тундрами] на лиц из состава уездных управ, избранных губернским земским собранием».

Как рекомендовалось правительственной инструкцией, тундровую зону Архангельской губернии «для удобства управления» было решено разделить на три района: первый – Большеземельская и восточная часть Малоземельской тундр (находившиеся в административных границах Печорского уезда); второй – Канинская и западная часть Малоземельской (Мезенский уезд); третий – тундры Кольского полуострова (Лапландия)

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 398. Оп. 6. Д. 24. Л. 2.

<sup>2</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1865. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.

и обитаемые, в той или иной степени, острова Северного Ледовитого океана (Новая Земля, Вайгач, Колгуев).

Тундры оставались под контролем властей уездов, куда они территориально входили (Мезенского и Печорского; тундры Кольского полуострова, на которых проживали лопари (саами) – Кольского и Александровского); уездные земства назначили для управления ими своих представителей. Острова же, контроль над которыми до революции осуществляла непосредственно губернская администрация, – были переданы под управление К.В. Штрому, назначенному на должность уполномоченного (или комиссара) «по наблюдению за инородцами» при губернской земской управе<sup>1</sup>.

Таким образом, в Архангельском губернском земстве был не один, а несколько «уполномоченных», объединившихся в «коллегию уполномоченных», которая должна была «в соответствии с местными нуждами» разработать план мероприятий по управлению и развитию хозяйств тундр и представить Губернскому земскому собранию доклад на эту тему.

Собственно, управление «северными окраинами» коррелировало с вводимым параллельно по всей стране волостным земством. Здесь земской волостью предлагалось считать «всю совокупность населённых мест, земель и лесов, входящих в состав существующей волости или ведомства инородной управы, за исключением казённых земель и лесов». Половинчатость «волостного земства» для обитателей тундр заключалась в ограниченном самоуправлении, при этом (как уже выше указывалось) «дела местного хозяйства и общественного управления этих территорий» были отнесены «к ведению губернских земских учреждений»<sup>2</sup>; – можно предположить, что это делалось с целью уменьшить существовавшие трения между оседлым и кочевым населением «на местном уровне».

На содержание земства в «северных окраинах» вместо ясака вводился подушный земский сбор, а также сборы «с рыболовных промышленных вод» (для Архангельской губернии – не более 10 % дохода) и оленей. Предполагались и казённые ассигнования, поскольку законодатели понимали, что расходы на дело здравоохранения, народного образования, культурного развития и управления на таких гигантских по размерам и малонаселённых территориях, каковыми являлись «северные окраины», собственными доходами земству не потянуть<sup>3</sup>.

Собственно, короткий период существования земства в Архангельской губернии не дал возможности решить поставленные задачи, и даже

<sup>1</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1865. Оп. 1. Д. 2. Л. 1.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 398. Оп. 6. Д. 24. Л. 3–4.

<sup>3</sup> Там же. Л. 3.

сформулировать их. Наиболее успешно работа с «инородцами» осуществлялась в Мезенском уезде, и связано это было, судя по всему, с тем, что русские поморы и местные «инородцы» (ненцы) имели здесь общие хозяйственные интересы.

Взяв за основу правительственное «Положение» и губернские к нему разъяснения, Мезенское земство отредактировало собственный документ под те задачи, которые ставились в связи с управлением Канинской тундры. Документ так и назывался – «Положение о Канинских ненцах»<sup>1</sup>. Уполномоченным «по самоедским делам Канинской тундры» Мезенского земства стал проживавший в селе Койда В.Е. Малыгин<sup>2</sup> (эти обязанности он продолжал исполнять и после восстановления земского самоуправления осенью 1918 г., настойчиво пытаясь закончить все начатые дела, приостановленные или не завершенные советской властью).

Уже на Первом уездном земском съезде в декабре 1917 г. принимали участие делегаты «от инородцев» (в связи с распутицей и тем, что в уездном городе, Мезени, нет ягеля, чтобы кормить оленей, на которых делегаты прибыли, они с разрешения съезда покинули его до окончания работы<sup>3</sup>). На съезде было заслушано заявление представителя от Тиманской тундры Д.Т. Евсюгина с наказом инородцев об улучшении их быта<sup>4</sup>. Для рассмотрения «наказа» съезд избрал комиссию, в которую входили, кроме представителей заинтересованного населения, уездный правительственный комиссар и сотрудник уездного казначейства. Собственно, этот наказ и разработанная на его основе программа касались завоза в период навигации в тундру муки, чая, сахара, спичек и прочих предметов первой необходимости, а также охотничьих принадлежностей (поскольку жителями тундры были не только ненцы, но и в значительной степени – русские поморы, то учитывался завоз товаров и для них). Признавалось необходимым устройство фельдшерского пункта и школы с интернатом, отмечая, что «без школы и общения с культурным миром самоеды обречены влачить своё жалкое существование в полном невежестве», результатом чего «является усиливающаяся эксплуатация самоедов более культурными крестьянами и зырянками Печорского уезда»<sup>5</sup>. «Во избежание эксплуатации самоедов» и с целью «оградить их от окончательного разорения и порабощения крестьянами Печорского уезда», предлагалось организовать «союз самоедов» и «завести сношение непосредственно с Архангельском, а для отправки туда продуктов промыслов и получения

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1865. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.

<sup>2</sup> Там же. Д. 38. Л. 1–2.

<sup>3</sup> Там же. Ф. 571. Оп. 1. Д. 4. Л. 8.

<sup>4</sup> Там же. Л. 27–28.

<sup>5</sup> Там же. Л. 28.

припасов установить [обязательный и за казённые средства] осенний пароходный рейс в р. Индигу».

Все эти благие намерения упирались в вопрос финансирования. Поскольку «самоеды не имеют средств на создание школы и фельдшерского пункта», предлагалось ходатайствовать перед центральной властью о выделении на это «из Солодниковских капиталов»<sup>1</sup>.

Животрепещущим для обитателей восточных тундр Мезенского уезда, граничивших с Печорским, был вопрос «о пастьбе в Тимано-Канинской тундре оленей крестьянами и зырянами Печорского уезда», которые «не только эксплуатируют самоедов, но своими огромными стадами вытаптывают и отправляют мох...». Предложение запретить жителям Печорского уезда заходить со своими стадами на Канинский полуостров было поддержано делегатами с особым энтузиазмом, поскольку оно защищало интересы и поморов, занимающихся добычей наваги. Улов в Архангельск можно было доставлять только с помощью ненцев-перевозчиков, но их олени оставались без корма после прохода по тундре крупных табунов печорских оленеводов<sup>2</sup>.

Кстати, этот конфликт оставался актуальным и в последующие годы. После восстановления земских учреждений в Архангельской губернии в августе 1918 г. Мезенское уездное собрание по инициативе В.Е. Малыгина вновь обратилось в Архангельское губернское земство с просьбой «запретить ...оленеводам, кочующим в Большеземельской тундре, выезд со стадами оленей в пределы Тиманской и Канинской тундр в целях защиты интересов населения этих тундр»<sup>3</sup>. Этот вопрос решался и после восстановления советской власти, особенно активно созданным при Архангельском Губисполкоме «Комитетом содействия народностям северных окраин», что стало «яблоком раздора» между ним и администрацией Автономной области Коми (зырян), к которой отошла значительная часть тундр Печорского уезда.

Кстати, что касается тундр Кольского полуострова и Печорского края, там у земцев руки до «инородцев» не дошли, и от всех «революционных реформ» осталось только упразднение старой губернской администрации, что, в конце концов, привело к архаизации социальной, культурной, экономической жизни тундрового населения, усилившейся эксплуатации их, особенно в условиях начавшейся вскоре Гражданской войны.

<sup>1</sup> Имеются в виду многомиллионные капиталы купца Г.П. Солодовникова, который завещал их, кроме прочего, на развитие школьного дела в Архангельской губернии. Вплоть до революции шла тяжба по поводу этого завещания прямых наследников купца, а губернии, которым деньги завещались, вели дискуссию, как их можно потратить. Революция этот вопрос закрыла окончательно.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 1865. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.

<sup>3</sup> Там же. Д. 38. Л. 1, 2.

Председатель земской управы Печорского уезда объяснял причины, почему не удаётся ввести земское управление в тундре, которые он видел, кроме прочего, в том, что это вопрос не доверяется уездному самоуправлению, а находится полностью в ведении губернских властей, которым «людей, хорошо знающих тундру и способных занять пост уполномоченного земства по заведыванию тундрами, найти чрезвычайно трудно». По его мнению, реализация этого проекта возможна только на островах Ледовитого океана, где существуют естественные территориальные границы, которые на материковой тундре обозначить невозможно, поскольку оленеводы ведут кочевой образ жизни. В начале 1918 г. в Печорскую уездную земскую управу поступило «от самоедов заявление, что дарованное революцией право самоуправления только их и не коснулось, а они тоже считают себя сынами отечества и желают введения земства». Управа передала это заявление в губернскую, предложив «решение хотя бы небольших вопросов» передать ей<sup>1</sup>. Однако это нарушило бы постановление Временного правительства, к тому же, губернская администрация опасалась, и не без основания, что переход контроля за ненцами на местах приведёт к их дополнительной эксплуатации.

Острова Ледовитого океана, в первую очередь архипелаг Новая Земля, заселение которого планомерно проводилось губернской администрацией со второй половины XIX в., «управлялись» лучше других тундровых территорий. С изучения этого опыта и начал свою деятельность в качестве уполномоченного губернского земства назначенный на эту должность Н.А. Штром.

Заселение и хозяйственная колонизация островов имели государственное значение: необходимо было закрепить их статус как российских территорий путём формирования здесь постоянного населения (наиболее приспособленными для жизни здесь оказались ненцы), создав для них особые условия, чтобы не было искушения вступить в торговые отношения с норвежцами, главными в то время конкурентами России за северные регионы. Поэтому вопросы снабжения колонистов сначала входили в компетенцию «Общества спасения на водах» (которому удалось добиться организации за государственный счёт двух ежегодных рейсов на Новую Землю), а впоследствии перешли в руки Архангельского губернатора. Тот назначил специального надёжного чиновника, в обязанности которого было совершать поездки на Новую Землю: первым рейсом он забирал у колонистов продукты промыслов, накопившиеся за зиму, а вторым привозил товары по их заказам, оплата которых происходила из вырученных за проданные промысловые продукты деньги.

<sup>1</sup> Национальный архив Республики Коми (НАРК). Ф. р-1205. Оп. 1. Д. 4. Л. 7.



В 1912 г. после ряда конфликтов колонистов с губернским чиновником Б. Садовским на эту должность был назначен Н.Я. Сергиевский<sup>1</sup>, который продолжал исполнять свои функции и после революции, а с назначением уполномоченного от земства (Н.А. Штрома) – совместно с ним.

Осенью 1917 г. Штром и Сергиевский совершили совместное плавание на Новую Землю с целью изучить ситуацию на месте, а также доставить на архипелаг продукты и промысловые припасы на предстоящую зиму. В своем докладе губернскому земству Н.А. Штром указал на сложности выполнения обязательств по отношению к колонистам в связи с революционной анархией: «Нелегко было найти рабочих и сговориться с ними, и еще труднее удержать их на работе. Сказалось влияние времени, да и погода стояла неблагоприятная – ветры и дожди, что ещё более расхолаживало грузчиков, несмотря на высокую плату, которую приходилось платить»<sup>2</sup>.

В каждом новоземельском становище Н.А. Штром и Н.Я. Сергиевский проводили собрания колонистов, которым формально было предложено самим решить вопрос о своём управлении. При этом объяснялось о переходе всех вопросов снабжения «в особую образованную для сего комиссию, и что, хотя губернатора и заменяет теперь комиссар, ему предоставляется лишь наблюдение за правильностью действий комиссии»<sup>3</sup>. Ненцы-колонисты проявили безучастное отношение к своим новым правам, поэтому новый «уполномоченный» совместно с Сергиевским практически продиктовали протокол, согласно которому те признали комиссию в составе председателя Л.А. Пятина, членов Штрома и Сергиевского. Вместо отчислявшихся «при старом режиме» 10 % доходов от проданных продуктов промыслов в запасный капитал колоний (на развитие социальной инфраструктуры, а также на оказание помощи новым колонистам), было предложено отчислять 12: 4 % шли в запасный капитал, а 8 % – «на вознаграждение комиссии, которые будут распределяться по усмотрению комиссара». Такое перераспределение отчислений возмутило русских колонистов, потребовавших включить в комиссию своего представителя «на правах равноправного члена»<sup>4</sup>, что и было сделано.

Все льготы, существовавшие для колонистов островов Ледовитого океана и для тундрового населения, земство сохранило, и они просуществовали до весны 1920 г., когда была восстановлена советская власть. Даже в самый тяжёлый для «белого» правительства период Гражданской войны, осенью 1919 г., после долгих дискуссий решено было сохранить

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1865. Оп. 1. Д. 2. Л. 2–4.

<sup>2</sup> Там же. Л. 2 об.

<sup>3</sup> Там же. Л. 3.

<sup>4</sup> Там же. Л. 4.

льготу по освобождению ненцев от воинской службы<sup>1</sup> (несмотря на мнение заместителя председателя правительства В.П. Зубова, что «в настоящее время нет основания делать для самоедов исключения»<sup>2</sup>).

С восстановлением советской власти льготы были отменены, средства колонистов Новой Земли (а в банках находился запасной капитал на сумму около 70 тыс. руб. и личные средства колонистов – 83 тыс. руб.<sup>3</sup>) – аннулированы; земская комиссия, занимавшаяся делами колонистов, распущена. Результат не замедлил сказаться: колонии перестали приносить какие-либо доходы. Проанализировав ситуацию, губернский «Совет по управлению островами СЛО» пришел к выводу: «успехи дореволюционного управления строились на льготах и субсидиях».<sup>4</sup> Фактически была восстановлена прежняя система снабжения островов и тундр. К примеру, Архангельское земство и в 1917 г. и при «белом» правительстве продолжало реализовывать закон, принятый в 1910 г. по настоятельной просьбе Архангельского губернатора – «о беспошлинном и безакцизном отпуске на острова Новой Земли некоторых жизненных припасов и предметов первой необходимости», а именно – «табачные изделия, сахар, нефтяные масла и безопасные (шведские) зажигательные спички, а также чай и те иностранного происхождения мануфактурные, колониальные и другие товары, отправку которых на Новую Землю признает нужным Архангельский губернатор, <...> по свидетельствовании Архангельской таможенной действительности ввоза этих предметов на острова Новой Земли»<sup>5</sup>. По мнению экспертов уже советского времени, подобные льготы и позволяли поддерживать бездефицитность для казны островных колоний<sup>6</sup>.

Революционная анархия оставила «земскую» реформу тундры незавершенной, но при этом были разрушены все в той или иной мере устойчивые учреждения, контролировавшие административный порядок, поддерживавшие социальное равновесие, обеспечивающие медицинский, ветеринарный, правовой контроль. Включение ненцев в «волость» вместе с оседлым населением, которого, как правило, было больше, делало их совершенно зависимым, прежде всего в вопросах снабжения. Инструктор-ревизор, командированный губернским земством осенью 1918 г. в район тундр для изучения продовольственного вопроса, отмечал усиление эксплуатации ненцев, нарушение их прав, которые в той или иной степени соблюдались прежней администрацией. Завезённые для ненцев хлеб

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 2. Л. 109–120.

<sup>2</sup> Там же. Л. 110.

<sup>3</sup> Там же. Ф. 211. Оп. 1. Д. 73. Л. 89.

<sup>4</sup> Там же. Д. 71. Материалы от колонизации островов СЛО. Сент. 1923–1924 гг.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 211. Оп. 1. Д. 114. Л. 57 об.

<sup>6</sup> Там же. Л. 58.

и предметы первой необходимости оказались в распоряжении Несского волостного продовольственного комитета, который начал обменивать эти товары ненцам по «несправедливым» ценам (то есть, понижая расценки за сдаваемую в обязательном порядке оленину и завышая – за хлеб и другие нужные ненцам предметы). Инструктор поддержал стремление ненцев выделиться в «самостоятельную продовольственную ячейку» и обменивать свою продукцию напрямую с губернским продовольственным комитетом<sup>1</sup>.

В период Гражданской войны обстоятельства вынуждали власти (и советские, и «белые») отойти от политики патернализма и применять принцип «равноправия» в отношении северных народностей, лишая их прежних льгот по налогообложению, реквизируя их продукцию по «твёрдым ценам» и так далее. Нельзя сказать, что подобные действия были успешными, поскольку кочевники свободно «уходили» от такого насилия, перемещаясь на другие территории, где за ними не было контроля, но не оказывалось и поддержки.

Когда государство вновь обратило внимание на северные окраины, приходилось констатировать разрушение того, что удалось достигнуть ещё имперским властям. В отношении европейских ненцев («архангельских самоедов»), которые за предыдущие века включились в определённой мере в русскую бытовую и экономическую культуру, это касалось падения традиционных занятий, закабаления оленеводов предприимчивыми соседями (русскими и коми), архаизацией социальной и культурно-бытовой жизни. По свидетельству председателя Печорской уездной земской управы, в 1919 г. «самоеды неизвестно кем управляются»<sup>2</sup>.

Созданные в 1920-е гг. организации (в Архангельской губернии это «Комитет содействия народностям северных окраин» и «Совет по управлению островами СЛО») учитывали в своей деятельности не только просчёты и положительный опыт имперского правительства, но и последствия непродуманного введения в тундре земского самоуправления в 1917 г. После 1935 г. эти организации были закрыты, и началась новая волна реформирования, нацеленная уже на глобальные задачи индустриализации, что не помогло избежать прежних ошибок и совершить новые.

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 1865. Оп. 1. Д. 405. Л. 97об.–98.

<sup>2</sup> НАРК. Ф. р-1205. Оп. 1. Д. 4. Л. 7.

КОЛОВАНГИНА М.М.

Роль Комитета Севера в развитии северных окраин СССР в 1920-е гг. (на примере Ненецкого национального округа): к 95-летию создания Комитета содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК)

KOLOVANGINA M.M.

The role of the North Committee in the development of the USSR northern suburbs on the example of Nenets national okrug (to the 95th anniversary of the foundation of the Committee for the Assistance to the Peoples of the Northern Borderlands of the All-Russian Central Executive Committee Presidium)

**Сведения об авторе:**

*Коловангина Марина Михайловна, кандидат исторических наук, главный научный сотрудник ГБУК «Ненецкий краеведческий музей» (Нарьян-Мар, Ненецкий автономный округ)*

*kolnirs@yandex.ru*

**Author:**

*Kolovangina Marina Mikhailovna, Candidate of historical sciences, chief research officer of Nenets Museum of local history (Nenets Autonomous district, Naryan-Mar)*

*kolnirs@yandex.ru*

**Аннотация**

Статья посвящена деятельности Комитета Севера, созданного при ВЦИК СССР в 1924 г. Он сыграл большую роль в модернизации жизни ненцев, проживающих на Крайнем Севере РСФСР. На примере ненцев Архангельских тундр показаны направления политики Комитета Севера, подведены некоторые итоги его деятельности, в частности, в развитии образования и формировании первого

поколения ненецкой интеллигенции в Ненецком округе. Более детально в докладе показаны забота и помощь в получении профессии учителя Ивану Выучейскому, который в 1934 г. возглавил Ненецкий национальный округ, созданный в РСФСР при содействии Комитета Севера.

Автор подчёркивает, что политика патернализма в отношении аборигенов Крайнего Севера, проявлявшаяся в советском государстве на рубеже 1920–1930-х гг., во многом сохраняется в наши дни.

### **Abstract**

The article is devoted to the North Committee activity founded as a part of All-United Central Executive Committee in 1924. It played a significant role in the modernization of the Nenets people, living in the Far North of the RSFSR. The report describes the North Committee's political trends based on the example of the Nenets from Archangelsk tundras and summarizes some results of its activity, particularly in terms of education development and formation of the first generation of the Nenets intelligentsia in the Nenets okrug. It also provides more detailed information about support and assistance to Ivan Vyucheiskiy in getting trained as a teacher. Ivan Vyucheiskiy led the Nenets national okrug founded in RSFSR with the help of the North Committee.

The author emphasizes that the paternalism policy concerning the aborigines of the Far North, which had been pursued in the Soviet state during the 1920s and 1930s, is largely being kept nowadays.

### **Ключевые слова:**

ненцы, Комитет Севера, модернизация, образование, патернализм.

### **Key words:**

The Nenets, North Committee, modernization, education, paternalism

После окончания Гражданской войны советская власть приступила к изучению состояния дел на местах. Государственный интерес к Северным районам и народам вырос в период НЭПа. Проявлением этого стала деятельность Комитета содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК, созданного 95 лет назад, в 1924 г. Через год на Европейском Севере были организованы представительства Комитета в области Коми и при Архгубисполкоме, которые курировали весь спектр политики советской власти в отношении кочевого населения в течение десятилетия.

21 октября 1924 г. на расширенном заседании Комитета Севера был рассмотрен вопрос «О положении племени самоедов и его нуждах»,

сделаны обзоры выставки предметов материального быта самоедов, научной и краевой литературы и картографического материала по Канинской, Тиманской и Большеземельской тундрах. По итогам обсуждений прозвучали выводы, подчёркивающие значимость сохранения и развития ненецкого народа. «Если падёт вовсе самоедское оленеводство и исчезнут самоеды, то не только громадное пространство пастбищ тундр окажется неиспользованным, и сами тундры помертвеют, но и побережье от океана, от Индиги до Енисея будет пусто», – записано в протоколе совещания. «Оставление самоедов тундры в их современном устройении грозит постепенным вымиранием единственного насельника нашего Крайнего Севера, нескончаемые богатства которого ждут приложения человеческих рук, и здесь не только по соображениям гуманности, но и по совершенно реальному государственному расчёту требуется, чтобы объективная точка зрения была действительна. Учреждение Комитета Севера открывает к этому полную возможность»<sup>1</sup>. Данный вывод стал философией деятельности Комитета Севера; он лёг с основу патерналистской политики «народостроительства» государства в отношении кочевых народов Севера.

Именно местные Комитеты Севера (при Архангельском губисполкоме и Коми облизполкоме) участвовали в подготовке переписи населения 1924/25 и 1926 гг. в Большеземельской, Малоземельской, Канинской и Тиманской тундр, исходя из анализа их результатов инициировали ряд решений, социально значимых для кочевого населения тундры. Так, Комитет при Коми облизполкоме в феврале 1925 г. поднял вопрос об обеспечении безоружных ненцев Большеземельской тундры охотничьими винтовками системы «ремингтон», требуя получить лицензии на беспошлинный импорт из-за границы 100 штук<sup>2</sup>. Комитет содействовал направлению на учёбу колвинских ненцев, поставил в повестку дня вопрос о строительстве грунтовых дорог и вопросы здравоохранения на Севере, а в 1926 г. направил в Большеземельскую тундру двух врачей-окулистов, которые осмотрели 232 человека, попутно делали прививки от оспы<sup>3</sup>.

«Северному Комитету удалось провести через законодательные органы освобождение северных племён от ясачной и воинской повинностей и проектов административно-судебного устройства, начать низовое советское строительство и созвать несколько туземных съездов, продвинуть ряд вопросов по снабжению, сбыту и санитарно-ветеринарному делу и т.д. и, таким образом, до некоторой степени ослабить тяжёлое экономическое положение туземцев», – подчёркивал Я.П. Кошкин. Архангельский

<sup>1</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 760. Оп. 1. Д. 2. Л. 20–21.

<sup>2</sup> Государственный архив Ненецкого автономного округа (ГА НАО). Ф. 187. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.

<sup>3</sup> Там же. Д. 1. Л. 24; Д. 4. Л. 2–3.

Северный комитет оказывал содействие кооперативному движению на Крайнем Севере, отмечал, что туземная кооперация – самая молодая, поскольку не имеет опыта дореволюционного развития, и постоянно отслеживал состояние дел ненецких кооперативов.

Организация культбаз (в Ненецком округе – Хоседа-Хардской и Колоколковской) и Красных чумов для решения широкого спектра вопросов для тундрового населения также проходила под патронажем Комитета Севера. Важным вкладом в культурное развитие ранее бесписьменных народов Севера стало создание письменности: в 1932 г. лингвистами-североведами под руководством Г.Н. Прокофьева была разработана ненецкая письменность на основе латинской графики.

Члены Комитета поддерживали позицию ненцев по вопросу создания своей национально-территориальной единицы – Ненецкого округа, предлагая учитывать все маршруты передвижения оленьих стад и социально-экономические конфликты, окрашенные в национальные цвета в Большеземельской тундре. Более того, созданный при его содействии Ненецкий национальный округ стал для Комитета Севера при ВЦИК своеобразным полигоном, на котором проходила «обкатка» всех нововведений по национально-территориальному районированию на Крайнем Севере<sup>1</sup>. Перестройка образа жизни ненцев Архангельских тундр осуществлялась в контексте ускоренной модернизации, но с учётом специфики их образа жизни при посредстве Комитета Севера, который старался замедлить темп модернизации.

По инициативе Комитета Севера в конце 1920-х – начале 1930-х гг. для создания кадров из местного населения открываются учебные заведения – техникумы, северный факультет при ЛГУ, предназначенные для того, чтобы кочевые народы Севера ускоренно получили повышенный уровень образования, современные профессиональные навыки и могли осуществлять модернизацию тундры. Выполнение этой задачи стало приоритетным, так как развитие северных регионов без поддержки самого местного населения не представлялось возможным.

На конкретных примерах покажем политику Комитета Севера в отношении европейских ненцев по вопросу подготовки кадров во второй половине 1920-х гг. Главная трудность, с которой объективно столкнулся Комитет – отсутствие потенциальных абитуриентов. В 1925 г. состоялся первый отчёт Северного комитета области Коми, в котором говорилось: «Признавая, что выдвигание учителей из их среды является необходимостью, Коми область открыла самоедское отделение в Устьысыольском

<sup>1</sup> Булатов В.Н. Комитет для народов Севера // Ненецкий край: сквозь вьюги лет. Архангельск, 2000. С. 11.

педтехникуме и выделила стипендии для самоедских детей, однако желающих учиться в этом году не нашлось».

Возникли трудности и с направлением ненцев для обучения на северном отделении рабфака в Ленинградском государственном университете (в 1925–1926 учебном году на подготовительное отделение зачислены первые студенты-ненцы Архангельских тундр П. Хатанзейский и С. Лагейский).

Весной 1926 г. между Тельвисочным самоедским исполкомом и Комитетом Севера завязалась оживлённая переписка о выделении мест для учёбы в Архангельский медтехникум и Архангельскую советско-партийную школу. Среди абитуриентов был назван Иван Павлович Выучейский, будущий председатель Ненецкого окрисполкома. На его примере можно увидеть, как бережно относились чиновники Комитета Севера к каждому ненцу, проявившему себя в той или иной сфере.

Напомним, что Иван Павлович Выучейский до революции окончил церковноприходскую школу г. Сизябска. В 19 лет, как грамотный, приглашён работать в кооператив «Кочевник». В 1926 г. ему исполнилось 25 лет и, пользуясь случаем, он высказал желание продолжить учёбу. Характеристика, данная ему Тельвисочным волисполкомом для Комитета Севера, гласит: «Полуобрусевший самоед, хорошо развитый. С 1921 г. работает в самоедских учреждениях, самоедский язык знает удовлетворительно, помимо русского, самоедского языков знает ижемский язык. Учиться хочет не в СПШ (советско-партийной школе. – М.К.), а на рабфаке».

По непонятным причинам Иван Павлович не был направлен в Ленинград, как другие менее грамотные, но более молодые ненцы (2 человека). 31 августа 1926 г. вместе с выпускниками Тельвисочной самоедской школы самоедский исполком командировал его в распоряжение Северного комитета при Архгубисполкоме для направления в учебное заведение<sup>1</sup>. В Архангельске ненцы-абитуриенты прошли переэкзаменовку по основным предметам. Некоторые из них показали полную неподготовленность по русскому языку и арифметике, тем не менее Северный комитет рекомендовал принять их в учебные заведения – в медучилище и СПШ, с условием, что им потребуется усиленная индивидуальная подготовка по предметам.

Об успехах каждого из поступивших учебные заведения отчитывались перед Северным комитетом. Например, в 1928 г. сообщалось: «В Архангельском медтехникуме 2 самоедки, закончившие школы 1 ступени и ниже, в силу чего учение их продвигается очень медленно». Иная

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 20. Л. 207.



картина сложилась на экзамене у И.П. Выучейского. В служебной записке подчёркивалось: «т. Выучейский испытаниям подвергнут. Знания хорошие». «На основании предварительных переговоров и произведённого испытания самоеда тов. Выучейского И.П. Комитет просит содействия Архоблоно о помещении Выучейского в школу повышенного типа Губполитпросвета и предоставлении ему места в общежитии педтехникума»<sup>1</sup>.

Ему, самоеду, как слушателю педтехникума, вне очереди была предоставлена комната, выданы 50 рублей «на первичное обзаведение». Иван Выучейский одновременно обучался в двух учебных заведениях – в вечерней школе повышенного типа, получая 7-летнее образование, и педтехникуме, огорчаясь при этом, что «не имеет обуви и необходимой одежды и что много денег уходит на трамвайные билеты (со скидкой – 1 руб. 50 коп.)».

Комитет Севера изыскал средства для поддержки студентов-ненцев: настоял на том, чтобы в 1926–1927 учебном году за счёт приплода опытного стада на о. Колгуев ежемесячно выплачивалась стипендия 20 рублей Ивану Павловичу и 15 рублей двум студенткам медтехникума<sup>2</sup>.

Сам И.П. Выучейский вполне объективно оценивал свои успехи в учёбе и, поскольку материальное обеспечение студентов было недостаточным, а получать помощь было неоткуда, в мае 1927 г. обращается с письмом в Комитет Севера: «По вашей инициативе я был зачислен вольнослушателем Архпедтехникума и слушателем архангельской школы повышенного типа. О результатах моей успеваемости в академической работе можно справиться у заведующего или преподавателей школ, имею мнение, что работа шла нормально. Получая от вас денежное пособие в сумме 20 рублей в месяц, далеко не хватало, чтобы прожить нормально, а поэтому мне казалось излишним из зимней одежды в условиях Архангельска. Пришлось продать, а в Печоре особенно в тундре снова нужно заводить».

К тому же нужно сказать, что я человек не одинокий, на моих средствах находятся жена, брат и сестра. В будущем году (1927–1928 учебном. – М.К.), если буду продолжать учебу, и вы найдёте нужным мне ещё год проучиться и после этого быть самоедским учителем, то исходя из всего вышеизложенного ставлю некоторые требования, при каких условиях могу я продолжать учебу без ущерба как для меня, так и для общего дела:

пособие за предстоящие летние месяцы;  
увеличить пособие до 60 рублей в месяц, уплачивая регулярно до поступления на обязанность учителя.

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 20. Л. 222.

<sup>2</sup> Там же. Л. 303.

Полагаю, что Северный Комитет примет во внимание всё вышеизложенное и, учтя положение, обсудив окончательно, даст мне результат решения, дабы мне иметь известную гарантию. Самоед Выучейский»<sup>1</sup>.

Это письмо, видимо, вызвало некоторые разногласия среди членов Комитета Севера, ими был сделан запрос в учебные заведения, где учился необычный самоед. В ответе из Архангельского педтехникума сообщалось: «Прикомандированный к педтехникуму т. Выучейский И.П. в течение 1926–1927 уч. г. исправно посещал занятия третьего курса, принимал активное участие во всех курсовых работах и, несмотря на недостаточную общеобразовательную подготовку, удовлетворительно проработал специальные педагогические дисциплины по 3 курсу техникума.

Педтехникум считает полезным продлить прикомандирование т. Выучейского ещё на год, чтобы он имел возможность вместе с 4-м выпускным курсом практически подготовиться к школьной работе и получить через год хотя бы пониженную квалификацию работника школы 1 ступени»<sup>2</sup>.

На основании этой рекомендации председатель Комитета Н.Е. Сапрыгин решает помочь будущему учителю, в частности, просит предоставить ему оплачиваемую работу на летний период и убеждает правление кооператива «Кочевник» материально поддержать студентов-ненцев. В результате помимо стипендии 19 рублей И.П. Выучейский получил единовременное пособие от тундровиков (30 рублей) для приобретения зимней одежды<sup>3</sup>.

Врнёмся к вопросу о других студентах-ненцах Архангельских учебных заведений в 1926–1927 учебном году. По инициативе Комитета Севера 20 сентября 1926 г. при Архангельской губернской совпартшколе им. Ленина было открыто специальное отделение для ненцев, на котором в феврале 1927 г. обучалось 12 человек<sup>4</sup>. Поскольку никто из них не окончил школу 1 ступени, а трое были азбучно неграмотны, то всех зачислили на подготовительное отделение, для которого учебные программы составлялись с учётом уровня знаний и способностей учащихся.

Задача минимум на отделении – ликвидация неграмотности и начало обучения на русском языке. Преподаватели подготовительного курса отмечали, что отношение ненецких учеников к занятиям серьёзное, пропусков уроков мало, задания выполняются в срок. В июне 1927 г. состоялись переводные экзамены. Итоги их таковы: на курсе ликвидирована неграмотность, повысилась грамотность. 5 человек

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 51. Л. 8 и об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 9.

<sup>3</sup> Там же. Л. 48.

<sup>4</sup> Там же. Д. 24. Л. 15.

комиссия перевела сразу на 2 курс, остальных оставила на подготовительном отделении. Было принято решение о переводе двух студентов в педтехникум<sup>1</sup>.

Для студентов из тундры в СПШ при содействии Комитета Севера организован «Уголок самоеда». В нём собраны брошюры, художественные произведения, газеты, игры. В уголке издавалась стенгазета, работали музыкальный и драматический кружки, было установлено дежурство курсантов. К концу года 5 ненцев вступили в ряды комсомола.

С обучающимися проводилась работа по подъёму их общего культурного уровня. По предложению Северного комитета раз в неделю ненцам выделялись бесплатные места в кинотеатре и театре, проводилась экскурсия в Дом санитарного просвещения для рассказа о заразных заболеваниях и гигиене, настойчиво внедрялись элементы гигиены и здорового образа жизни.

В 1927 г. состоялся расширенный пленум Комитета Севера при Президиуме ВЦИК, на котором выступил А.В. Луначарский. На пленуме было принято решение об организации подготовительных отделений для ненцев и ижемцев при Архангельском педтехникуме и веттехникуме<sup>2</sup>.

Новый состав самоедского отделения СПШ, на котором в 1927–1928 учебном году обучалось лишь девять человек, пишет благодарственное письмо в Комитет Севера «за заботы и сделанный к празднику 10-летия Октябрьской революции подарок»<sup>3</sup>. В силу того что «самоедов, окончивших семилетку пока нет и не будет в 1929 году, то и командировать их в техникум не удастся»<sup>4</sup>, самоедское отделение СПШ было закрыто, вместо него при педтехникуме открыто специальное самоедское отделение на 10 человек.

С 1928 г. в Нижнепечорье и тундры направляются первые выпускники из Архангельска. Уже зимой 1928 г. Комитет Севера обращается в Архгубоблоно с просьбой по окончании педтехникума послать на должность учителя в одну из самоедских школ И.П. Выучейского<sup>5</sup>. В 1928 г. Северный комитет при Архгубисполкоме решает вопрос об организации экскурсии для выпускников и студентов СПШ в Москву. Архангельский комитет просил Комитет Севера при ВЦИК оказать указанным лицам возможное содействие в посещении ими различных музеев, театров и т.д.<sup>6</sup> Поездка в Москву была краткосрочной, и уже в июле 1928 г. И.П. Выучейский

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 51. Л. 139.

<sup>2</sup> ГА НАО. Ф. 187. Оп. 1. Д. 7. Л. 9.

<sup>3</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 51. Л. 45.

<sup>4</sup> Там же. Д. 46. Л. 182.

<sup>5</sup> Там же. Л. 4.

<sup>6</sup> Там же. Л. 142.

вернулся домой, где до начала занятий в школе выполняет разнообразные поручения Н.Е. Сапрынина, с которым состоит в переписке.

Что касается других ненцев-выпускников, то в Северном комитете о каждом из них была накоплена информация. Так в документах, направленных в Тельвисочный исполком, сообщалось, что «лучшим из них признан Выучейский Исай», которого Комитет Севера настоятельно рекомендовал использовать на самостоятельной работе по комсомольской линии или секретарём тунсовета, в то время как остальные двое нуждались в руководстве более опытных товарищей<sup>1</sup>.

О первых ненецких специалистах в отчётах Комитета Севера говорилось: «Реальные результаты культпросветработы: окончивший педтехнику самоед делится знаниями среди сородичей, является первым самоедским учителем в Тельвисочной школе. Кончившие самоедское отделение 4 человека на практике применяют свои знания, работая секретарями тунсовета и рика».

Таким образом, начиная с 1920-х гг. государство в лице Комитета Севера буквально опекает каждого потенциального ненца-студента, проявляя личностный подход, ведя индивидуальную работу с каждым будущим специалистом. Это заботливое, патерналистское отношение к представителям коренного населения тундры стало традицией, которая сохраняется и сегодня в работе учебных заведений НАО.

Резюмируя сказанное, подчеркнём, что Комитет Севера выполнил свою историческую задачу – содействовать форсированной модернизации жизни кочевников тундр, одно из средств которой – деятельность интеллигенции ненецкого народа, формирующейся в процессе культурной революции 1920–1930-х гг.

---

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 46. Л. 204.

СМИРНОВА Т.М.

## Особенности адаптации студентов Института народов Севера (1930–1941)

SMIRNOVA T.M.

## Adaptation features of students of the Institute of the Peoples of the North (1930–1941)

### **Сведения об авторе:**

*Смирнова Тамара Михайловна, доктор исторических наук, профессор кафедры истории и философии Гуманитарного факультета Государственного университета аэрокосмического приборостроения (Санкт-Петербург)*  
mokva@inbox.ru

### **Author:**

*Smirnova Tamara Mikhailovna, Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of History and Philosophy, Faculty of Humanities, State University of Aerospace Instrumentation (St. Petersburg)*  
mokva@inbox.ru

### **Аннотация**

Первый в мире Институт народов Севера (ИНС) (1930–1941) в Ленинграде был необычным учебным заведением. Разный уровень образования, а иногда даже полная неграмотность поступавших в ИНС представителей аборигенного населения Крайнего Севера и Дальнего Востока требовала различных подходов к их обучению, которое осуществлялось на начальном (общем), среднем (общем и специальном) и высшем уровнях образования. ИНС готовил специалистов преимущественно среднего звена по экономике, юриспруденции, управлению, просвещению, журналистике. Была разработана уникальная методика обучения, преподаватели и студенты ИНСа вели большую научно-исследовательскую работу по изучению народов Севера, создали Единый северный алфавит, на котором была основана письменность 14-ти народов. Работа ИНСа в Ленинграде была сопряжена также со сложностями физиологической адаптации студентов к непривычным климату, питанию, условиям проживания, городской культуре – к технологической цивилизации, в которую северяне попадали из своей традиционной среды обитания. Некоторые особенности этой адаптации рассмотрены в статье.

**Abstract**

The world's first Institute of the Peoples of the North (IPN) (1930–1941) in Leningrad was an unusual educational institution. Different educational background and sometimes even complete illiteracy of the Far North and the Far East indigenous population representatives, who entered the IPN, required different approaches to their training, which was carried out at the initial (general), secondary (general and special) and higher levels of education. The IPN trained mainly middle-level specialists in economics, jurisprudence, management, education, and journalism. A unique teaching methodology was developed; teachers and students of the IPN conducted extensive research into the life of the peoples of the North, created the Unified Northern Alphabet, on which the writing systems of 14 peoples were based. The work of the IPN in Leningrad was also associated with the difficulties of physiological adaptation of students to unusual climate, nutrition, living conditions, urban culture, that is to say to technological civilization, into which the northerners fell from their traditional environment. Some features of this adaptation are considered in the article.

**Ключевые слова:**

Институт народов Севера, Ленинград, Крайний Север, Дальний Восток, Комитет Севера, Единый северный алфавит, Педагогический институт народов Севера.

**Keywords:**

Institute of the Peoples of the North, Leningrad, Far North, Far East, Committee of the North, Unified Northern Alphabet, Pedagogical Institute of the Peoples of the North.

Государственная политика СССР по отношению к коренным малочисленным народам Крайнего Севера и Дальнего Востока состояла в преодолении цивилизационного разрыва между традиционным укладом их жизни и уровнем развития динамично преобразуемой страны. Для этого требовалось модернизировать социальную структуру северян, внедрять в их быт достижения образования и медицины, содействовать их экономическому, культурному и политическому развитию, при защите их интересов. Руководить этим цивилизационным скачком призван был Комитет содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК (Комитет Севера), созданный в 1924 г. Член Президиума Комитета Севера профессор В.Г. Богораз-Тан предложил создать специальное высшее учебное заведение для подготовки кадров из коренных северян. Эта идея была осуществлена в Ленинграде.

Первым шагом стало северное отделение (Северный рабфак) Ленинградского государственного университета, созданное в 1925 г. Осенью 1926 г. этот рабфак был включён в состав нового вуза – Института живых

восточных языков в качестве его Северного отделения, преобразованного в следующем году в Северный факультет (Севфак) института, переименованного в Восточный институт им. А.С. Енукидзе. Севфак был переведён из Детского Села в Ленинград и размещён в помещениях бывшей Духовной академии на территории Александро-Невской лавры. Наконец, 1 января 1930 г. Севфак был реорганизован в самостоятельный Институт народов Севера (ИНС)<sup>1</sup>.

Ленинградский Институт народов Севера (1930–1941) был многоуровневым учебным комбинатом для представителей аборигенного населения Крайнего Севера и Дальнего Востока. В институт принимались молодые люди с разным уровнем образования (начальным, неполным средним, позднее – средним) и даже неграмотные, что требовало различных подходов к их обучению. Серьёзные трудности вызывало незнание, позже – недостаточно высокий уровень знания русского языка. В ИНСе работали подготовительные курсы со сроком обучения до трех лет, а основным уровнем был 4-летний курс среднего специального образования (техникума), который часто продлевался до 5–6 лет. В техникуме, куда принимали лиц 16–23 лет, готовили специалистов по новым для Севера специальностям (партийно-советские работники, служащие судов, редакторы газет, плановики, снабженцы, кооператоры, учителя, политпросветработники). Собственно высшее образование началось в ИНСе в 1931 г., принимались выпускники национальных техникумов и рабфаков, имеющие стаж практической работы в школах, туземных советах, кооперации, исследовательских учреждениях по изучению северных народностей, в возрасте 22–42 лет. Обязательным условием было свободное владение русским языком. В целом с развитием образования коренного населения на Крайнем Севере условия приёма в ИНС выравнивались до общих требований, абитуриенты представляли свидетельства об окончании соответствующих учебных заведений и/или сдавали приёмные экзамены<sup>2</sup>.

В 1936 г. ИНС из ведения ЦИК СССР перешёл в систему Главсевморпути, но по-прежнему готовил специалистов разных сфер деятельности на трёх отделениях – педагогическом, экономическом, государственного права и госуправления. 1 октября 1939 г. ИНС был передан Наркомпросу РСФСР и реорганизован в Педагогический институт народов Севера

<sup>1</sup> Ельпин (остяк). История Института народов Севера // Тайга и тундра. 1931. № 3. С. 22–34; Салаткин Н. Трехлетие ИНСа // Тайга и тундра. 1933. № 2 (5). С. 7; Воскобойников М. Дыхание Севера. (К 50-летию Ленинградского Института народов Севера) // Сибирские огни. 1976. № 5. С. 153.

<sup>2</sup> Воскобойников М. Дыхание Севера. С. 153; Тайга и тундра. 1933. № 2. С. 3–4, 43; Весь Ленинград на 1932 год. Л., 1932. С. 42; Весь Ленинград на 1934 г. Л., 1934. С. 271.

с двумя подразделениями разного уровня: педагогический (высшее образование, срок обучения 5 лет) и учительский (среднее специальное, 3 года) институты. Педагогический институт готовил кадры учителей для средних школ и национальных педагогических училищ, учительский – для неполных средних школ (семилеток). Учителей по специальностям русский и родной языки и литературы готовили в обоих подразделениях, а по истории, географии и естествознанию – только в учительском институте, то есть техникуме<sup>1</sup>.

Учащиеся ИНСа должны были совершить «скачок» из родоплеменного уклада в городскую цивилизацию, то есть адаптироваться в социально-культурном отношении. Неизбежной была и смена мировоззренческих установок, переход от анимистического мировосприятия – к материалистическому.

Уже дорога в Ленинград, занимавшая несколько недель, а иногда и месяцев, вызывала культурный шок у человека «первобытного» общества. Коряк Н. Ноянов, добравшийся с Камчатки, рассказывал о своих впечатлениях: катер никто не тянет, а он двигается – «понял, что на катере есть шаман, и злые духи тащат катер»; радиоантенну в Петропавловске он принял за шаманскую лестницу, а во Владивостоке увидел, что на берегу «бегают какие-то медведи с круглыми ногами и большими ледяными глазами, когда подходят к человеку, кричат как медведь: Бу! Бу!» – а это были автомобили; по улице натянута «толстая проволока, по ней дом бежит, в нём люди сидят» (трамвай); в Хабаровск выехали на поезде, в нём оказалось очень неудобно сидеть – он все время дрожал, как при езде на собаках, так что «я не утерпел и закричал: «Хак-хак!»». На городских улицах было очень страшно: «думал, вот ветер подует, и на меня упадут высокие дома, всё время наблюдал: если упадут, смогу ли я отскочить»<sup>2</sup>. Студент-долганин, ехавший с Таймыра, жаловался: «... ехали на поезде 7 суток. Но я не выдержал тряски поезда и пять суток был болен. Не пил, не ел и только на шестые сутки мне стало легче»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ленинград. Адресно-справочная книга на 1939 г. Л., 1939. С. 245; Ленинград. Адресно-справочная книга на 1940 г. Л., 1940. С. 308; Ленинградский государственный педагогический Институт народов Севера. Справочник для поступающих в институт в 1940 г. [Л.], 1940; Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера // Просвещение на советском Крайнем Севере. В помощь учителю школ Крайнего Севера. Вып. 8. Л., 1958. С. 59.

<sup>2</sup> Ноянов Н. С Камчатки в Ленинград // Тайга и тундра. 1932. № 1 (4). С. 48–49.

<sup>3</sup> Как я попал на Севфак (рассказ долгана) // О нашей жизни. Сборник рассказов, написанных студентами Севфака ЛВИ им. А.С. Енукидзе и обработанных преп. А.К. Подгорской. Вып. I. СЕВЕР. Ротатор. Сев. Ф-т Лен. Вост. ин-та им. А.С. Енукидзе, [1928]. С. 45.



На берега Невы приезжали юноши и девушки, которые ориентировались в бескрайней тундре, но в городе, где не видно горизонта и «мешают» дома, могли заблудиться. Многие могли сказать о себе подобно этому долганину: «Долго я никуда не ходил. Отойду от ворот на пять шагов и оглядываюсь, т.к. боюсь заблудиться»<sup>1</sup>. Коряк Н. Ноянов сетовал: «Дома я слышал, что Ленинград очень красивый город. Приехали. Мне не понравилось то, что дома высокие и всё заслоняют – хочется увидеть что-нибудь подальше, ведь глаза в тундре привыкли смотреть далеко»<sup>2</sup>. Ещё один северянин-инсовец Сироткин, легко одетый, зимой вышел из института и «потерялся», не зная русского языка, не мог спросить у прохожих дорогу, и только спустя три дня, сильно простуженный, был приведён милиционером в институт<sup>3</sup>. Этим молодым людям было тесно и душно в помещении, и поначалу они разводили во дворе костёр и ставили чум, чтобы можно было свободно дышать. Жители Детского Села нередко наблюдали, как по вечерам сидели у костров северяне в европейской одежде, а некоторые – в малицах и унтах<sup>4</sup>.

Жизнь города была для них непонятной и странной. Чукча Тэвлянто, один из первых северян, приехавших учиться в Ленинград, удивлялся: «Люди ходят и ходят по улицам... А когда же они охотятся? Когда добывают пищу?» Нанаец Я. Самар признавался: «...здешняя жизнь вызывает во мне удивление, ибо до сих пор ничего подобного я не видел. Когда я приехал в Ленинград, мне как бы открылся новый неведомый мир. Увидев в первый раз первомайскую демонстрацию, я даже испугался, т.к. никак не мог понять, что это такое и куда идут все эти люди»<sup>5</sup>.

Студенты-северяне называли свой институт «чудесным чумом», а их самих на родине земляки звали «красными шаманами»<sup>6</sup>.

Да, эти дети Севера оказывались не просто в другом месте – в другом мире, учились не только говорить по-русски, читать и писать, но входили в иную жизнь, без познания которой не могли выйти за пределы своей родной, но первобытной цивилизации. И несмотря на все трудности, они достигали желаемого – оставаясь собой, приобщались к культуре всего человечества.

Такая аккультурация была равносильна рождению новой личности, но и этого было недостаточно. Требовалось ещё приспособиться к иному

<sup>1</sup> Там же. С. 46.

<sup>2</sup> Ноянов Н. С Камчатки в Ленинград // Тайга и тундра. 1932. № 1 (4). С. 49.

<sup>3</sup> Карлина И.И. Воспоминания об Институте народов Севера в 1930-х гг. Рукопись (из личного собрания автора).

<sup>4</sup> Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера. С. 50.

<sup>5</sup> Самар Я. Впечатление о демонстрации // Тайга и тундра. 1932. № 1 (4). С. 49.

<sup>6</sup> Воскобойников М.Г. Чудесный чум. Рассказы и очерки. [Улан-Удэ], 1971. 72 с.

климату, новому быту, непривычному питанию, ритму жизни. Мирозренческая и социально-культурная адаптация должна была подкрепиться физиологической, северяне должны были научиться выживать в иной жизненной среде.

Между тем было неясно, возможно ли такое выживание в принципе.

Адаптация студентов-северян к новым условиям жизни была очень сложной и не всем удавалась, часть из них возвращалась домой, многие учащиеся болели, были и летальные исходы от болезней лёгких. Некоторые не возвращались в институт из дома после каникул – затягивал традиционный быт. Непривычная еда вызывала не только неприятие (например, не все могли есть варёные куриные яйца), но иногда и болезни<sup>1</sup>. Незаработанность антропологических проблем в целом осложняла практическую работу по медико-физиологической адаптации учащихся. В программной статье «Институт народов Севера, его место и задачи» в журнале «Советский Север» (1930, № 1) ректор К.Я. Лукс обращал внимание на состояние здоровья инсовцев: «*Оздоровление и укрепление здоровья принятых в Институт представителей народов Севера должны привлечь к себе внимание не только врача института и преподавателей физкультуры, но и всего состава педагогов. Эту задачу необходимо учесть при составлении расписания занятий, при подборе инструкторов-внешкольников, при установлении пищевого режима и т. д.*». А оценивая перспективы развития ИНСа, среди первоочередных задач выделил следующую: «*Надо точно выяснить, можно ли прожить в Ленинграде студентам – северникам без вреда для здоровья 4–5 лет при условии создания соответствующей обстановки*»<sup>2</sup> (курсив автора. – Т.С.).

По докладу К.Я. Лукса «Перспективы развития Института народов Севера» на VII расширенном Пленуме Комитета Севера (апрель 1930 г.) была принята резолюция с перечнем необходимых мер, среди которых были, в частности, следующие: оборудовать учебные и жилые помещения ИНСа центральным отоплением, проводить регулярные медико-оздоровительные мероприятия, увеличить нормы содержания учащихся «в целях реорганизации пищевого режима и качественного приспособления пищи к потребностям студентов-северян», выделять средства на усиленное питание, создать загородную сельскохозяйственную базу и дачу для учащихся, предоставлять бесплатные места на разных курортах и здравницах РСФСР всем больным студентам, выделять учащимся средства на летние разъезды (в том числе поездки на каникулы

<sup>1</sup> Карлина И.И. Указ соч.; Таксами Ч.М. От таежных троп до Невы. Л., 1976. С. 53.

<sup>2</sup> Лукс К.Я. Институт народов Севера, его место и задачи // Советский Север. 1930. № 1. С. 134.

домой). В связи с существовавшим в тот период нормированием продовольствия отдельным пунктом выделялось: «Отметить недопустимость приравнивания студентов Института в отношении отпуска нормированных продуктов к остальным гражданам и ходатайствовать перед Наркомторгом об обеспечении реального отпуска необходимых Институту продуктов в достаточном количестве»<sup>1</sup>.

Вопрос о местопребывании Института народов Севера – в Ленинграде или о его переводе в другой город, климат которого был бы более благоприятен для северян – неоднократно рассматривался Учёным Комитетом ЦИК СССР. Но только в Ленинграде имелись соответствующая научная база и профессорско-преподавательский состав необходимой квалификации, что предопределило решение о размещении института. Летом 1930 г. Ленинградская областная контрольная комиссия снова подняла этот вопрос, мотивируя «неблагоприятными для туземцев Севера климатическими условиями Ленинграда». Для решения проблемы Учёный Комитет считал необходимым «создание авторитетной комиссии с привлечением специалистов-врачей, которая дала бы окончательное заключение по существу этого предложения»<sup>2</sup>.

Институт народов Севера остался в Ленинграде. Был усилен медицинский контроль на местах при отборе кандидатов. Правила приёма в Институт народов Севера на 1932/33 год содержали специальный пункт: «Все кандидаты по возможности до отправления их в краевой центр и безусловно до отправления в Ленинград – должны подвергнуться тщательному медицинскому освидетельствованию с составлением письменной характеристики состояния здоровья. Страдающие заразными болезнями, в том числе венерическими, туберкулёзом и трахомой, а также неврастенией, серьёзными физическими недостатками (в том числе глухотой) в Институт народов Севера не принимаются». Такие же правила (с дополнением: «и вообще физически слабые») действовали в отношении поступающих на различные курсы при ИНСе, куда принимали уже взрослых северян, занятых на хозяйственной и советской работе<sup>3</sup>.

Учащиеся ИНСа находились на полном государственном обеспечении и получали повышенные, по сравнению со студентами других техникумов и вузов, стипендии. В ИНСе работали свои санпропускник, парикмахерская, медпункт с небольшим стационаром-изолятором (врач

<sup>1</sup> Протокол VII Расширенного Пленума Комитета Содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК (21–30 апреля 1930 г.). 9. Перспективы работы Института народов Севера // Советский Север. 1930. № 4. С. 152–153.

<sup>2</sup> Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб.). Ф. 24. Оп. 1-6. Д. 231. Л. 2.

<sup>3</sup> Тайга и тундра. 1933. № 2 (5). С. 43; Советский Север. 1934. № 5. С. 113.

В.С. Свердлов, медсестра И.И. Карлина), ночной санаторий, зубоучебный, физиотерапевтический и рентген-кабинеты, в Детском Селе была дача<sup>1</sup>. Действовала своя столовая с полным циклом обработки продуктов, где студенты получали «полный рацион». Была создана «бытовая комната», где можно было починить бельё, выгладить одежду и т.п.; работали прачечная и сапожная мастерская<sup>2</sup>.

На рабфак, Севфак, в ИНС наряду со взрослыми иногда присылали учиться подростков 14–15 лет, а то и детей – известны, например, 12-летние Ванюта и Вылка, начавшие обучение на Севфаке. Здесь они состояли в пионерском отряде, а их вожатым был А.С. Воронин<sup>3</sup>. Правила приёма в ИНС и на курсы при нём запрещали привозить с собой супругу/супруга, но запрета на обучение обоих членов семьи не было: «В институт принимаются только одиночки или муж и жена вместе. Семьи поступающих в институт ни квартирой, ни общежитием, ни государственной стипендией ни в коем случае не обеспечиваются»<sup>4</sup>. Для семейных студентов были открыты детский сад и ясли. Были совсем удивительные примеры: так, учиться в ИНС приехали нивх Пётр Могуч с женой и с ними – двое детей, один четырёх лет, а второй грудной, мать кормила его в уголке аудитории<sup>5</sup>. Семейные студенты жили в комнате, перегородженной простынями. Был случай с молодой чукчанкой, собравшейся рожать, стоя на коленях в уборной<sup>6</sup>. В ИНСе могли одновременно обучаться представители разных поколений: отец и мать – на курсах руководящих работников, а их дети – непосредственно в учебных группах института<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Карлина И.И. Указ. соч.; Весь Ленинград на 1931 год. Л., 1931. С. 53; Весь Ленинград на 1934 год. Л., 1934. С. 272; Ленинград. Адресно-справочная книга на 1939 г. Л., 1939. С. 245; Краткие сведения о Ленинградском государственном педагогическом Институте народов Севера // Ленинградский государственный педагогический Институт народов Севера. Справочник для поступающих в институт в 1940 г. [Л.], 1940. С. 24; Воскобойников М. Дыхание Севера. (К 50-летию Ленинградского Института народов Севера) // Сибирские огни. 1976. № 5. С. 153.

<sup>2</sup> Ленинградский государственный педагогический институт народов Севера. Справочник для поступающих в институт в 1940 г. Л., 1940. С. 22.

<sup>3</sup> Сукоркин И. Северный факультет Ленинградского Восточного института и народы в нём обучающиеся // Искусство народностей Сибири. Л., 1930. С. 104; Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера // Просвещение на советском Крайнем Севере. Л., 1958. Вып. 8. С. 51.

<sup>4</sup> Инструкция по приёму студентов в Ленинградский Педагогический и Учительский Институт Народов Севера в 1940 году // Ленинградский государственный педагогический институт народов Севера. Справочник для поступающих в институт в 1940 г. Л., 1940. С. 28.

<sup>5</sup> Таксами Ч.М. От таёжных троп до Невы. Л., 1976. С. 48.

<sup>6</sup> Карлина И.И. Указ. соч.

<sup>7</sup> Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера // Просвещение на советском Крайнем Севере. 1958. Вып. 8. С. 57.

Учёба шла по плотному насыщенному графику, расписание составлялось из расчёта ежедневной нагрузки 8 академических часов, с 9 утра до 16:30. Учебные группы состояли из 12–15 человек, разного возраста и разных народностей, обучение шло на русском языке. Такая напряжённая учеба требовала поддержания хорошей физической формы. Большое внимание уделялось физической культуре, в институте имелся хорошо оборудованный большой спортивный зал. Студенты сдавали нормы ГТО, нередко принимали участие в общегородских физкультурных соревнованиях, занимая в них ведущие места. В зимнее время часто проводились лыжные вылазки<sup>1</sup>. По утрам в тёплое время года проводилась физзарядка на открытом воздухе. В институте культивировали и так называемую «национальную физкультуру» – физические упражнения, связанные с традиционными промыслами, а также элементами традиционных праздников северян. Работали мастерские: столярная, слесарная, пошивочная, резьбы по дереву и кости, небольшой завод по выделке кож.

В 1931–1932 гг. Осовиахим организовал Всесоюзный пробег на собачьих упряжках, охватывающий всю Европейскую часть СССР, с основным финишем в Москве. Целью пробега была проверка возможности использовать ездовую собаку в качестве вспомогательного транспорта в мирное и военное время. В Ленинграде снарядили 8 упряжек. Студенты ИНСа обучали участников пробега, как собрать нарты, как тренировать собак и управлять ими. При этом использовались не традиционные ездовые породы, а немецкие овчарки, мурманские лайки и обычные дворняги, но через две недели тренировок упряжки были готовы к старту, все собаки оказались пригодными, причём особенно выносливыми и крепкими показали себя именно дворняги. Пробег состоялся 12 февраля – 6 марта 1932 г. Из Ленинграда выехали 14 участников пробега, в том числе трое студентов-инсовцев. На разных этапах пробега упряжки сопровождали местные лыжники, по дороге устраивались встречи с населением. Участник пробега, подписавшийся аббревиатурой В.Н.П., так оценил его итог: «...стало вполне ясно, что одна из возможностей усиления боевой мощи Советского Союза – ездовое и служебное собаководство»<sup>2</sup>.

Для съёмок кинофильма «Семеро смелых» (1936 г.) нужны были собачьи упряжки, к этой работе привлекли студентов ИНСа, они дрессировали собак и показали, как сделать нарты, а потом носились по окрестностям Ленинграда, представляя себя в родной стихии<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера // Просвещение на советском Крайнем Севере. 1958. Вып. 8. С. 54.

<sup>2</sup> Тайга и тундра. 1932. № 1 (4). С. 60–61; Таксами Ч.М. От таёжных троп до Невы. Л., 1976. С. 50.

<sup>3</sup> Карлина И.И. Указ. соч.

Ежегодно для инсовцев организовывался летний оздоровительный лагерь, где проводились массовые игры, ночные походы в лес, коллективные походы на буерах по Финскому заливу. Студенты занимались плаванием и рыбной ловлей, желающие обучались летать на планере<sup>1</sup>.

Для научных исследований морфологических и физиологических особенностей народов Севера и проблем их акклиматизации в 1932 г. был создан антропологический кабинет научно-исследовательской ассоциации (НИА) ИНСа. Впервые собирались и анализировались данные о возрастной антропологии северян и проводилось обследование учащихся (подростков и молодёжи 16–25 лет) в рамках культивировавшейся тогда педологии как комплексного подхода к развитию ребёнка. Это позволяло обеспечивать медпункт института и преподавание физкультуры объективными данными о физических и физиологических особенностях северян. Кабинет работал и на общесоюзную перспективу, вырабатывая программы и методические рекомендации для проведения антропологических и биологических исследований среди населения непосредственно на Крайнем Севере, по организации там антропометрических кабинетов при медпунктах. Сотрудники кабинета издавали научные труды, привлекающие внимание как отечественных, так и иностранных учёных – так, были установлены научные связи с антропологами США, работающими в Гарвардском университете и в музее в Денвере<sup>2</sup>.

В ИНСе ярко раскрылись разнообразные художественные таланты северян. VII пленум Комитета Севера (1930 г.) специальным пунктом своего решения постановил: «Одобрить начинание ИНС по выявлению через студентов искусства малых народов Севера и просить Наркомпрос поддержать эти начинания материально»<sup>3</sup>. Ещё на Севфаке были созданы рисовальная студия и скульптурная мастерская, ставшие основой художественных мастерских ИНСа. Сочетание первобытно-реалистического взгляда на природу и методов профессионального искусства дало необычный художественный сплав, получивший название «северный изобразительный стиль». Выставки художников-северян проходили в Ленинграде, Москве, за границей, их работы получали высокие награды, в том числе международные. Первая в истории попытка создать театр коренных народов Крайнего Севера и Дальнего Востока также была осуществлена в ИНСе – в 1930 г. начали работу несколько национальных студий Театра тайги и тундры. Особым успехом у зрителей, независимо

<sup>1</sup> Воскобойников М.Г. Подготовка в Ленинграде педагогических кадров для школ народов Крайнего Севера // Просвещение на советском Крайнем Севере. 1958. Вып. 8. С. 54.

<sup>2</sup> Либман Е. Кабинет антропологии НИА ИНСа // Советский Север. 1933. № 2. С. 97–98.

<sup>3</sup> Советский Север. 1930. № 4. С. 152.

от национальности, пользовались великолепные концерты художественной самодеятельности инсовцев – ритуально-промысловые танцы и песни, игры «медвежьего праздника», «национальная физкультура».

Но в сфере творчества северянам не всегда удавалось разделить ритуал и его художественное воспроизведение, сакральное и сценическое время и т.п. Многолетний хореограф сначала ИНСа, а затем факультета народов Севера при Педагогическом институте им. А.И. Герцена Т.Ф. Петрова-Бытова вспоминала: одна студентка-нивха обещала показать танец со стружками под аккомпанемент палок, надела красивый национальный халат, принесла замысловато нарезанные стружки – но вдруг, начав танец, заплакала и убежала. Потом она объяснила, что это священный танец и его нельзя показывать без особого повода. Другой пример связан с самозабвенным исполнением селькупского танца «Чайка»: юноша буквально летал по сцене, сливаясь с образом чайки, танец длился и длился, шли минуты, зрители стали шуметь, кто-то даже ушёл, а танцор никак не мог остановиться, несмотря на сигналы других участников концерта из-за кулис...<sup>1</sup>

И независимо от возраста учащихся, особенности их психического склада требовали особенно бережного и заботливого отношения со стороны преподавателей и сотрудников института, и коллектив ИНСа с этим вполне справлялся. Медсестра ИНСа в 1930–1934 гг. И.И. Карлина вспоминала несколько случаев, связанных с необычным поведением студентов. Так, антропологи ИНСа в научных целях снимали маски со студентов, но двое новых студентов-эвенков отказались подвергнуться этой процедуре. Вызвали медсестру, которая на себе показала, что это неопасно: легла на стол, в нос вставили трубочки, лицо смазали вазелином и наложили гипс. Тогда и студенты разрешили снять с себя маски. Или другой случай: в медпункт прибежал студент и попросил срочно зайти в учебный класс, там что-то случилось – учительница спряталась за классную доску, а учащиеся-подростки стояли вокруг, выкрикивали угрозы и бросались чернильницами. Медсестра встала перед разгневанными ребятами, раскинув руки и повторяя: «нельзя, нельзя», а учительница быстро вышла из класса. Дело было в том, что учительница была в чём-то неправа и обидела учащихся. А вот пример положительной реакции: студент Ацитахи ночью постучал в комнату дежурного персонала и радостный, возбуждённый сообщил, что принесли телеграмму от родителей: поймали кита! Такую счастливую весть нужно было немедленно сообщить<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Петрова-Бытова Т. Секрет движения // Радуга на снегу. Культура, традиционное и современное искусство народов советского Крайнего Севера / К 50-летию образования СССР. М., 1972. С. 141.

<sup>2</sup> Карлина И.И. Указ. соч.

Ленинградский Институт народов Севера был закрыт в октябре 1941 г., а в феврале 1942 г. оставшиеся студенты и преподаватели были эвакуированы в Омск, где учебный процесс продолжался до 1943 г. Всего за годы своей деятельности ИНС подготовил около 300 специалистов в разных сферах экономики, управления и народного образования. Несмотря на трудности физиологической и культурологической адаптации, инсовцы – представители коренных народов Крайнего Севера и Дальнего Востока – смогли овладеть достижениями современной цивилизации и обогатить её своей самобытной культурой.



ПИВНЕВА Е.А.

## Актуальные проблемы социокультурного развития Российской Арктики в научно-прикладных исследованиях ИЭА РАН

PIVNEVA E.A.

## Current issues in sociocultural development of the Russian Arctic in IEA RAS applied scientific studies

### Сведения об авторе:

*Пивнева Елена Анатольевна, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник, заведующая отделом Севера и Сибири Института этнологии и антропологии Российской академии наук (Москва)*

*pivnel@mail.ru*

### Author

*Pivneva Elena Anatolyevna, Candidate of Historical Sciences, Leading Researcher, Head of the Department of the North and Siberia of the Institute of Ethnology and Anthropology of the Russian Academy of Sciences (Moscow)*

*pivnel@mail.ru*

### Аннотация

История и культура народов Севера и Арктики являются предметом многолетних научных исследований Института этнологии и антропологии РАН (ИЭА РАН). В структуре института с 1955 г. существует профильное подразделение (в настоящее время – отдел Севера и Сибири), которое занимается этими вопросами. Усилиями его сотрудников (Б.О. Долгих, В.И. Васильев, И.С. Гурвич, Ю.Б. Симченко, А.В. Смоляк, З.П. Соколова, В.А. Туголуков) в советский период накоплен значительный полевой и статистический материал, отражающий состояние этнических культур народов Севера в различные периоды их истории. В специальных отчётах по итогам работавших в те годы отрядов Северной экспедиции (т.н. докладных записках) анализировались причины бедственного положения северных народов, давались практические рекомендации по улучшению условий их жизни.

В настоящее время перспективы сохранения и развития культуры коренных малочисленных народов Севера и Арктики в значительной степени определяются промышленным развитием. Добыча углеводородов, политика государства в сфере недропользования и само присутствие промышленных компаний в этих регионах оказывают существенное воздействие на социально-экономическое и этнокультурное развитие местных сообществ, вызывая необходимость адаптации к новым условиям. Однако сегодняшние обсуждения глобальных проектов развития Арктики, как правило, касаются новых возможностей использования ресурсов, нового этапа развития добывающей промышленности и экономического развития страны в целом, при этом судьбы местного населения зачастую остаются в стороне.

Научно-прикладные исследования сотрудников ИЭА РАН имеют целью минимизацию конфликтного потенциала управленческих решений, затрагивающих этнокультурные интересы народов Севера и Арктики. Полученные на сегодняшний день результаты убедительно показывают, что при принятии управленческих решений, имеющих отношение к северным этническим общностям и их этнокультурной среде, следует учитывать возможные социокультурные последствия планируемых мероприятий. Необходим особый подход к народам Севера и Арктики и их проблемам. Он должен базироваться на научно-фундированных разработках, учитывающих исторический опыт, этнические особенности и традиции северных народов; ориентироваться на полное и эффективное использование существующего у них потенциала, его дальнейшее развитие и совершенствование. Последнее, в свою очередь, предполагает использование данных обществоведческих дисциплин, в том числе – этнологических знаний.

### **Abstract**

The history and the culture of peoples of the North and the Arctic are a subject of long-term scientific research of the Institute of Ethnology and Anthropology of Russian Academy of Sciences (IEA RAS). The department of the North and Siberia which deals with these issues has been operating since 1955. Due to the efforts of B.O. Dolgikh, V.I. Vasilyev, I.S. Gurvich, Yu.B. Simchenko, A.V. Smolyak, Z.P. Sokolova, V.A. Tugolukov the considerable amount of field and statistical research data on the ethnic culture of the peoples of the North in the different periods of their history was gathered during the Soviet period. Special reports on the results of the Northern expedition which took place at that time (the so-called expedition reports) analyzed the sources of distress for the northern people and gave practical recommendations on their life conditions improvement.

Now perspectives of preservation and development of culture of indigenous ethnic groups of the North and the Arctic substantially are defined by industrial

development. Extraction of hydrocarbons, the policy of the state in the field of subsurface use and presence of the industrial companies in these regions have a significant impact on social and economic and ethnocultural development of local communities, causing the necessity of adaptation to new conditions. However today's discussions of global projects for development of the Arctic, as a rule, concern new opportunities of use of resources, a new stage of mining industry development and economic development of the country in general, however, at the same time the fate of local population often stands aside.

Applied scientific studies of IEA RAS employees aim at minimization of conflict potential of the management decisions infringing on the ethnocultural interests of peoples of the North and the Arctic. The results received today convincingly show that the adoption of the management decisions concerning northern ethnic communities and their ethnocultural environment needs considering possible sociocultural effects of the planned actions. Special approach to peoples of the North and the Arctic and to their problems is necessary. It should be based on scientifically-based developments that take into account historical experience, ethnic characteristics and traditions of the northern peoples; focus on the full and effective use of their existing potential, its further development and improvement. The latter, in turn, involves the use of data from social science disciplines, including ethnological knowledge.

**Ключевые слова:**

ИЭА РАН, научно-прикладные исследования, народы Севера и Арктики, добывающая промышленность, управленческие решения, социокультурное развитие.

**Keywords:**

IEA RAS, scientific and applied research, peoples of the North and Arctic, mining industry, management decisions, sociocultural development.

История и культура народов Севера и Арктики – предмет многолетних научных исследований сотрудников Института этнологии и антропологии РАН (ИЭА РАН). В составе института работает самостоятельное профильное подразделение – отдел Севера и Сибири, который занимается этими вопросами. Он был создан в 1955 г. как сектор по изучению социалистического строительства у малых народностей Крайнего Севера и связан с именами таких широко известных учёных, как Б.О. Долгих, В.И. Васильев, И.С. Гурвич, Ю.Б. Симченко, А.В. Смоляк, З.П. Соколова, В.А. Туголуков. Их усилиями в советской историографии накоплен значительный полевой и статистический материал об изменениях в хозяйстве, культуре, семейных отношениях, бытовой сфере и языковой ситуации

народов Севера и Арктики на различных этапах социалистических преобразований<sup>1</sup>.

Название сектора во многом определяло основные направления его научных исследований, часто имевших прикладной характер. Учёные искренне надеялись, что своей работой смогут помочь в сохранении этнических культур народов Севера, которым предписывалось быстрыми темпами двигаться от первобытности к коммунизму. «Этнографы могут сыграть большую роль в деле дальнейшего подъёма хозяйства и культуры народов Севера, – писал в одной из своих работ первый руководитель сектора Б.О. Долгих. – Желательно создание в центре и на местах специальных органов по содействию экономическому и культурному развитию малых народов Севера. К работе в этих органах можно широко привлечь этнографов в качестве консультантов, инструкторов и референтов»<sup>2</sup>.

В советский период существовала своеобразная практика взаимодействия учёных с властью. Материалы экспедиционных исследований обобщались в специальных научных разработках (т.н. докладных записках) и направлялись в директивные органы: Совмин РСФСР, Госплан РСФСР, ЦК КПСС и др. Содержание записок не ограничивалось простой констатацией фактов. В них анализировались причины бедственного положения северных народов, давались практические рекомендации по улучшению условий их жизни. Задолго до «перестройки и гласности» в этих документах поднимались многие жизненно важные для северных народов вопросы: развитие традиционного хозяйства, «обустройство тундры», подготовка национальных кадров, жилищное строительство, борьба с пьянством и алкоголизмом и пр. Сектор Севера одним из первых выступил против огульного перевода оленеводов на оседлость, против упразднения так называемых неперспективных селений, активно боролся за возобновление преподавания родных языков северных народов<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> См.: Общественный строй у народов Северной Сибири, XVII – начало XX в. М., 1970; Преобразования в хозяйстве и культуре и этнические процессы у народов Севера. М., 1970; Социальная организация и культура народов Севера. М., 1974; Этногенез народов Севера. М., 1980; Этническая история народов Севера. М., 1982; Этнокультурные процессы у народов Севера и Сибири. М., 1985; Этническое развитие народностей Севера в советский период. М., 1987; Этнокультурные процессы у народов Сибири и Севера. М., 1985 и др.

<sup>2</sup> Долгих Б.О. Вопросы развития хозяйства, культуры и перестройки быта малых народов Севера // Тезисы докладов на сессии Учёного совета Института этнографии им. Н.Н. Миклухо-Маклая, посвящённые итогам экспедиционных исследований 1957 г. М., 1958. С. 10–12.

<sup>3</sup> Батьянова Е.П., Жорницкая М.Я. Илья Самуилович Гурвич (1919–1992) // Этнографическое обозрение. 1992. № 5. С. 167–172; Батьянова Е.П. Северная экспедиция Института этнографии и её роль в развитии советской школы полевого этнографического североведения // Поле как жизнь: К 60-летию Северной экспедиции ИЭА РАН. М.; СПб., 2017. С. 13–38.

Несмотря на нерегулярность и закрытый характер этих документов, они способствовали принятию некоторых мер по улучшению жизни северян. Например, были приняты известные правительственные постановления, направленные на поддержание традиционного хозяйства и культуры народов Севера<sup>1</sup>. Некоторые из докладных записок, отложившихся в Научном архиве ИЭА РАН, не так давно были опубликованы в 5-ти сборниках под общим названием «Этнологическая экспертиза» – как рассказ об опыте экономического и социокультурного развития на Севере в 1950–1980-е гг., что весьма актуально в наше время, когда учёные, практические работники, и сами народы Севера ищут пути дальнейшего развития северного хозяйства и культуры<sup>2</sup>.

Развитие гласности в период перестройки (1985–1991) позволило учёным в полный голос сказать о бедственном положении народов Севера и Арктики, о тех негативных явлениях в их жизни, о которых ранее они могли писать лишь в закрытых научных разработках для чиновников высших органов власти<sup>3</sup>. Одной из значимых работ, выполненных сотрудниками института «на рубеже эпох», стала коллективная монография «Народы Советского Севера»<sup>4</sup>. Она вышла в 1991 г. в издательстве «Наука», затем, в 1992 г. – в дополненном варианте под названием «Народы Севера России. Материалы к серии “Народы и культуры”»<sup>5</sup>. В книгах освещались актуальные проблемы северных регионов в области экономики, охраны природы, социального и культурного развития в период с середины 1960-х до 1980-х годов. В частности, была дана негативная оценка волюнтаристским решениям по переселению представителей

<sup>1</sup> О мерах по дальнейшему экономическому и социальному развитию районов проживания народностей Севера. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 февраля 1980 г. № 115; О дополнительных мерах по улучшению культурно-бытового обслуживания народностей Севера в районах их проживания и дальнейшему развитию культуры и искусства этих народностей. Постановление Совета Министров РСФСР от 7 января 1981 г. № 3; Об организации комплексного культурно-бытового обслуживания народностей Севера. Постановление Совета Министров РСФСР от 26 мая 1981 г. № 276 и др.

<sup>2</sup> Сборники под редакцией З.П. Соколовой и Е.А. Пивневой: Этнологическая экспертиза. Народы Севера России. 1956–1958 годы. М., 2004; Этнологическая экспертиза. Народы Севера России. 1959–1962 годы. М., 2005; Этнологическая экспертиза. Народы Севера России. 1981–1984 годы. М., 2007; Этнологическая экспертиза. Народы Севера России. 1985–1994 годы. М., 2007.

<sup>3</sup> См., например: Соколова З.П. Актуальные проблемы сибиреведения // Советская этнография. 1989. № 6; Соколова З.П. Народы Севера и перестройка // Вопросы истории. 1990. № 1; Соколова З.П. Народы Севера СССР: прошлое, настоящее, будущее // Советская этнография. 1990. № 6; Соколова З.П. Проблемы этнокультурного развития народов Севера // Расы и народы. 1990. № 20 и др.

<sup>4</sup> Народы Советского Севера. М., 1991.

<sup>5</sup> Народы Севера России. Материалы к серии «Народы и культуры». Вып. 18. М., 1992. Ч. 1–3.

народов Севера из мелких селений в укрупнённые, по ликвидации мелких традиционных деревень; отмечена необходимость проведения экспертиз и компенсации убытков; высказаны идеи о создании в регионе биосферных и природных заповедников, заказников, парков, на территории которых деятельность человека была бы ограничена и развивались только традиционные отрасли хозяйства и пр.<sup>1</sup>

В начале 1990-х гг. отделом этнографии народов Крайнего Севера и Сибири были осуществлены крупные проекты «Адаптивная функция национальной культуры у народов Севера» и «Народы Севера и Сибири в условиях экономических реформ и демократических преобразований»<sup>2</sup>. По итогам сделан вывод о социальной дезадаптации народов Севера как результате многих разнородных процессов. «Один из них, может быть, основной – разрушение традиционной модели образа жизни, при котором производство (хозяйственная деятельность) людей непосредственно и органично связаны с их бытом, и исторически сложившихся социальных отношений, обеспечивающих интересы отдельного человека в небольшом семейно-родственном коллективе. Эти связи и отношения постепенно уступили место новым, сочетавшим в себе как элемент принуждения, так и патернализм (опека). Корни явления, видимо, обусловлены и другими общими процессами. Гипертрофированный административно-бюрократический централизм вызвал к жизни и воспроизводит сверху донизу определённые стереотипы и стандарты деятельности, не воспринимаемые коренными северянами, органически чуждые их этнопсихологическому складу»<sup>3</sup>.

Многие негативные стороны социально-экономического и культурного развития народов Севера, которые обозначились в 1970–1980-е гг. и были зафиксированы в публикациях советского периода, к сожалению, характерны и для наших дней. Среди них: «экологические вопросы, проблемы природопользования, проявляющиеся в неблагоприятной форме под влиянием экстенсивного и технологически загрязняющего природную среду промышленного освоения Крайнего Севера, угасание традиционных отраслей хозяйства народов Севера, снижение материального уровня их жизни, утрата черт национальной культуры и родных языков в условиях растворения малочисленного коренного населения среди приезжего и др.»<sup>4</sup> В современной действительности к ним

<sup>1</sup> Народы Севера России. Материалы к серии «Народы и культуры»... Ч. 2. С. 513–514.

<sup>2</sup> Народы Севера и Сибири в условиях экономических реформ и демократических преобразований. М., 1994.

<sup>3</sup> Народы Сибири. Материалы к серии «Народы и культуры». М., 1993. Вып. 24. С. 238–239.

<sup>4</sup> Народы Севера России. Материалы к серии «Народы и культуры»... Ч. 2. С. 503.

добавились новые глобальные вызовы, что делает необходимым дальнейшую разработку вопросов, связанных с положением коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Прикладная направленность многих исследований остаётся одним из принципов в работе североведов и сегодня. К настоящему времени в ИЭА РАН накоплен определённый опыт проведения экспертных работ, касающихся коренных малочисленных народов Севера и Арктики<sup>1</sup>. В сотрудничестве с экспертно-консультативным центром ООО «Этноконсалтинг» этот опыт реализован в конкретных программах, рекомендациях и решениях, используемых сегодня на разных уровнях административного управления.

В последние годы на государственном уровне принят ряд важнейших документов, которые определяют долгосрочную систему мер государственного управления, цели и задачи политики федеральных и региональных органов власти в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ): «Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (2008), «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013), госпрограмма РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (2014). «Арктическая» государственная стратегия дала новый импульс научным разработкам в этом направлении.

Стоит заметить, что в настоящее время по этой теме в России реализуется большое количество региональных историко-культурных и этнографических исследований, опубликованы труды по отдельным арктическим народам<sup>2</sup>. Существуют также обобщающие доклады по социокультурному

---

<sup>1</sup> Осуществлено несколько этнологических экспертиз по оценке воздействия промышленного освоения на коренное и местное население Арктики: Василькова Т.Н., Евай А.В., Мартынова Е.П., Новикова Н.И. Коренные малочисленные народы и промышленное развитие Арктики (Этнологический мониторинг в Ямало-Ненецком автономном округе). М., Шадринск, 2011; Мартынова Е.П., Новикова Н.И. Тазовские ненцы в условиях нефтегазового освоения. М., 2012 и др.

<sup>2</sup> Региональное сообщество в период социальных трансформаций: Кольский Север, начало XXI века. Апатиты, 2007; Хаховская Л.Н. Коренные народы Магаданской области в XX – начале XXI в. Магадан, 2008; Народы Северо-Востока Сибири: айны, алеуты, ительмены, камчадалы, керекы, коряки, нивхи, чуванцы, чукчи, эскимосы, юкагиры. М., 2010; Поворознюк О.А. Забайкальские эвенки: социально-экономические и культурные трансформации в XX–XXI веках. М., 2011; Сирина А.А. Эвенки и эвены в современном мире: идентичность, природопользование, мировоззрение. М., 2012; Север и северяне. Современное положение коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России. М., 2012; Виноградова С.Н. Коренные малочисленные народы Севера: социально-экономические аспекты государственной политики. Апатиты, 2012; Культура Арктики: коллективная монография. Якутск, 2014 и др.

развитию Арктики, выполненные международными коллективами исследователей<sup>1</sup>. Однако такое сотрудничество подчас осложняется отсутствием единых подходов при интерпретации ряда используемых понятий в России и за рубежом. Это относится и к самому понятию «Арктика», в зависимости от которого находится содержательный смысл определения «арктические народы»<sup>2</sup>.

Удачным примером научной кооперации отечественных учёных являются академические программы. Например, в 2014–2018 гг. выполнялись программы фундаментальных исследований РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации»; «Арктика – научные основы новых технологий освоения, сохранения и развития». В рамках этих программ в ИЭА РАН был реализован проект «Коренные народы и промышленное освоение Арктики: преодоление рисков и стратегии развития». Одним из результатов стал выход в свет коллективной монографии под редакцией академика В.А. Тишкова «Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение»<sup>3</sup>.

Обращение к этой теме не случайно. В настоящее время перспективы сохранения и развития культур коренных малочисленных народов Севера и Арктики в значительной степени определяются промышленным развитием регионов их проживания. Добыча углеводородов, политика государства в сфере недропользования и само присутствие промышленных компаний в регионе оказывают существенное воздействие на социально-экономическое и этнокультурное развитие северных аборигенов, вызывая необходимость адаптации к новым условиям. Ситуация осложняется тем, что промышленная деятельность началась до того, как были приняты соответствующие правовые нормы, защищающие интересы коренных малочисленных народов.

<sup>1</sup> Arctic Human Development Report. Akureyri, Stefansson Arctic Institute, 2004; Arctic Human Development. Report. Regional Processes and Global Linkages. Tema Nord 2014–2015. Editors: Larsen J. N. and Fondahl G. и др.

<sup>2</sup> Согласно указу Президента РФ № 296 от 2 мая 2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации», этот регион включает территории восьми субъектов РФ: 1) Мурманской области; 2) семи муниципальных образований Архангельской области; 3) Ненецкого автономного округа; 4) городского округа «Воркута» Республики Коми; 5) Ямало-Ненецкого автономного округа; 6) городского округа Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района и Туруханского района Красноярского края; 7) пяти улусов (районов) Республики Саха (Якутия); 8) Чукотского автономного округа.

<sup>3</sup> Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение / под редакцией В.А. Тишкова; авторский коллектив: В.А. Тишков, О.П. Коломиец, Е.П. Мартынова, Н.И. Новикова, Е.А. Пивнева, А.Н. Терехина. М.; СПб., 2016.



Анализ практик взаимодействия аборигенного населения с предприятиями ТЭК позволил выявить как позитивные, так и негативные факторы, оказывающие влияние на развитие оленеводства, рыболовства, морского зверобойного промысла. С одной стороны, деятельность предприятий ТЭК приводит к сокращению территорий ведения традиционного хозяйства (прежде всего оленеводства) и загрязнению окружающей среды, с другой – промышленные компании приносят в регион огромные финансовые средства, которые идут, в том числе, на финансирование традиционных видов хозяйственной деятельности, которые, в свою очередь, служат основой для сохранения этнической культуры<sup>1</sup>.

Одним из важных выводов, полученных в результате проведённых исследований, стала констатация того, что достижение действительного партнёрства коренных народов с промышленными компаниями в Российской Арктике сегодня становится одним из условий не только выживания этих народов, но и защиты геополитических интересов государства, обеспечения работы важнейших отраслей экономики. В связи с этим необходимо разработать комплекс мероприятий по адаптации и защите коренных малочисленных народов Севера от угроз, связанных с изменением природной среды, социальными и техногенными трансформациями в Арктической зоне Российской Федерации. До сих пор социальное развитие Арктики направлялось исключительно извне (глобализация и распространение коммуникационных технологий, добыча нефти и газа и др.). Обращение к знаниям и опыту коренного населения арктической зоны позволит по-новому оценить их вклад в народно-хозяйственную общественно-политическую практику России<sup>2</sup>.

Особенно важно и вызывает обоснованную тревогу то обстоятельство, что в отношении коренных малочисленных народов Севера и Арктики нет надёжных показателей, отражающих динамику ключевых переменных – численности (и иных демографических параметров), здоровья и заболеваемости, занятости и безработицы, уровня благосостояния, образования, возможности ведения традиционной хозяйственной деятельности, состояния исконной среды обитания. Без знания динамики этих элементарных, с точки зрения государственного управления, фактов невозможно говорить о соблюдении федерального и регионального законодательства о гарантиях прав коренных малочисленных народов. И органы власти, и учёные-североведы, и представители самих этих народов нуждаются в адекватной оценке ситуации.

<sup>1</sup> Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение / под редакцией В.А. Тишкова; авторский коллектив: В.А. Тишков, О.П. Коломиец, Е.П. Мартынова, Н.И. Новикова, Е.А. Пивнева, А.Н. Терехина. М.; СПб., 2016.

<sup>2</sup> Там же.

«Замер» субъективных оценок качества жизни может дать информацию о существовании и возникновении в обществе социальных напряжённостей<sup>1</sup>.

Большое значение в североведческих исследованиях ИЭА РАН придаётся выработке общих концептуальных подходов к оценке перспектив социально-экономического и культурного развития северных аборигенов в современном мире<sup>2</sup>. В связи с этим следует отметить, что в наши дни для значительной части представителей коренных народов Севера и Арктики характерна ориентация на т.н. традиционную культуру. В этом реализуется потребность в осознании своей самобытности, связи с родной землёй, своим народом, религией. Такая ориентация играет важную роль в современных этнокультурных процессах и связана с регионализацией общественного сознания россиян. В то же время существует осознание того, что в современных условиях важно не только сохранение и развитие традиционного образа жизни, но и установление диалога как с органами власти и промышленными компаниями, так и в целом с современным, в значительной степени техногенным, миром. Сегодня актуальна концепция культурно ориентированной модернизации и многовариантного саморазвития коренных малочисленных народов Севера, предполагающая не просто «этническое выживание», но обеспечение условий устойчивого развития северян при сочетании разных типов хозяйственной деятельности, включая самые современные профессии, утверждение механизмов самоорганизации и помощь со стороны государства<sup>3</sup>.

Культурно ориентированная модернизация означает приход к аборигенам всего набора доступных остальному населению страны благ цивилизации. Необходимы особые подходы и проекты в отношении этнически гомогенных сообществ тундрового населения, сохраняющих традиционное природопользование, язык и культуру, а также – горожан и жителей посёлков со смешанным населением, сохраняющих разные хозяйственные и культурные уклады.

---

<sup>1</sup> См., например: Измерение культурного многообразия. Языковая ситуация, переписи, полевая этностатистика. М., 2019.

<sup>2</sup> Этнокультурное развитие народностей Севера в условиях научно-технического прогресса на перспективу до 2005 г. (концепция развития). М., 1988 (2-е изд. 1989); Соколова З.П. Концептуальные подходы к развитию малочисленных народов Севера // Социально-экономическое и культурное развитие народов Севера и Сибири: традиции и современность. М., 1995. С. 5–42.

<sup>3</sup> Современное положение и перспективы развития малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Независимый экспертный доклад. М.; Новосибирск, 2004. См. также: Север и северяне. Современное положение коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. М., 2012.

Многовариантный подход включает создание точек роста на основе конкретных проектов и приоритетную установку на создание более качественных человеческих ресурсов. Для полноценного этнокультурного развития Севера и Арктики необходима целенаправленная политика государства в сотрудничестве с общественными организациями и гражданами, а инструментами её осуществления могут быть как прямая государственная поддержка, так и инициативная деятельность самих людей, не равнодушных к проблемам сохранения и развития этнических культур<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Отчёт о научно-исследовательской работе по программе фундаментальных исследований Президиума РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации» по проекту: «Коренные народы и промышленное освоение Арктики: преодоление рисков и стратегии развития». М., 2015.

МАРТЫНОВА Е.П.

Промышленное освоение Ямало-Ненецкого автономного округа. Взаимодействие предприятий, сообществ коренных народов и органов власти<sup>1</sup>

MARTYNOVA E.P.

Industrial development of the Yamal-Nenets Autonomous Area. Interaction between enterprises, indigenous communities and authorities

**Сведения об авторе:**

*Мартынова Елена Петровна, доктор исторических наук, профессор Тульского государственного педагогического университета им. Л.Н. Толстого (Тула)*  
*ep\_martynova@mail.ru*

**Author:**

*Martynova Elena Petrovna, Doctor of Historical Sciences, Professor, Tula State Lev Tolstoy Pedagogical University (Tula)*  
*ep\_martynova@mail.ru*

**Аннотация:**

Ямало-Ненецкий автономный округ является ведущим регионом страны по добыче углеводородов. Их добыча ведётся на территориях проживания и традиционного природопользования ненцев. В связи с этим актуальным представляется рассмотреть наиболее конфликтные аспекты взаимодействия предприятий ТЭК и коренного населения. Ещё одним стейкхолдером контактов выступают региональные и местные органы власти. Статья написана на основе материалов этнологических экспертиз, проведённых в Ямальском и Тазовском районах ЯНАО в 2008–2009 и 2011–2012 гг.

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 18-05-60040 «Новые технологии и социальные институты коренного населения Российской Арктики: возможности и риски», рук. Е.А. Пивнева).

В работе анализируются юридические нормы, затрагивающие проблемы взаимоотношений газовых и нефтяных компаний с местными сообществами. Автор обращает внимание на то, что восприятие деятельности промышленных предприятий в местных сообществах неоднозначное. С одной стороны, среди жителей посёлков и оленеводов-тундровиков нет открытого неприятия индустриального развития региона. Добыча углеводородов рассматривается как дело государственной важности и возможность получать серьёзную финансово-экономическую поддержку от компаний. С другой стороны, приход геологоразведчиков, а вслед за ними газовиков воспринимается как угроза. В фокусе внимания автора наиболее болевые точки влияния нефтегазового развития на аборигенные и местные сообщества. Это сокращение оленеводческих пастбищ в тундре, что влечёт за собой возникновение социальной напряжённости между разными группами кочевников. Наибольшую обеспокоенность и коренного, и всего местного населения ямальского Севера вызывает загрязнение водоёмов и тундры, что ведёт к сокращению рыбных запасов и территорий для выпаса оленей. Ещё одна большая проблема взаимодействия коренного и местного населения с предприятиями ТЭК – недоверие к ним. Люди говорят о том, что перед началом строительства промышленных объектов щедро раздаются обещания, которые не выполняются. Преодолеть недоверие можно и нужно поиском компромиссов и развитием сотрудничества. Оптимизм основан на том, что сегодня, при всех издержках нефтегазового освоения Севера, Ямал является не только нефтегазовой территорией, но и землёй, где развивается тундровое отгонное оленеводство, рыболовство и сохраняется уникальный жизненный уклад коренного ненецкого населения.

**Abstract:**

Yamal-Nenets Autonomous district is the leading region of the country in the mining of hydrocarbon materials. The extraction is carried out in the territories of residence and traditional natural resources of the Nenets. In this regard, it is important to consider the most conflicting aspects of the interaction of fuel and energy enterprises and the indigenous population. Another stakeholder are regional and local authorities. The article is based on materials of ethnological examinations, in Yamal and Taz districts of Yamal-Nenets Autonomous Area in 2008–2009 and 2011–2012.

The paper analyzes the legal norms that affect the relations between gas and oil companies with local communities. The author draws attention to the fact that the perception of industrial enterprises in local communities is ambivalent. On the one hand, among the residents of settlements and tundra reindeer herders there is no open rejection of the industrial development of the region. Hydrocarbon production considers as a matter of national importance and an opportunity to receive serious financial and economic support from companies. On the other hand, the arrival of explorers, followed by gas workers, is perceived as a threat. The author focuses on the most painful points of the impact of oil and gas development on indigenous and local communities. This is

the decrease of reindeer pastures in the tundra, which leads to the emergence of social tensions between different groups of nomads. The greatest concern of both the indigenous and the entire local population of the Yamal North is the pollution of reservoir and tundra, which leads to a reduction in fish stocks and areas for grazing deer. Another big problem of interaction between indigenous and local population with fuel and energy enterprises is distrust of them. People say that before the construction of industrial facilities generously distributed promises that are not fulfilled. It is possible and necessary to overcome distrust by finding compromises and developing cooperation. Optimism is based on the fact that today, despite all the costs of oil and gas development of the North, Yamal is not only an oil and gas territory, but also a land where tundra reindeer herding, fishing develop and the unique way of life of the indigenous Nenets population is preserved.

**Ключевые слова:**

коренные малочисленные народы Севера, промышленное освоение, Ямало-Ненецкий автономный округ, оленеводство, рыболовство.

**Keywords:**

indigenous peoples of the North, industrial development, Yamal-Nenets Autonomous district, reindeer herding, fishing.

Контакты коренных народов с промышленными компаниями, ведущими свою деятельность в районах их проживания и традиционного природопользования, являются важной составляющей социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа (далее – ЯНАО). Стейкхолдерами выступают органы власти (окружные в лице губернатора, правительства, Думы и районные в лице администраций), промышленные компании (главенствующая роль принадлежит «Газпрому», а также таким крупным предприятиям, как «Лукойл», «Транснефть», «Новатэк») и коренные народы (предприятия агропромышленного комплекса, общины, общественная организация «Ямал – потомкам!»).

Статья написана на основе материалов этнологических экспертиз, проведённых в Ямальском и Тазовском районах ЯНАО в 2008–2009 и 2011–2012 гг. В процессе проведения полевых исследований были опрошены представители более 100 семей ненцев, а также руководители общин, работники местных администраций, рыбодобывающих и оленеводческих предприятий, деятели ассоциации «Ямал – потомкам!» В ходе этнологической экспертизы анкетирование среди коренного населения не проводилось, опрос представлял собой формализованные интервью, когда информантам задавались сходные вопросы по тематике промышленного освоения. Это позволило выявлять личные мнения собеседников в доверительной беседе.

Правовой основой для определения механизмов взаимоотношений коренных народов и промышленных компаний является федеральное и региональное законодательство. Взаимодействие нефтяных и газовых компаний с коренными малочисленными народами Севера (далее – КМНС) происходит в рамках правового регулирования недропользования, строится на принципах совместного распоряжения недрами РФ и субъектов РФ, платном пользовании недрами и лицензионном порядке предоставления недр в пользование. Принципиальным является вопрос о государственной собственности на недра (Закон «О недрах»<sup>1</sup>, ст. 1.2). Вопросы владения, пользования и распоряжения недрами находятся в совместном ведении РФ и субъектов РФ. Защита прав граждан, в том числе коренных малочисленных народов, находится в ведении органов государственной власти субъектов федерации (закон «О недрах», ст. 4). Закон РФ «О соглашениях о разделе продукции»<sup>2</sup> устанавливает, что в отношении участков недр, расположенных на территориях традиционного проживания и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов, условиями аукциона должна быть предусмотрена выплата соответствующих компенсаций за нарушение режима традиционного природопользования, регламентируется порядок заключения соглашений (ст. 6). В таких случаях инвестор обязан предусматривать специальные меры по защите исконной среды обитания и традиционного образа жизни, а также выплату соответствующих компенсаций (ст. 7). Ввиду особой экологической опасности добычи и транспортировки нефти эти процессы регулируются природоохранным законодательством (в первую очередь законом «Об экологической экспертизе»<sup>3</sup>).

В целях защиты прав коренных народов Правительство Российской Федерации в 2009 г. приняло Концепцию устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации<sup>4</sup>, в которой среди принципов устойчивого развития названы:

<sup>1</sup> Закон Российской Федерации «О недрах» от 21.02.1992 N 2395-1 (последняя редакция). [Электронный ресурс] URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_343/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_343/) (дата обращения: 18.02.2020).

<sup>2</sup> Федеральный закон от 30 декабря 1995 г. N 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс] URL: <http://base.garant.ru/10105771/> (дата обращения: 18.02.2020).

<sup>3</sup> Федеральный закон «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 N 174-ФЗ (последняя редакция). [Электронный ресурс] URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8515/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8515/) (дата обращения: 18.02.2020).

<sup>4</sup> Распоряжение Правительства РФ от 04.02.2009 N 132-р «О Концепции устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации». [Электронный ресурс] URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_84814/7649ebc2c8e749de6efa3b91cdc04004d4de888c/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_84814/7649ebc2c8e749de6efa3b91cdc04004d4de888c/) (дата обращения: 18.02.2020).

1) необходимость участия представителей и объединений малочисленных народов Севера в принятии решений по вопросам, затрагивающим их права и интересы, при освоении природных ресурсов в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности;

2) необходимость оценки культурных, экологических и социальных последствий предлагаемых к реализации проектов и работ в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера;

3) возмещение ущерба, нанесённого исконной среде обитания, традиционному образу жизни и здоровью малочисленных народов Севера (Часть III. Принципы устойчивого развития малочисленных народов Севера).

В дополнение к федеральным законам в ЯНАО выработаны и действуют региональные юридические нормы, направленные на защиту прав и интересов коренных народов. Ежегодно, начиная с 1996 г., ПАО «Газпром» заключает Соглашение с правительством округа, в котором регламентируется сотрудничество региона и крупнейшей газодобывающей компании, в нем оговариваются условия двустороннего сотрудничества и закрепляются взаимные обязательства. В Соглашения обязательно включаются меры по поддержке коренных малочисленных народов Севера.

Компания «Газпром» участвует в финансировании окружных программ, связанных с развитием традиционных отраслей хозяйства народов Севера, общин КМНС, социальной поддержкой коренного населения, поддержкой языков и традиционной культуры, обеспечением занятости местного и коренного населения. Кроме того, Соглашение предусматривает оказание «Газпромом» и его дочерними обществами помощи в транспортном обеспечении кочующего населения, оленеводческих и рыболовецких бригад, предприятий АПК округа. Немаловажен и пункт о том, что стороны рекомендуют подрядчикам ПАО «Газпром» при осуществлении производственной деятельности на территории ЯНАО оказывать поддержку и считать приоритетной работу с коренными малочисленными народами Севера и национальными посёлками. Дочерние общества «Газпрома» заключают Соглашения с администрациями районов, на территории которых ведётся промышленная деятельность. В них оговариваются основные условия деятельности предприятий и обязательства сторон.

Восприятие деятельности нефтегазовых предприятий в местных сообществах неоднозначное. С одной стороны, среди жителей посёлков и оленеводов-тундровиков нет открытого неприятия индустриального развития региона. Добыча углеводородов рассматривается как дело государственной важности и возможность получать серьёзную финансово-экономическую поддержку от компаний. Информанты говорили:



«Государству нужны газ и нефть. Их добычу не остановить»; «Властям добыча выгодна, отчисления в бюджет идут». С другой стороны, приход геологоразведчиков, а вслед за ними газовиков воспринимается как угроза ямальской природе и традиционным отраслям хозяйства, поскольку индустриальное развитие ведёт к загрязнению водоёмов, тундры, а значит сокращению рыбных запасов и территорий для выпаса оленей. Очень многие оленеводы, да и не только они, убеждены, что наиболее сильную угрозу предприятия ТЭК несут оленеводству, утрата которого чревата не только потерей традиционного образа жизни, но и всей ненецкой культуры, включая язык.

Особую обеспокоенность населения вызывает тот факт, что компании прокладывают свои нити трубопроводов, в результате под промышленное освоение отводятся новые и новые участки. Так, основной причиной, по которой в 2011 г. проводилась этнологическая экспертиза в Тазовском районе, была большая обеспокоенность местного населения тем обстоятельством, что «каждая компания начинает прокладывать свою трубу»<sup>1</sup>. Во всё возрастающих масштабах и темпах промышленного освоения Ямала не только коренные, но и все местные жители видят угрозу.

### **«Тесно в тундре»**

Взаимоотношения промышленных компаний, местных органов власти и КМНС начинаются с предоставления земель для промышленной деятельности, которые часто являются территорией проживания коренных народов и ведения ими хозяйственной деятельности. Проблема земли является ключевой для коренных жителей. Прежде всего, это связано с тем, что она является основой самобытной культуры жизнеобеспечения. Органом, обладающим правом предоставления земельных участков под строительные и промышленные нужды, является администрация района. Именно туда лицо, заинтересованное в землеотводе (Заявитель, т.е. промышленная компания), обращается с заявлением об отводе земли. После этого начинается процедура согласований, в которой обязательно участие общественных организаций КМНС. В округе интересы коренных народов защищает ассоциация «Ямал – потомкам!», а в Ямальском районе действует ещё альтернативное общественное движение «Ямал».

Наибольшая обеспокоенность коренных народов вызвана сокращением пастбищных ресурсов. Под промышленные нужды изымаются значительные территории. Только в районе Бованенковского месторождения под индустриальным воздействием оказалось более полутора процентов

<sup>1</sup> Мартынова Е.П., Новикова Н.И. Тазовские ненцы в условиях нефтегазового освоения. М., 2012. С. 3.

от общей площади пастбищ Ямала<sup>1</sup>. Изъятие пастбищных угодий идёт повсеместно. Оленеводческие бригады вынуждены искать новые пути касла-ний (перекочёвок). Так, в августе-сентябре 2012 г., когда я находилась в оленеводческой бригаде № 2 СПК «Тазовский», пастухи занимались поиском маршрута, т.к. вынуждены были изменить прежний ввиду близости Ванкорского месторождения. В итоге передвигались по «безрыбным» местам, поэтому не хватало рыбы на корм собакам. По словам оленеводов, голодные собаки «плохо работали», из-за чего почти третья часть стада разбежалась, пришлось дольше обычного стоять на одном месте, тратить время и силы на поиск отбившихся оленей. Помимо этого, возникает социальная напряжённость между совхозными оленеводами и частниками. «В тундре все земли распределены. Если бригада меняет маршрут, она должна ухитриться пройти между другими бригадами и частниками. Это не просто – найти незанятые пастбища», – сетуют информанты. Дефицит пастбищ испытывают оленеводы-частники, которые смещают кочевья дальше от месторождений и строительства трубопроводов. Это порождает конфликты между оленеводами. Так, в Находкинской тундре стали появляться гыданские оленеводы, которые зимой смещаются в более южные районы, в результате этого вытаптываются весенние пастбища находкинских.

В ходе проведения этноэкспертизы обнаруживалась заинтересованность промышленных компаний и оленеводов в одних и тех же землях. Ненцы предпочитают кочевать по «высоким местам», особенно это актуально весной, когда у оленей отёл. Компании также заинтересованы в прокладке трубопроводов и дорог на таких участках. Поэтому ненцы недовольны тем, что под промышленные разработки отводятся наиболее удобные земли. Особенно остро дефицит пастбищ ощущается в Ямальском районе, где специалисты отмечают значительный перевыпас. Ещё в 2008 г. руководители и специалисты МУП «Ярсалинское» говорили нам о чрезмерной нагрузке на пастбища. Со временем проблема усугубляется. Рост оленьего поголовья в условиях индустриального освоения ведёт к дефициту и деградации пастбищ, что подрывает основу оленеводства<sup>2</sup>. По словам оленеводов, самая большая проблема, с которой они столкнутся в ближайшем будущем – нехватка пастбищ. «Пастбищ не будет – оленей негде пасти. Их придётся забивать. А не будет оленей, люди работу потеряют. Плохо будет».

Нужно отметить, что оленеводы не готовы отказаться от привычного занятия и связанного с ним образа жизни. Многие уверены, что именно

<sup>1</sup> Головнёв А.В., Лезова С.В., Абрамов И.В., Белоруссова С.Ю., Бабенкова Н.А. Этноэкспертиза на Ямале: Ненецкие кочевья и газовые месторождения. Екатеринбург, 2014. С. 73.

<sup>2</sup> Там же. С. 74.

благодаря оленеводству ненцы сохраняют свою самобытную культуру. Более того, труд оленевода считается престижным. Тундровики боятся перспективы переселения в посёлок, потери привычной работы, т.к. не имеют другой профессии. «Если всех в посёлок перевести? – Плохо это, работы там нет. Как жить?» «Мы в посёлке не сможем, тундра – наш дом». В тундре ходили слухи о том, что растущие вахтовые посёлки представляют серьёзную угрозу для коренных жителей. Якобы, уже в недалекой перспективе оленеводов переселят в посёлки и переведут на осёдлый образ жизни. Такой поворот в судьбе пугает аборигенное население. Информанты говорили, что отсутствие работы способствует пьянству, которое может привести к социальной деградации. Помимо этого, высказывались опасения, что переселение ускорит утрату традиционной ненецкой культуры, языка (они являются основой этнической идентичности), поскольку носителями традиций в современных условиях выступают оленеводы.

### **«Места испортились»**

Наибольшую обеспокоенность и коренного, и всего местного населения ямальского Севера вызывает загрязнение водоёмов. Жители утверждают, что деятельность предприятий ТЭК наносит существенный ущерб рыбным запасам края. Один из рыбаков-ненцев заметил: «От того, что стали газ добывать, «места сломались». Пришлось место переменить. Рыба уходит из-за шума». Многие указывали на то, что после того, как в низовьях Оби проложили под водой газовую трубу, рыбы ценных пород перестали подниматься на нерест в верховья. Её, якобы, пугает вибрация трубы и шум. Многие убеждены, что сокращение популяции муксуна в Оби произошло вследствие загрязнений от нефтегазового освоения. Часто приводят пример реки Пур, в которой рыбы совсем не стало. Во время проведения полевых работ нам постоянно рассказывали о необычных рыбах, которые стали ловиться – без чешуи, с большими головами и пр. Для жителей Ямала рыба всегда была важным элементом питания, а что касается представителей аборигенных народов, то для них она – основа пищевого рациона. Информанты подчеркивали, что рыба – основное блюдо в питании ненцев: «Мы не можем без рыбы». «Рыба важна как хлеб». «Мы привыкли к нашей рыбе, морской нас не накормишь». «Рыбалка для северян как у вас сады и огороды. Без неё никак нельзя». Нужно обратить внимание на постоянную тревогу местных жителей по поводу загрязнения водоёмов.

Большой ущерб промышленное освоение наносит качеству пастбищ. К сожалению, нередки случаи утечки разного рода химреагентов на буровых станциях. Химикаты имеют солоноватый вкус, который привлекает животных. Олени бегут к местам разлива, едят ягель, а потом заболевают

и гибнут. Один из информантов заметил, что олени становятся «наркоманами». Такие ситуации вызывают у оленеводов обеспокоенность и тревогу. Помимо беды от химического загрязнения, люди сетуют на некачественную рекультивацию почвы. Из-за этого по тундре начинает распространяться песок, сокращаются ягельники, а значит и пастбища. «После газозиков остаются песчаные карьеры. Песок по тундре разлетается. Олени едят ягель с песком, у них от этого зубы портятся, а потом желудок. Олени гибнут».

В районных администрациях нам показывали документы, свидетельствующие о низком уровне проведения работ по рекультивации земель, что приводит к отказам в их приёмке. Так, в Тазовском районе сотрудники Управления по земельным вопросам и охране окружающей среды Администрации района сказали: «Здесь работают подрядные организации от «Газпрома». Это просто катастрофа, все наплевательски относятся и к законам, и к коренным народам. У нас административные законы плохо работают, такие предприятия наказываются на сумму 20 тыс. руб. Это для них ничто. В прошлом году мы из 10 участков приняли только 2 после рекультивации. Они дальше платят нам аренду, пока не наведут порядок. «Газпром» и его подрядчики часто бурят без землеотводов. При этом они не проводят должным образом рекультивацию. Они изымают огромнейшие площади, так как рассчитывают, что никто не проверит. Мы видим, что после разведочных скважин бардак, а что потом будет? По Заполярке в прошлом году не был принят ни один участок земли. Такая же ситуация по приёмке карьеров. Мы когда проверку проводим, почти всегда сразу в прокуратуру обращаемся. Я пишу также письма в администрацию ЯНАО, ведь затраты на очистку этой территории окажутся настолько огромными, что никто не сможет их нести».

### **«Слова на ветер»**

Ещё одна большая проблема взаимодействия коренного и местного населения с предприятиями ТЭК – недоверие к ним. Люди говорили о том, что перед началом строительства промышленных объектов щедро раздаются обещания, которые не выполняются. «Сказали, что не будут строить трубопровод «Ямал», а уже работы ведутся». «На общественных слушаниях говорили, что будет одна труба, а теперь две». «Они всё втихаря делают. Мнение наше спросили, и всё на ветер». Жители пос. Находка помнят про то, что на слушаниях обещали газифицировать селение, но всё осталось только на словах. Пустые обещания породили недоверие. Многие ненцы считают, что их обманывают. Например, много лет назад, когда планировалось строительство дороги Обская – Бованенково, спрашивали их согласия. Они ответили – «нет», а дорогу всё равно стали

строить. Поэтому, когда идёт процесс согласований по территориям отвода, аборигены не верят, что их мнение будет учитываться, тем более, что в организации коренных народов документы на согласование поступают часто уже тогда, когда все остальные их подписали. Это оказывает на ненцев психологическое давление. Часто звучало: «Всё равно обманут. Так уже было».

Вопросы согласования предоставления земельных участков под промышленное освоение порой производятся после того, как на них уже начались работы. Информанты свидетельствуют: «Они что-то делают, а что – нам не говорят. Но мы же на этой земле живём, мы должны знать, что делается здесь». «Мы ничего не подписали, а оборудование там стоит. Это всегда так. Документы идут с опозданием. Раз перечислены деньги, значит уже работают. Уже оборудование поставлено, а мы и не знали».

Слушания по отводам земли нередко проводятся в том месте и в то время, где и когда удобнее представителям компании. Оленеводы не могут оставить оленьи стада без присмотра, чтобы принять участие в обсуждении проекта. Кроме того, не всегда возможно добраться до места проведения слушаний на оленях. Рыбаки также значительную часть времени проводят непосредственно на рыболовных угодьях (песках), зачастую расположенных на расстоянии более сотни км от посёлка. В таких ситуациях рождаются разного рода домыслы о перспективах промышленного освоения территории. Всё это создает атмосферу нервозности, страха и неуверенности среди всего местного населения.

Большой проблемой северных посёлков является безработица. В соглашениях с «Газпромом» и другими компаниями содержатся обязательства по трудоустройству местного, в том числе и коренного, населения. Однако обычно эти пункты оказываются не более чем декларативными заявлениями. Реального трудоустройства безработных представителей КМНС нет. «Когда газ открыли, говорили, что будут брать рабочих из местных. А там сейчас очень мало кто работает. Было соглашение с Ямбурггазодобычей и администрацией, там было так написано. А толку – нет. Сейчас я никому не верю». «Лукойл» обещал трудоустроить, но не взяли на работу, сказали, что стажа нет. Хотя обучали. Формально они свои обязательства выполнили: набрали группу, обучили. А трудоустроили людей с земли, им так выгоднее – не нужно платить северные надбавки. «Транснефть» то же самое обещала, а не сделала». Кризис доверия порождает у северян пессимизм, порой доходящий до неприятия самой идеи нефтегазового освоения: «Толку от газа и нефти – никакого. Как жили в старину, так и живём. Заграницу обеспечиваем, а нам ничего это не даёт».

Люди понимают, что индустриальное развитие ямальского Севера имеет и позитивную сторону. Все понимают, что региональный бюджет

получает дополнительные налоговые поступления. Кроме того, компании берут на себя конкретные обязательства: участие в строительстве школы, детского сада, дворца спорта, дома культуры и пр. Реализация подобных социальных программ способствует увеличению уровня жизни, создаёт большие возможности для развития и обучения жителей округа, улучшения качества медицинского обслуживания и пр. Значимость таких проектов особенно велика, когда речь идёт об отрезанных от большого мира маленьких посёлках, расположенных в тундре.

Финансовые средства идут на развитие современных путей сообщения (строительство шоссейных и железных дорог), средств связи (мобильной и спутниковой), энергетического хозяйства, обустройство портов и пр. В округе ведётся интенсивное строительство жилых домов, школ, больниц и поликлиник, объектов социо-культурного назначения. Понятно, что всё это идёт на благо всего населения ЯНАО, существенно повышая качество жизни на Севере. Дорогами, мобильной связью, медицинскими услугами пользуются все жители. Нужно упомянуть и том, что в округе, в основном благодаря средствам ТЭК, идёт переоснащение многих предприятий, в том числе и агропромышленного комплекса: закупается новое оборудование, используются новые технологии. Семьи КМНС, проживающие в тундре, получают ежемесячные денежные компенсации около 2000 руб. на человека. Среди «коренных» есть понимание, что эти деньги они получают благодаря налоговым поступлениям от предприятий ТЭК. Отношение к ним двоякое. С одной стороны, это материальная помощь, с другой, многие считают выплаты неадекватными убыткам, которые наносит нефтегазовое освоение.

Данные, приведённые в статье, показывают, что мнения представителей коренных народов, органов власти о деятельности предприятий ТЭК на Ямале хотя и варьируют от скептицизма до оптимизма, обнаруживают тенденцию к пессимистическому восприятию взаимодействия с промышленными компаниями. Такая оценка обусловлена кризисом доверия к нефтегазовым компаниям. Преодолеть недоверие можно и нужно поиском компромиссов и развитием сотрудничества. Оптимизм основан на том, что сегодня, при всех издержках нефтегазового освоения Севера, Ямал является не только нефтегазовой территорией, но и землёй, где развивается тундровое отгонное оленеводство, рыболовство и сохраняется уникальный жизненный уклад коренного ненецкого населения.

Государственное управление  
в Арктике в XX –  
начале XXI вв.

Public administration  
in the Arctic in the 20th –  
early 21st centuries

ПИЛЯСОВ А.Н., ЗАМЯТИНА Н.Ю.

## Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация<sup>1</sup>

PILYASOV A.N., ZAMYATINA N.YU.

## Super-organizations in the management of the Arctic: historical experience and modern interpretation

### Сведения об авторах:

**Пилясов Александр Николаевич**, доктор географических наук, генеральный директор АНО «Институт регионального консалтинга», профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова (Москва)  
[pelyasov@mail.ru](mailto:pelyasov@mail.ru)

**Замятина Надежда Юрьевна**, кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова (Москва)  
[nadezam@yandex.ru](mailto:nadezam@yandex.ru)

### Authors:

**Pilyasov Alexander Nikolayevich**, doctor of geographical sciences, professor of economics and management, Director of the Institute for Regional Consulting, professor of Moscow State University, Faculty of Geography (Department of Social and Economic Geography of foreign countries) (Moscow)  
[pelyasov@mail.ru](mailto:pelyasov@mail.ru)

**Zamyatina Nadezhda Yurievna**, candidate of geographical sciences, leading researcher of Moscow State University, Faculty of Geography (Department of Social and Economic Geography of foreign countries) (Moscow)  
[nadezam@mail.ru](mailto:nadezam@mail.ru)

---

<sup>1</sup> Работа подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 18-05-00600: Новая теория освоения Арктики и Севера: полимасштабный междисциплинарный синтез.



**Аннотация**

В статье рассматриваются организационные структуры, возникавшие при освоении новых территорий (в Арктике) – суперорганизации, которые совмещали функции управления территорией и осуществления хозяйственной деятельности. Авторами выполнен общий предварительный сравнительный анализ суперорганизаций, который позволяет сформулировать концептуальные вопросы для будущих исследований.

**Abstract**

The article discusses the organizational structures that arose during the development of new territories (in the Arctic) – super-organizations that combined the functions of territory management and economic activity. The authors performed a general, preliminary comparative analysis of super-organizations, which allows us to formulate conceptual questions for future research.

**Ключевые слова:**

Арктика, управление, суперорганизация, фронтир.

**Keywords:**

the Arctic, management, superorganization, frontier.

Освоение новых территорий нередко сопровождалось созданием особых организационных структур, призванных консолидировать усилия, резко увеличить темпы проникновения государства в новые районы. Необычность, особость таких структур заключается в совмещении, с одной стороны, функций управления территорией (иными словами, они в некоторой степени подменяют/исполняют функции региональных органов власти), с другой стороны – это мощные хозяйствующие субъекты, соразмерные крупным национальным или транснациональным корпорациям. Потребность в таких структурах усиливалась при истощенности старых схем развития территорий, кризисе старых форм освоения.

Для обозначения таких структур ранее<sup>1</sup> был предложен термин «суперорганизация». Суперорганизация – это монополярная структура, созданная высшей исполнительной властью государства, под её патронажем и непосредственным руководством для освоения обширных (новых) пространств в целях использования уникальных ресурсов в национальных

---

<sup>1</sup> Пилясов А.Н. Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России: ретроспектива и прогноз. Магадан, 1996. 145 с.

интересах, решения геополитических задач. Неотъемлемые атрибуты суперорганизации – абсолютизм цели, жёсткая внутренняя вертикальная иерархия, делегированные государством огромные властные полномочия, автономная система жизнеобеспечения (территориально-отраслевой каркас освоения), система производства и накопления региональной информации и планирования.

Анализ деятельности компании «Королевская Гренландская торговля», Российско-Американской компании (РАК), объединения «Компания Гудзонова залива», треста «Дальстрой», Главного управления Северного морского пути выявляет изоморфизм больших оргструктур освоения – следствие общих закономерностей строения, функционирования и эволюции. Очень интересны прямые аналогии между некоторыми из них – в частности, сохранилось воспоминание о прямой аналогии с Ост-Индской компанией при создании Севморпути<sup>1</sup>.

Статья не ставит целью итоговый анализ особенностей развития названных суперорганизаций – напротив, на данном этапе представляется актуальным самый общий предварительный сравнительный их анализ, который позволит сформулировать концептуальные вопросы для будущих исследований суперорганизаций.

Сопоставление развития выделенных суперорганизаций позволяет выдвинуть гипотезу о том, что в своём развитии суперорганизации проходят ряд общих стадий.

Зачастую суперорганизация создаётся после периода хаотических поисков новых ресурсов силами единичных торговцев, старателей и т.п. – в широком смысле, предпринимателей. Стимулом к созданию суперорганизации обычно выступали сверхценность ресурсов, рассредоточенных

---

<sup>1</sup> «Вся территория полярного круга поручалась Главку со всеми отраслями народного хозяйства, начиная с транспорта, строительства промышленных предприятий и кончая торговлей, заготовками пушнины, созданием культурных баз, школ, больниц. Сталин сравнил эту организацию с когда-то существовавшей Ост-Индской компанией. Только у нас построена она должна быть не на крови, не на костях местного населения, а на базе поднятия их культуры. Пошутил, что вот у Ост-Индской компании были свои войска для подавления восстаний, а у нас все должно решаться мирным путём, поэтому “пушек Шмидту не давать!” На основании этих указаний Сталина позже было разработано большое постановление о строительстве новых ледоколов, которых тогда не было, о создании полярной авиации, развитии промыслов, промышленности, о строительстве новых заводов». Чумаченко Геннадий. Создание ГУ Северного морского пути. Как всё начиналось // Двина-информ: информационное агентство. 29.01.2008 [Электронный ресурс] URL: <http://www.dvinainform.ru/actual/2008/01/29/64123.shtml> (дата обращения: 25.02.2020). В тексте дана отсылка на воспоминания М.И. Шевелёва, и частично совпадает с текстом книги: М.И. Шевелёв. Воспоминания первого начальника полярной авиации. Воронеж, 1999. 208 стр. Однако указание на прямое сравнение с Ост-Индской компанией в тексте книги отсутствует.

на обширной и труднодоступной территории – в условиях неспособности мелких предпринимателей продолжать освоение.

*Начальная стадия жизни суперорганизации* – как правило, самый яркий этап, выдвигающий творцов – организаторов освоения (например, в Российско-Американской компании А.А. Баранов, 1799–1818; в тресте «Дальстрой» Э.П. Берзин, 1932–1937 гг. и др.). Начальную стадию жизни суперорганизации можно условно назвать романтической: здесь очень сильно творческое начало, ключевые действующие лица отличаются креативностью, смелостью решений.

*«Думается, таёжный Город-на-Острове был мечтой Э.П. Берзина – поэта и романтика. Вспомните утопистов-мечтателей... Большинство из них рисовало идеальное будущее на некоем (даже летающем) острове, где царит идеальный порядок и благоденствие. Кто знает, о чём думал легендарный большевик...»<sup>1</sup>*

Сегодня приведённые слова в отношении первого руководителя «Дальстроя» Э.П. Берзина могут показаться неожиданными. Однако именно такие романтические настроения, похоже, можно считать типичными, характерными для начального этапа развития суперорганизаций.

Одновременно начальный этап характеризуется целенаправленными сверхусилиями тысяч людей. Суперорганизация на этой стадии ещё слабо иерархически структурирована, её деятельность направлена на быстрое создание территориально-отраслевого каркаса освоения, снижение информационной энтропии о ресурсах и природных условиях территории. Неотложные задачи – максимальная самообеспеченность продовольствием, топливом, стройматериалами, выбор приоритетных направлений инвестиционной политики, использование трудового потенциала и навыков коренных народов. Идёт активный поиск путей жизнеобеспечения, набора кадров, добычи и вывоза ресурсов на экспорт – в полной мере это инновационный поиск.

Для примера рассмотрим деятельность суперорганизации «Дальстрой» – четвертьвековой фрагмент хозяйственного освоения Северо-Востока России. В сложных спорах и не сразу выбирались места для административного центра (так, в частности, у Магадана как столицы «Дальстроя» был конкурент в виде проектируемого города в глубине территории), маршруты транспортировки грузов (в частности, в районе Колымы были варианты транспортировки через Магадан и через устье Колымы), транспортные средства (на территории «Дальстроя» действовало, например, несколько железных дорог, впоследствии заброшенных).

<sup>1</sup> Лукин И.И. Первостроители: Из истории строительства на Крайнем Северо-Востоке СССР. Магадан, 1986. С. 39.

Административные, производственные, технологические изменения сопровождали первые годы развития и других суперорганизаций.

И практически всегда суперорганизации выступают на первом этапе как комплексная хозяйственная структура, включающая целый спектр экономических видов деятельности, среди которых разработка ресурса (ради которой и создаётся суперорганизация) поначалу сопоставимо по объёму с деятельностью по общему хозяйственному обустройству и формированию новой институциональной системы, системы отношений с коренными жителями и т.д.

В частности, начальный этап деятельности «Дальстроя» был связан с формированием территориальных горнопромышленных комплексов, систем расселения, инфраструктурного каркаса. На первом этапе развития трест «Дальстрой» занимался не только добычей россыпного золота, но и ловом рыбы, заготовкой дров и лесоматериалов, кирпичным, пекарным, мельничным производством, пошивом одежды, транспортным животноводством. В этот период режим содержания заключённых был мягким: они получали премиальное котловое довольствие, имели возможность досрочного освобождения при перевыполнении норм выработки (осуждённые по уголовным статьям составляли более 50 % всех заключённых)<sup>1</sup>.

В это время реализовывалась программа помощи колонистам (бывшим заключённым) – ссуды, инвентарь и др., – отражала попытку создать здесь постоянные кадры. На базе отраслей, позволяющих хозяйственно обустроить колониста и его семью, вдоль побережья Охотского моря создавались колонпосёлки. Трест использовал их сельскохозяйственную и рыбную продукцию.

Однако основное производство на этом этапе пока не достигало максимальных показателей. Техничко-экономические особенности периода: высокие темпы роста капвложений (в основном в строительство), монометаллодобыча, слабая механизация горных работ, сверхвысокие средние содержание золота в песках.

Аналогично, структура-ровесник «Дальстроя», Главное управление Севморпути на начальной стадии освоения выполняло функции и культурно-просветительской работы – в том числе по отношению к коренным народам Севера, и транспортные, и социальные и др. Очень показателен здесь пример Игарки – одного из пионеров Севморпути (город-порт был поставлен на стыке речной и морской навигации и обеспечивал перевалку поставляемого по Енисею леса на морские суда). Однако в ранние годы

<sup>1</sup> Пилясов А.Н. Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России: ретроспектива и прогноз. Магадан. 1996. 145 с.

функции города выходили далеко за пределы обеспечения лесозэкспорта. Уже в 1935 г., через шесть лет после основания города, из него рапортуют о поистине диверсифицированной экономике, направленной не только на обеспечение основной отрасли специализации:

*«Роль Игарки в проблеме освоения Крайнего Севера велика ещё и потому, что в местах, где культура, техника с её революционизирующим влиянием были неизвестны, где в итоге политики царской России хозяйство находилось на первобытном уровне с натуральным и полунатуральным укладом — вырос город, появился рабочий класс, электричество, школы, больницы, кино, клубы и т.д. <...> Игарка в настоящее время стала единственной базой домостроения всего Крайнего Севера <...> Исключительно большое значение для всего Крайнего Севера имеют экспериментальные работы Игарки в области сельского хозяйства. Игарские опыты показали, что проблема производства овощей и ряда других с/х растений может быть успешно разрешена в условиях Сибирского Заполярья, чем значительно передвигается граница земледелия. Опыты Игарки уже внесены и в другие пункты Севера <...> громадное значение принадлежит Игарскому филиалу “Института экспериментальной медицины” <...> должно быть понятно техническое значение Игарской мерзлотной станции <...> Культурные учреждения Игарки – больницы, школы, клубы и т. д. имеют далеко не только местный, городской характер, – ими обслуживается частично и население других районов Крайнего Севера <...> Являясь крупным потребляющим центром, Игарка всегда имеет на своих складах значительные запасы товаров, за счёт маневрирования которыми в напряжённые моменты имеется возможность удовлетворить нужды соседних северных районов, в частности Таймырского округа. Так, например, в 1934 г. Игарка перебросила зимой в Таймырский округ товаров на 1500 т. р.»<sup>1</sup>.*

Государственный центр был удалён от суперорганизации и потому наделял её, как своего заместителя на территории, обширными властными полномочиями. Деятельность суперорганизации проходила вне рамок административных границ, либо ещё до их создания.

Постепенно суперорганизация обустроивала пространство своей деятельности: сооружались ключевые форпосты, транспортные пути, организовывались складское хозяйство, внутреннее сообщение (конечно, сообразно соответствующей исторической эпохе). Наступала стадия зрелости суперорганизации. Степень инновационности закономерно падала: основные хозяйственные процессы налажены, силы

<sup>1</sup> Игарка / [Ред.: Остроумова, Брилинский, Чепурнов]. [Игарка], 1935 (Красноярск). 45 С. 7–9.

сосредотачивались вокруг наращивания объёмов добычи ключевого ресурса (ради чего, в сущности, и создаётся суперорганизация). На этом этапе достигались рекордные производственные показатели. Суперорганизация по-прежнему пользовалась высокой автономией и широкими властными полномочиями.

Важная особенность суперорганизации: её хозяйственная деятельность прочно связана с разработкой конкретного ресурса – пушнины (РАК), золота («Дальстрой») или вокруг конкретного вида деятельности (обеспечение судоходства – Главное управление Севморпути), – и вот на этапе зрелости достигались максимальные производственные показатели по основному виду деятельности.

В случае «Дальстроя» переход от первого ко второму этапу (1938–1948) сопровождался многими изменениями. Качественная структура заключённых изменилась: «политические» составляли уже около 90 %, их было больше, чем вольнонаёмных работников, происходило ужесточение лагерного режима, свёртывание программы формирования колонн-посёлков. Во время войны в ресурсном обеспечении «Дальстроя» заключёнными, продовольствием, топливом наблюдались сбои. Ввоз продовольствия, энергоносителей, техники был фактором экономии усилий суперорганизации, предпосылкой к концентрации человеческих ресурсов на основном производстве. Основные характеристики данного этапа: пик золотодобычи в 1940 г. (80 т); в конце 1940-х гг. доля механизированных работ выросла до 50 %, объёмы капиталовложений в геолого-разведочные работы сравнивались с объёмами капиталовложений в строительство<sup>1</sup>.

«Дальстрой» приобрёл черты многоотраслевого, оснащённого техникой треста, официально подчинённого Наркомату внутренних дел.

В некоторых случаях, правда, суперорганизации выполняют дополнительные функции – в том числе и убыточные для самой суперорганизации. Но такие случаи скорее можно считать исключением, чем правилом. Так, например, в «Дальстрое» шла добыча не только золота, но и других металлов (что дало возможность магаданскому исследователю В.Г. Зеляку назвать свою книгу «Пять металлов «Дальстроя»<sup>2</sup>) – в первую очередь, стратегически важного в военные годы олова. При этом добыча практически всех металлов, кроме золота, не окупалась и велась исключительно в стратегических интересах.

В остальном зрелая фаза связана с максимальными, рекордными показателями основной производственной деятельности – и на этом этапе

<sup>1</sup> Пилясов А.Н. Закономерности и особенности освоения Северо-Востока России: ретроспектива и прогноз. Магадан. 1996. 145 с.

<sup>2</sup> Зеляк В.Г. «Пять металлов «Дальстроя»: история горнодобывающей промышленности Северо-Востока России в 30–50-х гг. XX в.». Магадан, 2004. 283 с.

можно проследить тенденцию к усилению специализации этой деятельности, к отмиранию многих побочных видов деятельности, рождённых в поисковой активности начальных этапов жизни суперорганизации.

В полной мере этот поворот выражен в речи И.Д. Папанина на XVIII съезде ВКП (б), 1939 г.:

*«Всё своё внимание мы сосредоточиваем на выполнении прямых работ по превращению Севморпути в нормально действующую водную магистраль, и мы, конечно, уверены в том, что поставленные перед нами задачи выполним с честью. Главсевморпуть должен быть освобождён от несвойственных ему функций, от организации и руководства торговлей, сельским хозяйством и культбазами на Крайнем Севере. До сих пор мы вели эту работу параллельно с Наркоматом просвещения, Наркоматом земледелия, с Центросоюзом и т. д. <...> Главсевморпуть руководит разнообразнейшими отраслями хозяйства Севера, многие из которых никакого отношения к Севморпути не имеют. Это отвлекает нас от основной работы по освоению морской трассы, тормозит работу и не даёт возможности сосредоточить все усилия на главном»<sup>1</sup>.*

Наступает, можно так выразиться, «монопрофилизация» деятельности суперорганизаций. Несмотря на колоссальное различие масштабов деятельности суперорганизаций и отдельных предприятий, аналогия с монопрофильными городами представляется здесь уместной постольку, поскольку проблематика развития монопрофильных городов очень хорошо изучена, и определённые закономерности их развития можно легко увидеть и в развитии суперорганизаций – и именно на стадии зрелости. Так, монопрофильным городам присущи блокировки инновационного развития – функциональная, политическая, когнитивная. Политическая блокировка выражается в тесной спаянности административной и производственной систем управления: в суперорганизации эта спаянность задана изначально. Функциональная блокировка связана с жёсткостью (негибкостью) производственных процессов. В суперорганизации сама система расселения, логистики даёт «слепок» с территориальной структуры основных ресурсов (например, в «Дальстрое» система посёлков в основном отражала сеть месторождений золота). Наконец, когнитивная блокировка означает психологическую неспособность принять новые условия, виды деятельности. Действие этой блокировки поразительно похоже проявляется во многих суперорганизациях, притом именно на стадии зрелости.

Так, например, Российско-Американская компания, неоднократно получая известия о золоте, в том числе от собственных служащих, как будто

<sup>1</sup> XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б) 10–21 марта 1939 г. Стенографический отчёт. М., 1939. С. 333.

специально их игнорировала – притом не только на Аляске, но практически во всём огромном районе деятельности. «Доказано, что Российско-Американская компания одной из первых нашла золото в Восточной Сибири, однако добычу организовать не смогла. Сказались не только нерешительность руководства в данном вопросе, но и осознание директорами «непрофильности» данного вида деятельности... В 1834 г. компания обнаружила золотые россыпи в восточной части Яблоневского (Станового) хребта. В течение нескольких лет делались безуспешные попытки организовать там золотодобычу. Главной причиной неудач являлась непоследовательная политика директоров, хотя приказчики компании настаивали на продолжении поисковых работ. Конкурентное преимущество первооткрывателя золотоносных месторождений в Иркутской губернии не было реализовано»<sup>1</sup>. Управляемая к этому моменту исключительно морскими офицерами (с 1818 г.) компания будто застряла в колее, не способная увидеть новые перспективы (в экономике для описания такой негибкости предприятия есть соответствующий термин – «зависимость от колеи»<sup>2</sup>).

Подобную «пробуксовку» нельзя рассматривать исключительно как недалёковидность руководителей РАК – но скорее как системное свойство суперорганизации на зрелой стадии: двигавшаяся навстречу Российской-Американской компании британская Компания Гудзонова залива, имевшая свои фактории на Юконе, – тоже получала известия о местном золоте Аляски – и тоже не обратила на них внимания<sup>3</sup>.

Специфическая форма блокировки, по-видимому, проявилась и в знаменитом сопротивлении элиты «Дальстроя» развёртыванию поисковых работ на золото на Чукотке – здесь интересным образом сработала блокировка не вообще на новый ресурс, но на новый ресурс на определённой территории (соответствующие события стали основой сюжета романа О. Куваева «Территория»).

*«Выдающиеся результаты поисковых работ геологов Главсевморпути на олово явно отвлекли внимание от золота, хотя в оловянных рудах и россыпях периодически отмечались повышенные содержания золота. И не только просто отвлекли, появились теоретики, утверждавшие, что олово и золото – антагонисты, а следовательно, в оловянной провинции золотых месторождений быть не должно. <...> Однако в 1935–1936 годах геологи В.А. Вакар и Ю.А. Одинец отметили*

<sup>1</sup> Ермолаев А.Н. Российско-Американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). Автореф. дис. доктора истор. наук. Кемерово, 2013. С. 22, 28–29.

<sup>2</sup> Правда, Российско-Американская компания предприняла попытку добывать золото в Калифорнии, однако попытка окончилась неудачей.

<sup>3</sup> Berton P. Klondike: The Last Great Gold Rush, 1896–1899. Random House of Canada, 2001. 496 с.



повышенную золотоносность рек Большого и Малого Анюев, а также бассейна реки Амгуэмы; в 1940 году геолог Рахмет Махмутович Даутов установил высокие содержания золота в рыхлых отложениях реки Ичувеем, в бассейне которой позднее были открыты уникальные золотые россыпи. Но на теоретиков это не произвело никакого впечатления. И даже когда весьма квалифицированный геолог Г.Б. Жилинский не только геологически обосновал золотоносность оловоносной Чукотки, но и в процессе исследований добыл (намыл из рыхлых отложений речных долин) несколько сот граммов золота, теоретики оставались непреклонными. И только в сентябре 1950 года талантливый и недипломированный геолог-самоучка А.К. Власенко, не будучи знаком с геологическими теориями, добыл первый килограмм золота из крупнейшей россыпи реки Средний Ичувеем. После этого теория отступила. Чукотка была признана не только оловоносной, но и золотой <...>. В 1953 году автор этого повествования под руководством двух старых колымских «зубров» занимался уже подсчётом запасов золота в упомянутой уникальной золотой россыпи»<sup>1</sup>.

Любопытно, что эта борьба практики и теории впоследствии была переосмыслена как борьба «Дальстроя» с новым, прогрессивным партийным руководством, пришедшим на территорию после смерти Сталина:

«Так, настроения определённой части дальстроевских управленцев, в особенности известных геологов, были связаны с поддержкой «теории затухания золота» на Колыме, которую можно рассматривать как явление протеста дальстроевской элиты по отношению к переменам, происшедшим на Северо-Востоке. Вот как рассказывал об этом на VII областной партийной конференции в ноябре 1963 г. начальник Северо-Восточного геологического управления Главгеологии РСФСР И.Е. Драбкин: “Надо сказать, что наша область образовалась в самое тяжёлое время, когда имелись самые низкие показатели не только прироста запасов золота, но и добычи золота – в депрессивное время. Нелегко было справиться областной партийной организации с теорией затухания золотой Колымы, которой были заражены и геологи, и горняки. Пять лет потребовалось для того, чтобы преодолеть это “сопротивление”, я бы сказал неверие в богатство недр нашей области, и большую помощь оказало нам решение Бюро ЦК КПСС по РСФСР в 1958 г., оно последний гвоздь вбило в эту теорию, и, как вы видите, очень интенсивно затем наша область стала расцветать”.

<sup>1</sup> Сидоров А.А. Времена недавние: От Дальстроя до нынешних времён (рассказы, эссе, научно-популярные статьи, воспоминания) / Магадан, 2016. С. 177–178.

*Парадокс заключался в том, что сама эта “теория” стала культурным феноменом, а новые кадры, боровшиеся за власть, включили победу над ней в список своих важнейших достижений»<sup>1</sup>.*

Понимание работы блокировок, заимствованное из работ по монопрофильным городам, позволяет глубже понять закономерность следующего этапа развития суперорганизации – стадии деградации. На первый взгляд, главная причина деградации может быть связана с истощением ключевого ресурса – но это было бы слишком лобовым решением.

Какие современные интерпретации можно дать в отношении опыта суперорганизации?

В первую очередь, нужно учитывать цикличность самого развития суперорганизаций. Деятельность суперорганизации обычно включает монопольное освоение и заселение целых районов. Масштабность мегапроектов, осуществляемых суперорганизациями, настолько впечатляет, что они зачастую видятся единственной формой освоения Арктики – особенно в «тучные», благоприятные периоды. Может даже показаться, что суперорганизации кладут конец зыбкой неопределённости арктического фронта. Но это не так. Диалектика фронта в том, что «эпохи» суперорганизаций – лишь этапы в более сложном процессе освоения Арктики. Деятельность суперорганизаций невозможна без предварительного поискового этапа, без первичной разведки и сбора информации, который обычно осуществляется совершенно иными структурами – малыми, гибкими. Если суперорганизации строятся на контроле и иерархии, то успехи поисковых эпох обеспечиваются романтиками и авантюристами, именно здесь в полной мере проявляется экспериментаторский, инновационный потенциал Арктики. Но и суперорганизации не остаются без влияния изменчивого фронта: исчезновение уникального сочетания условий, под которое была выстроена очередная суперорганизация, приводит к её гибели. Тогда наступает новый поисковый этап, когда идёт борьба за выживание созданных на базе суперорганизаций предприятий, посёлков, систем сообщения – и снова успех обеспечивается больше личной инициативой и удачей, чем продуманным порядком. И здесь же начинается поиск новых ресурсов развития – новый цикл развития.

В качестве заключения хотелось бы поставить несколько исследовательских вопросов, которые могли бы лечь в основу новых направлений исследования суперорганизаций.

1. Обязательно ли истощение ресурса, ради разработки которого основывается суперорганизация, ведет к её краху – возможна ли адаптация

---

<sup>1</sup> Гребенюк П.С. Фактор «Дальстроя» и культурная политика на Северо-Востоке СССР в 1953–1960-е годы // Новейшая история России. 2017. № 4 (21). С. 118.

суперорганизации или, например, её более-менее длительное существование в качестве монофункционального, неспециализированного предприятия?

2. Насколько близки друг другу разные структуры, в то или иное время рассматривавшиеся как суперорганизации, и каков «чистый» тип суперорганизации? Например, исследователь Российско-Американской компании Алексей Ермолаев, указывает на некоторое её сходство с такими проектами, как он пишет, «государственно-частного партнёрства», как вотчинное хозяйство Демидовых на Алтае, Алтайский и Нерчинский горные округа Кабинета Его Императорского Величества, Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), акционерное общество Кузнецких каменноугольных копей (Копикуз)<sup>1</sup> – и можно ли ставить с ними в один ряд полностью государственные, но с большой автономией «Дальстрой» и Главное управление Севморпути?

3. Наконец, важный исследовательский вопрос, который возникает при детальном знакомстве с развитием суперорганизаций – это вопрос о неизбежности их возникновения. Насколько ситуация наличия крупного и высокоприбыльного ресурса на труднодоступной территории влечёт за собой создание суперорганизации? Перспективным здесь представляется вопрос о том, почему освоение золотоносных районов Аляски и Юкона не повлекло создания суперорганизаций (хотя при этом и возникали фирмы-монополисты)? Каковы могут быть альтернативные механизмы освоения удалённых ресурсов? В качестве одного из них может быть «американская мечта», позволившая освоить обширные пространства – и это чуть не единственный в мире пример – без создания суперорганизации<sup>2</sup>. Интересной особенностью этого мифологического механизма является то, что освоение было, по сути, оплачено тщетными усилиями, потерянными капиталами, а то и жизнями тысяч малых предпринимателей – золотоискателей, пришедших на Аляску в надежде обогащения и по сути проигравших – однако самим своим наплывом вызвавших к жизни инфраструктурную революцию региона, сооружение железных и гужевых дорог, торговой инфраструктуры, городов, формирование институтов новой

---

<sup>1</sup> Ермолаев А.Н. Российско-Американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). Автореф. дис. доктора истор. наук. Кемерово, 2013. С. 3.

<sup>2</sup> Вместо суперорганизации, обладавшей одновременной административной властью и экономическим потенциалом, здесь получили распространение корпорации, являвшиеся, по сути, монополистом в деле хозяйственного освоения территории. В частности, на Аляске это выкупившая активы РАК Аляскинская коммерческая компания (Alaska Commercial Company, ACC), в других районах – железнодорожные компании.

территории<sup>1</sup>. Насколько сопоставимы подогреваемый мифом «лихорадочный» механизм освоения и механизм освоения суперорганизаций? Есть ли другие варианты?

Наконец, самый, пожалуй, сложный вопрос – это вопрос о том, сопоставимы ли в той или иной степени с суперорганизациями современные глобальные компании, осуществляющие крупные ресурсно-инфраструктурные проекты в малоосвоенных регионах – как, например, «Газпром» на Ямале? Какие уроки можно извлечь из истории суперорганизаций для современных мегапроектов?

Ещё одна возможная – и также актуальная параллель – это госкорпорации регионального (территориального) развития. Впервые такие корпорации были созданы в США в 1930-е гг. Наиболее известна среди них корпорация долины Теннесси, в течение 60 лет ведущая освоение этой территории на принципах значительно большего, чем принято в США, участия государства. В Японии финансовые общественные корпорации экономического развития районов Хоккайдо-Тохоку и др. были созданы в 1950-е гг., в провинциях Канады корпорации регионального развития создавались в 1970–1980-е гг.

Госкорпорации регионального развития являются ядром процесса хозяйственного освоения, цементируют в единую систему все его субъекты: выступают конкретным механизмом (регулятором) реализации целей центра в региональном развитии; предоставляют инвестиции и займы частным корпорациям, вместе с другими финансовыми институтами соинвестируют и сокредитуют освоенческие проекты, передают информацию о перспективных направлениях регионального развития общественным корпорациям и финансовым институтам.

Общими чертами суперорганизаций и госкорпораций как структур-катализаторов регионального хозяйственного освоения, создаваемых в экстремальных экономических условиях и экстраординарных политических обстоятельствах, являются: комплексный стратегический долгосрочный характер деятельности вне рамок административных границ в едином проблемном ареале; приоритетность задач экономического развития и роста, а также информационных; присвоение функций

---

<sup>1</sup> Экономические расчёты по затратам и потерям клондайкских золотоискателей, а также общий обзор экономического эффекта от Клондайкской золотой лихорадки дал ещё Джек Лондон в специальной газетной статье (London J. The Economics of the Klondike // *The American Monthly Review of Reviews*. 1900. № 20. P. 70–74); современный аляскинский экономист Ли Хаски сформулировал на её основе «гипотезу Джека Лондона» и подтвердил её собственными расчётами (Huskey L. Alaska's Economy: The First World War, Frontier Fragility, and Jack London // *Northern Review*. Apr. 2017. [S.l.]. N. 44. P. 327–346 ISSN 1929-6657. Available at: <http://journals.sfu.ca/nr/index.php/nr/article/view/639>>).

ресурсного менеджмента (прав собственности и распоряжения природными ресурсами); специфическое внутреннее строение, принципиальное отличие от наиболее распространённых в национальной экономике «тривиальных» хозяйственных структур.

Взгляд на современные процессы освоения Арктики, ресурсные и инфраструктурные мегапроекты, через призму концепции суперорганизаций осовременивает, придаёт необычайную актуальность истории суперорганизаций прошлого, выводит их на самое острие современной повестки освоения Арктики – и одновременно расширяет исходный набор вариантов для анализа и подбора оптимальных организационных форм управления стратегически важными, но с низкой плотностью освоения регионами Арктики, Севера, Дальнего Востока России.

КУЗНЕЦОВ Н.А.

К истории создания и деятельности  
Комитета Северного морского пути  
Всероссийского правительства адмирала  
А.В. Колчака

KUZNETSOV N. A.

About the history of the Northern Sea Route  
Committee of A.V. Kolchak's Government

**Сведения об авторе:**

*Кузнецов Никита Анатольевич, кандидат истор. наук, ведущий научный сотрудник отдела военно-исторического наследия ГБУК «Дом русского зарубежья имени Александра Солженицына» (Москва)*  
*nikita-k1978@yandex.ru*

**Author:**

*Kuznetsov Nikita Anatolievich, candidate of historical sciences, leading researcher of the Department of military historical heritage of The Moscow state-financed cultural institution Alexander Solzhenitsyn House of Russia Abroad (Moscow)*  
*nikita-k1978@yandex.ru*

**Аннотация**

Статья посвящена истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути, организованного Всероссийским правительством адмирала А.В. Колчака 25 апреля 1919 г. Комитет стал первой в истории России организацией, отвечавшей за широкий спектр вопросов, связанных с изучением и освоением Северного морского пути.

После окончания Гражданской войны Комитет был воссоздан при Сибирском революционном комитете и в разных формах существовал вплоть до создания в 1932 г. Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть), предшественником которого можно считать Комитет Северного морского пути, созданный в 1919 г.

**Abstract**

The article explores the history of the creation and activities of the Northern Sea Route Committee, organized by Admiral A.V. Kolchak's Government on April

25, 1919. The Committee became the first organization in the history of Russia to deal with a wide range of issues related to the exploration and development of the Northern Sea route.

After the Russian Civil war, the Committee was re-established in the framework of the Siberian Revolutionary Committee. It existed in various forms until 1932, when the Chief Directorate of the Northern Sea Route (Glavsevmorput') was established. So the Northern Sea Route Committee, created in 1919, can be considered Glavsevmorput' predecessor.

**Ключевые слова:**

Белое движение, Гражданская война, Карские экспедиции, Колчак А.В., Комитет Северного морского пути, Северный морской путь, товарообменные операции.

**Keywords:**

Beloye dvizheniye (White Movement), Russian Civil War, Kara expeditions, Kolchak A.V., Northern Sea Route Committee, Northern Sea Route, commodity exchange operations.

К 1917 г. Россия активно занималась исследованием и освоением Арктики. Русской полярной экспедицией (1900–1902 гг.) и Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана (1910–1915 гг.) были достигнуты серьёзные успехи в изучении Северного морского пути (СМП), а также открыт ряд новых географических объектов. В западном секторе Арктики началось создание сети радиостанций (ставших прообразом будущих полярных станций). В 1914 г. была учреждена Полярная комиссия при Императорской академии наук. Это лишь отдельные факты, свидетельствующие о высоком уровне заинтересованности правительства Российской империи в потенциальном развитии Арктического региона.

Из-за трагических событий 1917 г. и последовавшей за ними Гражданской войны, длившейся пять лет и охватившей почти всю территорию страны, исследовательская и практическая работа в высоких широтах, казалось бы, должна была полностью прекратиться. Но этого не произошло по ряду причин, главной из которых стали попытки использования СМП, предпринятые руководителями Белого движения на Севере и на Востоке страны в связи с необходимостью доставки грузов (как военного, так и гражданского назначения) из Европы. Альтернатив данному варианту практически не было, в силу того, что железнодорожное сообщение между европейской и азиатской частями

страны было прервано (т. к. центр России был занят большевиками). Глобальной, но неосуществлённой задачей было налаживание военного взаимодействия между Востоком и Севером. Естественно, что практическое использование СМП не могло проводиться без его изучения и оборудования.

Активная деятельность по исследованию и эксплуатации СМП велась антибольшевистскими силами с лета 1918 г. (когда были организованы плавания из Архангельска в устья сибирских рек с целью вывоза хлеба и снабжения радиостанций) до осени 1919 г. (завершения Карской экспедиции). Весьма важным решением стало учреждение Верховным Правителем России адмиралом А.В. Колчаком 5 января 1919 г. Дирекции маяков и лоции СМП и Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда<sup>1</sup>.

Обширные планы по научному и хозяйственному освоению Севера выдвигались белыми правительствами на 1919 г. Этому способствовали успехи на фронтах в конце 1918 г. – первой половине 1919 г. Далеко не всё из намеченного удалось выполнить (прежде всего, из-за военных неудач, приведших в начале 1920 г. к поражению белых фронтов на Востоке и Севере), но и масштабы того, что было сделано в области изучения и освоения Севера за столь короткий период в тяжелейших условиях Гражданской войны зачастую поражают.

Важным решением, способствовавшим выполнению поставленных задач по исследованию и освоению Арктического региона, стало учреждение Верховным Правителем России А.В. Колчаком 25 апреля 1919 г. Комитета СМП, ставшего первой в истории России организацией, отвечавшей за широкий спектр вопросов, связанных с изучением и освоением Северного морского пути.

Нельзя сказать, чтобы проблематика, затрагиваемая в данной работе, находилась абсолютно вне исследовательского поля историков в советский период (в отличие от большинства вопросов, связанных с историей Белого движения, изучение которых начиная как минимум со второй половины 1930-х гг. велось, мягко говоря, схематично). В 1920-е – 1950-е гг. выходили работы, написанные как участниками событий<sup>2</sup>, так и представителями исторической науки (в

---

<sup>1</sup> Подробнее о событиях 1918 г., связанных с изучением и освоением Заполярья см. работу автора: Белые в Арктике. Год 1918-й. Забытые страницы истории исследования и освоения Севера в годы Гражданской войны // Звезда. 2018. № 7. С. 170–193.

<sup>2</sup> См., напр.: Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири / под общ. ред. заместителя председателя Комитета Северного морского пути Ф.А. Шольц[а]. Омск, 1922. 67 с.



распоряжении которых был большой массив архивных документов, важную часть которых в научный оборот ввела Т. Шепелева в 1941 г.)<sup>1</sup>.

Советские историки обращались прежде всего к событиям Карской экспедиции 1919 г., ставшей, пожалуй, главным итогом деятельности Комитета. Выводы, сделанные ими, можно предугадать уже по названиям их работ, – «Англо-французская интервенция на Севере России и Северный морской путь», «Использование интервентами Северного морского пути» и т. п. Если обратиться к документам (в том числе опубликованным и использованным в упомянутых выше работах), то очевидным становится тот факт, что иностранные государства были в рассматриваемый период меньше всего заинтересованы в исследовании и освоении Севера, а все свершения в этой сфере – результаты работы людей, действовавших в национальных интересах России. Думается, что именно поэтому о создании и деятельности Комитета СМП в советских работах упоминалось лишь вскользь. В противном случае, пришлось бы признать преимущество созданного в 1932 г. Главного управления СМП от «колчаковского» Комитета, что было абсолютно невозможно.

На отдельных сюжетах данной проблематики останавливаются и современные исследователи<sup>2</sup>, в центре внимания которых оказываются чаще всего экономические аспекты экспедиций периода Гражданской войны.

В настоящей работе сделана попытка рассмотреть историю создания и деятельности Комитета СМП в 1919 г. и охарактеризовать его роль в научном и хозяйственном освоении Арктического региона в период Гражданской войны.

Создание межведомственного органа, отвечающего за исследование и эксплуатацию СМП, было логичным продолжением и развитием мероприятий, связанных с работой в Арктике, осуществлённых в 1918 г.,

<sup>1</sup> Использование интервентами Северного морского пути (1918–1919 гг.). Подготовка к публикации, вступительная статья Т. Шепелевой // Красный архив. 1941. № 1. С. 151–198; Марголин А. Англо-французская интервенция на Севере России и Северный морской путь // Советская Арктика. 1940. № 11. С. 77–80; Он же Международная интервенция 1918–1920 годов и Северный морской путь // Летопись Севера. М.; Л., 1949. Вып. 1. С. 154–174. См. также: Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Л., 1959. С. 44–62; Богданов К.А. Под адмиралтейским шпигелем. Документальная повесть. Л., 1989. 203 с. и др.

<sup>2</sup> См., напр.: Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Карская экспедиция 1919 г.: к вопросу об экспорте и импорте // Гражданская война на Востоке России: взгляд сквозь документальное наследие. Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (Омск, 25–26 октября 2017 г.). Омск, 2017. С. 71–78; Лосунов А. Омск, Колчак и Севморпуть // Особое внимание. 2013. № 9. С. 68–71; Николаев А. Из Ливерпульской гавани в Обскую губу // Родина. 2015. № 1. С. 63–65; Раскоlec В.В. Экспедиции Д.Ф. Котельникова и В.В. Сапожникова (1919 г.) // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 408. С. 117–124 и др.



Рис. 1. Полковник Корпуса гидрографов Д.Ф. Котельников. Фотография 1914 г.

прежде всего – формированием Дирекции маяков и лоции СМП (под командованием подполковника (впоследствии полковника) Корпуса гидрографов Д.Ф. Котельникова (рис. 1), выступившего инициатором её организации) и Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда (начальник – полковник Корпуса гидрографов А.Ф. Машковцев).

Сохранился недатированный проект «Положения о Комитете Северного морского пути», написанный ещё в период создания дирекции (т. к. в тексте документа упоминается Временное Сибирское правительство и лишь предполагается создание самостоятельного Морского министерства, которое было организовано лишь после прихода к власти А.В. Колчака 18 ноября 1918 г.). Велика вероятность, что автором проекта выступил Котельников. Комитет предполагалось создать при Министерстве торговли и промышленности. Он должен был состоять из председателя и представителей ряда министерств: торговли и промышленности, путей сообщения, внутренних дел, снабжения, военного и морского (на тот момент ещё не созданного), а также Омского политехнического, Томского технологического институтов, Томского университета, Географического общества, Омской торгово-промышленной палаты (ещё не существовавшей)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 61.

В задачи комитета входило «установление морской связи Сибири через Ледовитый океан с портами Западной Европы и забота о населении и развитии внутренней и внешней торговли в указанном направлении»<sup>1</sup>. Для реализации этого комитет должен был организовать обследование и навигационное оборудование части Северного Ледовитого океана и устьев рек, где предполагалось проведение торговых экспедиций. Предполагалось, что в состав комитета войдут три отдела: по исследованию, по оборудованию СМП, а также хозяйственный (включающий в себя делопроизводство)<sup>2</sup>. Непосредственной эксплуатацией навигационного оборудования должна была заниматься Дирекция СМП, входившая в состав комитета<sup>3</sup>.

Очевидно, что после создания Дирекции маяков и лоции, взявшей на себя основную заботу по изучению и оборудованию участка СМП, эксплуатация которого предполагалась в 1919 г., комитет в том виде, в котором его предлагал автор проекта, не был нужен. Но необходимость создания подобного учреждения оставалась очевидной, и думается, что материалы проекта были использованы при создании положения о Комитете СМП, в итоге вступившем в действие.

Забегая вперёд, отметим, что в его разработке также принял участие Д.Ф. Котельников. 12 апреля 1919 г. он лично доложил свои соображения управляющему Министерством торговли и промышленности Н.Н. Щукину, а через два дня подал ему «Схематический проект организации Комитета для практического открытия и использования Северного морского пути, начиная с навигации сего 1919 г.»<sup>4</sup> Он во многом похож на упомянутый выше проект конца 1918 г. «Для транспортирования экспортных и импортных грузов» Котельников предлагал создать экспедицию СМП, начальник которой одновременно являлся бы начальником технического отдела комитета и обладал бы достаточно широкими полномочиями<sup>5</sup>. На наш взгляд, данный проект – скорее всего, личная инициатива Котельникова, который хотел максимально «перетянуть» на Морское министерство в целом и на подведомственную ему дирекцию в частности вопросы изучения и эксплуатации СМП. Как мы увидим в дальнейшем, сферы деятельности в этих вопросах удалось довольно чётко разграничить между военными моряками и представителями гражданских ведомств.

Почти сразу же после формирования Всероссийского правительства А.В. Колчака, одним из главных инициаторов создания Комитета СМП

<sup>1</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 61 об.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. Л. 62.

<sup>4</sup> Там же. Л. 151–152 об.

<sup>5</sup> Там же. Л. 151 об.–152.

стал морской министр контр-адмирал М.И. Смирнов. 31 декабря 1918 г. он написал письмо Н.Н. Щукину. Оно прилагалось к копии журнала междуведомственного совещания по вопросам оборудования СМП от 19 ноября 1918 г., которое возглавлял Смирнов и одним из главных решений которого было создание упомянутых выше Дирекции и Отряда. «Вместе с тем Междуведомственное совещание единогласно присоединилось к мысли о необходимости учреждения постоянного Междуведомственного совещания, при одном из заинтересованных министерств о Северном морском пути, в полном объеме этого вопроса, т.е. улучшения речного судоходства, постройки гаваней, согласования железнодорожных перевозок и т. п.» – отметил Смирнов<sup>1</sup>. В силу того, что СМП играл важную роль именно в развитии торговли, Смирнов предложил Щукину создать будущий комитет именно при его министерстве<sup>2</sup>. Помимо Щукина копии журнала были отправлены Смирновым управляющему Срочным казённым пароходством по реке Енисей Э.А. Гековичу<sup>3</sup>.

Предпринял М.И. Смирнов и практические шаги по созданию нового учреждения. Он командировал в Красноярск подполковника Д.Ф. Котельникова для выяснения вопроса об объёме экспортных и импортных грузов, а также тоннажа енисейского речного флота. Для получения ответов на вопросы Котельников созвал совещание из представителей енисейских судоходных предприятий, губернского кооператива и других организаций. Протокол этого совещания Котельников направил Смирнову. Морской министр, в свою очередь, переслал его Щукину, подчеркнув в сопроводительном письме государственную важность изложенных там вопросов<sup>4</sup>.

Ещё одним важным вопросом, связанным с СМП, была необходимость сосредоточения в ведении одного учреждения всех радиостанций, действующих на побережье и островах Северного Ледовитого океана.

<sup>1</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 83.

<sup>2</sup> Там же. Этот документ полностью опровергает утверждения А.Б. Марголина о том, что между представителями торговых кругов, а также гражданских ведомств, велась «война» за право эксплуатации СМП. В частности, он пишет: «Представители торгово-промышленных кругов Сибири остались недовольны этим решением (созданием Дирекции маяков и лоции СМП и Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда. – Н.К.), которое передавало все организационные вопросы в руки военных. Под давлением этих кругов уже в апреле 1919 года “правительство” Колчака создало междуведомственный комитет Северного морского пути при “министерстве торговли и промышленности”» (Марголин А.Б. Международная интервенция 1918–1920 годов и Северный морской путь // *Летопись Севера*. Вып. 1. М.; Л., 1949. С. 157). Как мы увидим дальше при создании и деятельности Комитета СМП речь шла о достаточно эффективном междуведомственном взаимодействии.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 77.

<sup>4</sup> Там же. Л. 89. К сожалению, сам протокол не сохранился в архивном деле. Известен лишь список вопросов, выносившихся на обсуждение (Там же. Л. 95 и об.).

Военные моряки аргументировано доказывали, что радиостанции должны подчиняться именно им. Об этом М.И. Смирнов писал военному министру генерал-майору Н.А. Степанову в феврале 1919 г.: «...все русские радиостанции вышеуказанные, есть радиостанции морские, связь с ними по проволочному телеграфу при помощи заграничной агентуры Морским министерством уже достигнута, обеспечено пользование морскими шифрами и дальнейшее развитие радиосвязи в районах Северного, Балтийского и Чёрного морей будет налаживаться также через морские радиостанции»<sup>1</sup>.

В развитие вопроса о радиостанциях 25 февраля 1919 г. начальник Управления по оперативной части флота капитан 1 ранга Н.Ю. Фомин писал управляющему Морским министерством о том, что имеющиеся морские радиостанции (расположенные в селе Цыпнаволок, городах Александровске, Мурманске, посёлках Иоканге, Исакогорке, на острове Моржовец, мысе Канин Нос, побережье пролива Югорский Шар, на острове Диксон и в селе Дудинка) должны, помимо выполнения своих прямых функций, снабжать мореплавателей информацией о ледовой обстановке. Помимо вышеуказанных станций Фомин предлагал построить ещё одну, в районе села Сургут. В докладе также подчёркивалась необходимость созыва междуправительственного совещания для обсуждения вопросов, связанных с СМП, которое должно было состоять из представителей заинтересованных министерств<sup>2</sup>.

Совещание было проведено 3 марта 1919 г. в Морском министерстве<sup>3</sup>. 7 марта М.И. Смирнов обратился в Совет министров с докладом, озаглавленным «Об учреждении Комитета Северного морского пути». В нём говорилось: «Расстройство железнодорожного транспорта, с одной стороны, и необходимость создать новые пути для ввоза снабжения армии и удовлетворения насущных потребностей населения края и для вывоза избытков сырья, с другой стороны, вызывают срочную необходимость использования Северного морского пути.

Использование это тесно связано с вопросами: подготовки всего водного пути в гидрографическом и техническом отношении, оборудования пути тоннажем, выявление рода и количества экспортных и импортных грузов, информации широких слоёв коммерческого мира, как русского, так и иностранного.

Все эти вопросы до сих пор не были объединены и подлежали компетенции различных ведомств.

<sup>1</sup> Использование интервентами Северного морского пути (1918–1919 гг.) // Красный архив. 1941. № 1. С. 158.

<sup>2</sup> Там же. С. 159–160.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 90.

Учреждение Комитета Северного морского пути устраняет такое положение и приведёт к созданию единого ответственного перед правительством компетентного органа»<sup>1</sup>.

К докладу прилагался проект положения о комитете, согласно которому главной задачей создаваемого комитета было «объединение мероприятий отдельных ведомств и учреждений, связанных с использованием Северного морского пути», а также «обсуждение мероприятий по транспортированию импортных и экспортных грузов и сношения с границей по этим вопросам»<sup>2</sup>. В комитет (его главой предполагался морской министр) должны были входить представители восьми министерств, а также Военно-промышленного комитета и Союза судовладельцев. В проекте подчёркивалось, что ни председатель, ни члены комитета за свою работу не должны были получать дополнительного вознаграждения<sup>3</sup>.

8 марта в Министерстве торговли и промышленности состоялось «Совещание по использованию Северного морского пути» под председательством Н.Н. Щукина. После вступительного слова председательствующего был прочитан доклад, подготовленный в Министерстве торговли и промышленности, в котором были сформулированы основные вопросы, затрагивающиеся и поднимавшиеся на совещании: значение СМП; значение законопроекта о Дирекции маяков и лоции СМП; работы Министерства торговли и промышленности, относящиеся к деятельности СМП; задачи Министерства путей сообщения и Морского министерства в связи с использованием СМП; предполагаемый объём и характер импорта и экспорта грузов по СМП; количество морских и речных судов, пригодных для осуществления операций на СМП (отдельно рассматривался вопрос о состоянии Енисейского и Обь-Иртышского флота); организация артелей грузчиков<sup>4</sup>.

Основной целью совещания было «освещение и уяснение всех данных, которые могут облегчить задачу ведомства» (Министерства торговли и промышленности. – Н.К.), а также выяснение, в каком объёме может быть использован СМП в навигацию 1919 г.<sup>5</sup> По, пожалуй, самому ключевому вопросу – предполагаемому объёму импорта и экспорта – точных данных ни у кого из участников совещания не было, и выяснение этой информации в рамках работы различных ведомств было признано одной из важнейших задач, связанных с предполагаемым использованием СМП<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 101.

<sup>2</sup> Там же. Л. 101 об.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же. Л. 108–111.

<sup>5</sup> Там же. Л. 109.

<sup>6</sup> Там же. Л. 114 об.

Выступил на совещании и Й.М. Лид – норвежский предприниматель, энтузиаст коммерческого использования СМП, основавший в 1912 г. «Сибирскую компанию», занимавшуюся доставкой грузов из Европы в Сибирь морским путём и лесопильными работами. В феврале 1919 г. он прибыл во Владивосток, где прочёл лекцию, посвящённую перспективам коммерческого использования СМП. В ней он упоминал о значении радиостанций и гидроавиации в изучении и прогнозировании ледовой обстановки, рассматривал вариант постройки незамерзающего порта на южной оконечности Новой Земли (причём упоминал о том, что в перспективе в течение одного года в этот порт можно будет совершать 7–8 рейсов).

Говоря о конкретных планах на 1919 г., Лид сообщил, что его компания предполагает отправить к устьям Оби и Енисея 10 пароходов из Англии и 10 пароходов из САСШ, общим тоннажем 60000 т товаров, предназначенных для Сибири. 15 февраля информация о лекции Лида появилась на страницах омской газеты «Наша Заря»<sup>1</sup>. Этим же числом датировано письмо, которое послал неизвестный отправитель (подпись в сохранившейся копии отсутствует, но можно предположить, что его автором был известный сибирский общественный деятель, будущий председатель Комитета СМП С.В. Востротин<sup>2</sup>, находившийся в тот момент на Дальнем Востоке) председателю Совета министров П.В. Вологодскому. В нём говорилось: «...я мог бы рекомендовать для этой работы (организации экспорта и импорта по СМП. – *Н.К.*) г. Лида, как имеющего уже большой опыт работы в этом деле и потому просил бы направить его к тем из г. г. министров, которые могли бы заинтересоваться этим вопросом и оказать ему содействие в снаряжении торговых экспедиций в Сибирь»<sup>3</sup>.

В своём выступлении на совещании 8 марта Лид высказывал куда более скромные и реалистичные прогнозы импорта и экспорта товаров по СМП. Он предположил, что по Оби можно ввезти 16380 т (1000000 пудов) товаров для Сибири, а по Енисею – не более 5000 т (300000 пудов). Вопрос об объёме экспорта оставался открытым, но норвежский предприниматель подчеркнул, что цена на один из главных продуктов сибирского экспорта – масло – на тот момент значительно упала, и речь

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 87–88.

<sup>2</sup> Востротин Степан Васильевич (10.12.1864–01.05.1943) – общественный деятель, политик, депутат Государственной думы 3-го и 4-го созывов от Енисейской губернии, член партии кадетов, путешественник. В 1894 и 1912–1913 гг. путешествовал по СМП (второй раз – с Ф. Нансеном). Автор многочисленных работ, посвящённых СМП. В годы Гражданской войны входил в правительство генерала Д.Л. Хорвата на КВЖД, в состав Государственного экономического совещания Всероссийского правительства А.В. Колчака. В эмиграции в Китае, затем во Франции.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 96.

могла идти лишь о товарообмене. При этом Лид не сомневался в том, что у западных стран – коммерческих партнёров России – найдётся нужное количество морских судов. В целом он выражал уверенность в успехе использования СМП, исходя из того, что этим вопросом занялось правительство, принявшее решение создать соответствующий координационный орган<sup>1</sup>.

Забегая вперёд, отметим, что в дальнейшем Лид не принимал участия в организации товарообменных операций в 1919 г. (несмотря на то, что эти планы он обсуждал позже и на других совещаниях, и при встрече с А.В. Колчаком). В своих воспоминаниях он так рассказал об этом:

«Мой план весной 1919 года состоял в том, чтобы получить полномочия от правительства Колчака на переговоры с британским правительством об обмене британских промышленных товаров на сибирские продукты в устье Оби и Енисея общей ценностью в 5 миллионов фунтов. Для экспедиции 1919 года мы собирались зафрахтовать 15 пароходов. Мечты о возвращении к жизни вскружили мне голову, а стремление превратить планы в жизнь заставило меня совершить три четверти пути вокруг земного шара (Лид прибыл в Омск из Норвегии через США. – Н.К.). Но, как я уже отмечал, вся эта новая жизнь была лишь погоней за призраками. Из этого ничего не вышло, и, если учесть, кто в то время определял британскую политику, такой исход следовало бы предусмотреть заранее. <...> Если я говорю, что наткнулся на сопротивление, то это означает, что в те годы я столкнулся с массовой глупостью военного времени и нестигаемой волей революции. Никакая техника не могла бы помочь убрать эти препятствия, возникшие передо мной.

Я мог бы поколебать Колчака, но за два года я понял, что Ленина мне не удалось бы сдвинуть. Не хочу сказать, что сибирский диктатор был слаб. Он является, пожалуй, гораздо более знаменательной фигурой в истории, чем некоторые его представляют. Колчак – величайший герой революционного времени, но, предназначенный судьбой для великих свершений, он погиб слишком рано. <...>

Я иногда думаю, что если бы я смог осуществить предложенную экспедицию из Великобритании в Сибирь, она спасла бы Колчака и спасла бы, по крайней мере, Сибирь»<sup>2</sup>.

В дальнейшем Лид довольно успешно занимался коммерческой деятельностью в Советской России, где проживал до 1931 г. Приведённый пример свидетельствует о том, что в период Гражданской войны

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 114 об.–115.

<sup>2</sup> Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М., 2009. С. 229–230.



представители русских национальных сил, создавая Комитет СМП, задумывались о решении не только текущих, но и глобальных вопросов, понимая значение Арктики и её развития для страны, союзников же России интересовали прежде всего коммерческие интересы и лишь в последнюю очередь – оказание действенной помощи антибольшевистским силам.

Возвращаясь к совещанию 8 марта, отметим, что важным его итогом стало принятие решения о передаче полномочий по формированию «объединяющего органа по использованию Северного морского пути» Министерству торговли и промышленности. Его глава отметил необходимость создания при вверенном ему министерстве постоянной организации, «которая бы концентрировала у себя материалы по Северному морскому пути, разрабатывала вопросы, связанные с ним, и держала правительство и общество в курсе дела»<sup>1</sup>. Также Шукин остановился на необходимости немедленного учреждения «особого единоличного органа», главной задачей которого была бы организация доставки грузов по сибирским рекам и СМП, и предложил в кратчайший срок подготовить доклад, в котором бы озвучивался проект его создания<sup>2</sup>.

21 марта 1919 г. Совет министров постановил отпустить на организацию Комитета СМП 100000 руб.<sup>3</sup> На другой день состоялось следующее совещание, посвящённое СМП. Его возглавлял заместитель министра торговли и промышленности Ф.А. Томашевский. Собравшиеся (преимущественно представители кооперативных организаций, а также различных коммерческих компаний) обсуждали характер, объём и приоритетность экспортно-импортных грузов, которые предполагалось перевозить по СМП<sup>4</sup>. Информация об объёмах возможного экспорта была в тот момент лишь в процессе сбора. В конце совещания председатель ознакомил «присутствующих с порядком очередности привозимых грузов, предложенным Министерством снабжения и продовольствия на одном из междуведомственных совещаний (военные грузы, железнодорожный подвижной состав, сельскохозяйственные орудия и запасные части их; машины и орудия производства; и наконец, продукты питания и предметы одежды)»<sup>5</sup>. Некоторые из участников совещания выступили с предложениями относительно расстановки приоритетов импорта. Часть из них в наше время может показаться необычной. Так, представитель товарищества нефтяного производства «Братья Нобель» Г.Г. Гойльман обратился к собравшимся со следующей инициативой: «Имея в виду, что нефтяные

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 114 об.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же. Л. 146.

<sup>4</sup> Там же. Л. 147.

<sup>5</sup> Там же. Л. 148 об.

продукты являются для промышленности вопросом жизни и смерти, он высказывает предположение, что, может быть, Военное ведомство, на которое, главнейшим образом, работают железные дороги, снимет свою первоочерёдность с грузов, идущих по Северному морскому пути»<sup>1</sup>. Представитель Министерства земледелия Ф.В. Ивонин высказался за поставку в первую очередь (после военных грузов) орудий производства, а сотрудник Закупсбыта Ф.Н. Головинский подчеркнул острую нужду Сибири в медикаментах и химических препаратах. Завершая собрание, председатель призвал всех его участников посылать имеющуюся у них и собранную в процессе работы информацию, которая могла бы быть полезной при эксплуатации СМП, в Министерство торговли и промышленности<sup>2</sup>.

В последней декаде марта – середине апреля работа над созданием положения о Комитете СМП вступила в завершающую стадию. Проект положения и объяснительная записка к нему были разосланы во все организации, представители которых должны были в будущем войти в состав комитета. Их полные тексты приводятся в Приложениях 1 и 2.

25 апреля 1919 г. Верховным Правителем России адмиралом А.В. Колчаком было подписано Постановление Совета министров об утверждении Положения о Комитете Северного морского пути, опубликованное в Приложении 3.

Видно, что итоговый документ имеет ряд отличий от проекта. В частности, его главой должен был быть не сам министр торговли и промышленности, а лицо, назначаемое по его представлению; значительно сокращён и менее конкретизирован раздел, посвящённый экспедиционной деятельности. В целом же, с учётом очень коротких сроков разработки документа, проходившей в условиях Гражданской войны, можно сказать, что основные пункты положения чётко характеризовали задачи, которые предстояло решать комитету, а также механизмы их решения.

Первоначально Комитет, располагавшийся, как и другие учреждения Всероссийского правительства А.В. Колчака, в Омске (в здании Политехнического института, не сохранившемся до наших дней, рис. 2), возглавил военный востоковед и путешественник генерал-майор В.Л. Попов<sup>3</sup> (рис. 3), а с 1 августа 1919 г. – С.В. Востротин (рис. 4). За короткий период

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 148 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 149.

<sup>3</sup> Попов Виктор Лукич (04.11.1864 – после 1926) – генерал-майор (1916), путешественник. В 1903 г. под его руководством была организована научная экспедиция на Саяны и в Северо-Западную Монголию. Весной 1910 г. возглавил Московскую торговую экспедицию в Монголию. Участник Первой мировой войны, последняя должность – командующий 182-й пехотной дивизией (1917). После окончания Гражданской войны остался в советской России, продолжал научную деятельность.



Рис. 2. Здание Омского политехнического института, в котором размещался Комитет Северного морского пути



Рис. 3. В.Л. Попов – первый председатель Комитета Северного морского пути. Фотография 1903 г.

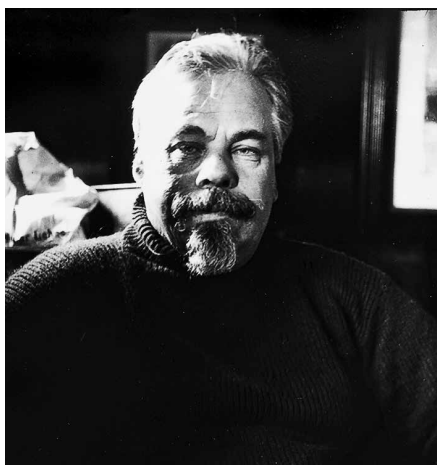


Рис. 4. С.В. Востротин, председатель Комитета Северного морского пути с 1 августа 1919 г. Фотография 1913 г.

своего существования Комитет проделал большую работу. Подчеркнём, что деятельность по изучению и освоению Арктики, развернувшаяся при Колчаке, не исчерпывалась лишь трудами Комитета.

Первое заседание Комитета состоялось 26 апреля 1919 г., а последнее (протокол которого выявлен автором статьи) – 3 декабря 1919 г. (в Иркутске, куда Управление Комитета переехало в начале ноября, примерно за две недели до захвата Омска частями Красной армии<sup>1</sup>). Ключевыми вопросами, рассматривавшимися на заседаниях, были следующие: выяснение объёма и характера экспорта и импорта грузов по СМП; организация взаимодействия с представителями иностранных торгово-промышленных кругов и выяснение степени их заинтересованности в использовании СМП; вопросы льготного обложения таможенными пошлинами грузов, доставляемых по СМП; финансирование деятельности Комитета и другие.

На первом заседании его участники пришли к следующим выводам:

«1) Получение импортных товаров с обеспечением [их доставки] морским тоннажем вполне возможно.

2) Вопрос о речном тоннаже по рекам Обь-Енисейской системы решается вполне благоприятно.

3) Вопрос об организации нашего экспорта из Сибири детально не подготовлен и встречает массу затруднений в том, как именно вывозить, как собрать, как финансировать, так и в том, кто объединит все силы страны для этого экспорта: Комитет по внешней торговле или Комитет Северного морского пути, или правительственные ведомства или частные аппараты»<sup>2</sup>.

Главным предметом обсуждения на заседании 3 мая 1919 г. стали условия экспорта товаров из Сибири. Члены Комитета единогласно проголосовали за создание максимально льготных условий, как для импортёров, так и для экспортёров. Они заключались в предоставлении возможности вывоза предельно широкого спектра товаров (за исключением ряда товаров первой необходимости); предоставлении экспортёрам полной свободы в выборе страны, куда они могли направлять свои грузы, а также контрагентов (это было связано, в частности, с отсутствием заграничной агентуры Комитета на местах (эту проблему решить до конца так и не удалось)). Предполагалось, что экспортёры, не пользующиеся ссудами правительства, отдают государству 25 % вырученной валюты, размер отчислений получающих ссуды устанавливался дополнительным соглашением. При этом оставшаяся на руках у экспортёра валюта должна была

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 268.

<sup>2</sup> Там же. Д. 8. Л. 5 об.

использоваться для импорта грузов по СМП, а в случае невозможности этого остаться в распоряжении экспортёра, но с обязательством вложения её в другие важные для государства направления.

К вывозу предполагались следующие товары: лес, асбест, масло, лён, пенька, кожа, хлеб, волос, шерсть, пушнина, щетина. Отдельно было упомянуто масло, «как продукт, наиболее приспособленный к экспорту, в количестве, какое окажется возможным». Предполагалось, что страхование предметов, отправляемых за границу, возьмёт на себя правительство, выработав ставки, максимально доступные для экспортёров<sup>1</sup>.

По итогам первых заседаний В.Л. Попов 10 мая 1919 г. подготовил обширный доклад министру финансов И.А. Михайлову. В нём он обозначил две основные задачи Комитета – общую и частную. В рамках первой Комитет должен был представлять собой правительственный центр с самым широким кругом задач (выполнение которых было рассчитано на много лет), связанных с научным исследованием, техническим оборудованием и коммерческим использованием СМП в интересах экономического развития Сибири. «Задача частная вытекает из общей: использовать в этом году Северный морской путь с целью ввоза предметов, необходимых для армии, земледелия и промышленности, и вывоза нашего сырья, поскольку это вызывается нашим общим экономическим положением в настоящее время»<sup>2</sup>.

Обозначил председатель Комитета и основные проблемы, которые было необходимо решить в текущем году: сбор необходимого количества груза для вывоза за границу; поиск морских судов для ввоза импортируемых грузов. С ситуацией на внутренних водных путях Сибири определённая ясность имелась: был выяснен состав судов на Оби (а также намечено время отправки каравана); на Енисее велись переговоры с судовладельцами относительно фрахта судов.

Всего предполагалась отправка 9828–16380 т (600000–1000000 пудов) хлеба и масла для Архангельска (по линии Министерства снабжения), определённое количество леса (от Министерства земледелия). Перевозка частных грузов предполагалась лишь в случае решения вопросов, поднятых на заседании Комитета от 3 мая (о них мы рассказывали выше).

В силу неподготовленности сибирского торгового аппарата для осуществления экспортных операций, Лукин предлагал использовать принцип комиссионной продажи товаров за границей под контролем правительственных агентов. При этом он ссылаясь на поступившие предложения о сотрудничестве от представителей акционерного Сибирского

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 8. Л. 5–7; Ф. р-199. Оп. 2. Д. 22. Л. 31–32.

<sup>2</sup> Там же. Ф. р-199. Оп. 2. Д. 22. Л. 33.

общества из Христиании, от компании Й.М. Лида, а также запросы информативного характера от российских дипломатических представителей из Парижа, Стокгольма и Нью-Йорка<sup>1</sup>.

Не было полной ясности и в вопросе о том, что именно нужно было получить из-за границы. Товарищество нефтяного производства «Братья Нобель» вело переговоры о поставке из САСШ 16380 т (1000000 пудов) нефтепродуктов. Лиду поступил от Всероссийского правительства заказ на покупку сельскохозяйственного оборудования (его точный состав на тот момент выяснен не был, но предприимчивый норвежец высказывал уверенность в отправке около 6552 т (400000 пудов) груза). Имелись и отдельные заявки с мест, но без указания конкретно необходимых товаров<sup>2</sup>.

По разным причинам большинство изложенных в докладе проблем в течение 1919 г. разрешить не удалось. Например, для выяснения потребностей в экспортных и импортных товарах, а также вопроса о наличии подъездных путей для осуществления товарообменных операций городской голова Тобольска Шалабанов в начале июня разослал телеграммы городским головам, председателям земских управ, главам кооперативных организаций и биржевых комитетов Тюмени, Туринска, Тары, Ишима, Кургана и Тюкалинска. В телеграмме было указано, что сбор сведений производится по просьбе французской миссии<sup>3</sup>. 24 июня «Енисейский вестник» сообщил о том, что через фабричных инспекторов удалось собрать сведения о товарах и материалах, которые желательно было бы доставить по СМП<sup>4</sup>. Но как показало дальнейшее развитие событий, связанных с подготовкой и проведением Карской товарообменной экспедиции, с одной стороны, к концу июня уже практически не было времени для выполнения «запросов с мест», с другой, ряд объективных трудностей, независимо от дефицита времени, помешал реализации амбициозных планов руководства Комитета СМП.

Одним из главных достижений Комитета можно считать успешное проведение первой в истории Карской экспедиции 1919 года. 28 августа в бухте Находка, расположенной в устье Оби, встретились суда, вышедшие из Архангельска, английский пароход «Байминго», шведский – «Хальвар» с Обской экспедицией, вышедшей из Омска 17 июня, под командованием полковника Котельникова. Инициаторами организации вывоза хлеба из Сибири выступили представители кооперативных организаций – «Закупсбыта», «Центросоюза», «Союза маслодельных

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-199. Оп. 2. Д. 22. Л. 35.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Енисейский вестник (Красноярск). 1919. № 111. 6 июня.

<sup>4</sup> Там же. 1919. № 125. 24 июня.

артелей». Помимо товаров для населения Сибири на части судов находились военные грузы, предназначенные для «колчаковских» вооружённых сил. С большими сложностями (возникшими по разным причинам – от погодных условий до организационных моментов) была осуществлена перегрузка товаров (часть из которых выгрузить вовсе не удалось). В Сибирь было ввезено 2754,7 т (168178 пудов) различных грузов (включая военные), а в Архангельск отправлено 3158 т (192815 пудов). Кроме этого около 900 т (54906 пудов) погрузили на английский и шведский пароходы<sup>1</sup>. 28 сентября 1919 г. морская часть экспедиции пришла в Архангельск, а 24–27 октября 1919 г. речные суда достигли Томска.

Экономический эффект Карской экспедиции оказался не очень большим (главным образом из-за отказа участвовать в ней западных (прежде всего – британских) торговых кругов, не веривших в эффективное использование СМП). Но главное её достижение заключалось не в нём. Несмотря на тяжелейшие условия Гражданской войны (армии, подчинённые Всероссийскому правительству А.В. Колчака, в этот период отступали), экспедициям, отправившимся с запада и с востока удалось не только практически полностью выполнить свои задачи (как экономические, так и научно-прикладные), но и доказать, что использование Северного морского пути как постоянно действующей транспортной магистрали возможно и полностью экономически оправданно. Несмотря на наличие ряда публикаций, посвящённых Карской экспедиции, история её экономической и логистической составляющей нуждается в подробном исследовании.

За экономическими вопросами члены Комитета СМП не забывали и о научной составляющей своей работы. В положении о Комитете не была чётко указана его структура. Думается, что его члены занимались её разработкой в рабочем порядке, в расчёте на то, что она будет утверждена в будущем. В частности, предполагалось создание специального отдела, занимающегося исследовательской деятельностью. 23 мая 1919 г. в Омске состоялось заседание междуведомственного согласительного совещания, на котором, в частности, обсуждалось создание научного отдела Комитета СМП. В его компетенцию должен был входить широкий круг задач, включающий в себя: производство гидрографических работ в устьях Оби, Енисея, Лены и Колымы, а также в других акваториях СМП, составление лоций этих районов и руководств для плавания в них, а также подготовка и издание морских карт. Предполагалось, что в состав отдела войдёт Дирекция маяков и лоций СМП. Также руководство

<sup>1</sup> Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Омск, 1922. С. 61.

и сотрудники научного отдела должны были заниматься выбором мест установки радиостанций и производить различные научные исследования в вышеуказанных районах (включающие в себя геологические, экономические и промысловые изыскания). Предусматривалась и издательская деятельность отдела – подготовка и выпуск научно-статистических работ, материалов и трудов (причём отмечалось, что готовые к печати материалы уже имелись)<sup>1</sup>. Известен недатированный проект создания в рамках деятельности Комитета гидрографического отдела и отдела радиотелеграфных станций с задачами сходными упомянутым выше<sup>2</sup>.

В конце 1919 г., несмотря на отступление «колчаковских» вооружённых сил, руководством и сотрудниками Комитета составлялись планы деятельности на следующий год, в которых предусматривался широкий спектр научно-практических работ, в частности: «...продолжение обследования сибирских рек, согласно отчёту экспедиции истекшего года, как путей колоссального значения, облегчающих работу перегруженных железных дорог. Составление карт речных систем Сибири, связанных с Северным морским путём, с исправлением очертаний берегов их и моря в их районах, а также нанесением всех имеющихся данных о глубинах, расстояниях, погрузочных пунктах, удобных стоянках для судов и перегрузок, разных опознавательных знаков и прочих [элементов], необходимых при практическом пользовании этими путями. Издание брошюры-справочника о Северном морском пути, согласно выработанного Комитетом плана, для привлечения внимания к этому пути широких кооперативных и торгово-промышленных кругов России и заграницы»<sup>3</sup>.

Большинству из этих планов суждено было сбыться в той или иной форме, но уже при новой власти. После падения правительства Колчака Комитет Северного морского пути действовал при Сибирском революционном комитете (существовал до 1925 г.), начиная с 12 апреля 1920 г. В его составе в первые годы трудились некоторые сотрудники, начинавшие работу при Колчаке.

25 апреля 2019 г. Комитету Северного морского пути исполнилось 100 лет. Не осталось в стороне от этого значимого юбилея лишь ФБУ Музей морского флота – один из интереснейших и богатейших морских музеев, основанный в 1958 г. в Москве. В день юбилея в его стенах открылась фотодокументальная выставка «Комитет Северного морского пути. 1919–2019» – совместный проект музея и Дома русского зарубежья им. А. Солженицына. К открытию было приурочено заседание Комиссии географии

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 10. Л. 46.

<sup>2</sup> Там же. Д. 20. Л. 40.

<sup>3</sup> Там же. Д. 10. Л. 34.



полярных стран Московского городского отделения Русского географического общества, на котором собравшиеся вспомнили об истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути в 1919 г. и преемственности от него ГУСМП, а также учреждений, отвечающих за оборудование и эксплуатацию Северного морского пути, организованных впоследствии.

## Приложение 1

### *Объяснительная записка к проекту учреждения Комитета по использованию Северного морского пути<sup>1</sup>*

Вопрос об использовании Северного морского пути в общем плане государственного хозяйства хотя и имеет большую литературу и прошлое, однако остаётся до сих пор ещё достаточно новым, а по текущему моменту приобретает даже первостепенную важность.

Является настоятельно необходимым создание такого положения, при котором путь этот сделался бы в самом недалёком будущем артерией, по которой в Сибирь влились бы наиболее экономным образом продукты производства заокеанских стран, снабжая русский рынок и предотвращая экономические кризисы со всеми их последствиями при помощи импорта из стран с наиболее развитой индустрией, в обмен на колоссальные запасы сырья, требующего для экспорта сравнительно недорогого фрахта.

В настоящий момент перед правительством лежит более срочная и весьма важная очередная задача, а именно – планомерно использовать Северный морской путь в навигацию 1919 года, как в целях военно-политических, так и экономических.

В связи с последней задачей выяснилась срочная необходимость учреждения правительственного органа для организации и регулирования экспорта и импорта по Северному морскому пути в предстоящую навигацию и дальнейшего научного и практического улучшения этого пути.

Эта цель настолько срочная, что если в течение ближайших недель не будут выполнены все необходимые формальности к учреждению органа по использованию Северного морского пути, то не будет использована и навигация 1919 года.

Предлагаемый проект Положения о Комитете Северного морского пути преследует цель создания деловой междуведомственной организации с широкими правами для всестороннего освещения и немедленного решения возникающих вопросов.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 162–163.

Состав Комитета должен дать возможность освещать вопросы представителям как заинтересованных правительственных ведомств, так и органов общественных, непосредственно соприкасающихся с экономикой страны, и тем полнее гарантировать полное соответствие принимаемых решений с потребностью общеполитической и экономической жизни страны.

Поэтому в Комитет входят представители тех министерств и общественных организаций, которые непосредственно соприкасаются с вопросами экспорта и импорта по Северному [морскому] пути.

Что касается прав Комитета (предусмотренных § 4 Положения), то для осуществления поставленных срочных задач ему должна быть предоставлена наибольшая самостоятельность. Участие представителей ведомств контроля и общественных организаций гарантирует, как правильность расходования средств, так и соответствие действий Комитета с общим политическим и финансовым положением страны. Поэтому § 4 предусматривает самостоятельность Комитета в решении вопросов, когда они не выходят за пределы прав отдельных ведомств. И только в тех случаях, когда необходимо производство действий, превышающих эти права, постановления Комитета представляются в высшую государственную инстанцию.

Для успешного выполнения плана использования Северного [морского] пути в интересах снабжения армии и населения продуктами заграничной индустрии по Северному морскому пути, по согласовании его и смете соображению в Комитете, все исключительные функции передаются министру торговли и промышленности, в том числе и вытекающее отсюда право заключения всякого рода договорных условий с держателями необходимых грузов и с транспортёрами, независимо от подданства.

Но так как исключительные условия транспорта по Северному морскому пути, его недостаточное научное исследование и техническое оборудование требуют не только исключительной постановки самой работы по созданию этого транспорта, но и постоянного научного исследования, то возложить это дело на какой-нибудь отдел Министерства торговли и промышленности не представляется возможным. Успех этого дела может быть достигнут, только когда оно будет поручено специальной экспедиции, могущей внести как пытливість научного метода, так [и] энергию и творчество исследователя.

Поэтому в проект вводится организация экспедиций Северного морского пути, причём, т. к. число сотрудников невозможно установить к[акими]-н[ибудь] штатами, в виду новизны дела и неизвестности его размеров, недостатка к тому фактически исчерпывающих данных,

то и число сотрудников определить представляется в сметном порядке в зависимости от развития дела.

## Приложение 2

### *Проект положения об учреждении Комитета Северного морского пути<sup>1</sup>*

#### § 1

Для организации и регулирования экспорта из Сибири сырья и фабрикатов местной промышленности и импорта в Сибирь фабрикатов, необходимых для снабжения армии и населения, по Северному морскому пути, а также для проведения в жизнь дальнейших мероприятий по усовершенствованию этого пути учреждается Комитет Северного морского пути.

#### § 2

Комитет состоит под Председательством Министра торговли и промышленности или его заместителя, из представителей от:

1. Военного министерства
2. Морского министерства
3. [Министерства] торговли и промышленности
4. [Министерства] путей сообщения
5. Министерства финансов
6. Министерства иностранных дел
7. Министерства земледелия
8. Министерства снабжения и продовольствия
9. Государственного контроля
10. По выборам от объединённых земских и городских учреждений – по одному [представителю]
11. По выборам от Совета съездов торговли и промышленности – один [представитель]
12. По выборам от кооперативных объединений – один [представитель].

#### § 3

На комитет возлагается рассмотрение плана сметных предположений и согласование интересов всех ведомств по выполнению задач, указанных в § 1 настоящего положения.

---

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. р-7492. Оп. 1. Д. 5. Л. 164 и об.

#### § 4

Комитет разрешает в окончательном виде все вопросы, связанные с ввозом и вывозом по Северному морскому пути, в том случае, если вопросы эти могли бы быть разрешены каждым подлежащим ведомством в отдельности. В тех же случаях, когда решение вопроса выходит из пределов прав, предоставленных отдельному ведомству, постановление Комитета вносится на разрешение Совета министров. Комитет имеет право приглашать для участия в своих заседаниях представителей заинтересованных ведомств, общественных и коммерческих организаций и специалистов, как русских, так и иностранных с правом совещательного голоса.

#### § 5

Разработка плана; сметных соображений и самое выполнение всех мероприятий по организации экспорта и импорта по Северному морскому пути, а равно и разрешение всех вопросов по усовершенствованию этого торгового пути возлагается на Министерство торговли и промышленности. Для этой цели при министерстве учреждается временная Экспедиция Северного морского пути.

#### § 6

Начальник экспедиции<sup>1</sup> назначается Советом министров и является заместителем председателя Комитета Северного [морского] пути. Временный штат экспедиции учреждается в сметном порядке по представлению Министра торговли и промышленности через Комитет Северного морского пути, причём все чины экспедиции числятся на государственной службе по Министерству торговли и промышленности сверх штата.

#### § 7

Все операции, как по вывозу, так и по ввозу, совершаемые через Комитет, облагаются процентным сбором в размере, определяемом сметой для составления особого капитала Северного морского пути в целях постепенного научного изучения и технического совершенствования этого пути.

---

<sup>1</sup> В одном из вариантов проекта приведён такой вариант: «Председатель Комитета и начальники экспедиций...» (Там же. Л. 166 об.).

**Приложение 3*****Положение о Комитете Северного морского пути<sup>1</sup>***

*Апреля 25-го дня 1919 г. об утверждении*

*положения о Комитете*

*Северного морского пути*

*На подлинном написано: «Утверждаю. Верховный Правитель адмирал Колчак».*

*Совет Министров постановил:*

*1. Утвердить прилагаемое положение о Комитете Северного морского пути.*

*2. Ввести сие положение в действие до распубликования его Правительствующим Сенатом.*

*За председателя Совета Министров Г. Краснов*

*Временно управляющий*

*Министерством торговли и промышленности Ф. Томашевский*

*Управляющий делами Верховного Правителя и*

*Совета Министров Георгий Тельберг*

*Положение*

*о Комитете Северного морского пути*

*1. Для организации и регулирования экспорта из Сибири сырья и фабрикатов местной промышленности и импорта в Сибирь фабрикатов по Северному морскому пути, а также для проведения в жизнь дальнейших мероприятий по усовершенствованию этого пути при Министерстве торговли и промышленности учреждается Комитет Северного морского пути.*

*2. Комитет состоит под председательством лица, назначаемого верховной властью по представлению министра торговли и промышленности из представителей по одному от: 1) Военного министерства, 2) Морского министерства, 3) Министерства торговли и промышленности, 4) Министерства путей сообщения, 5) Министерства финансов, 6) Министерства иностранных дел, 7) Министерства земледелия, 8) Министерства снабжения и продовольствия, 9) Государственного контроля, 10) Комитета по внешней торговле, 11) по выборам от Совета съездов торговли и промышленности, 12) по выборам от кооперативных объединений и 13) из двух представителей от объединённых земских и городских*

<sup>1</sup> Правительственный вестник (Омск). 1919. № 128. 6 мая.

учреждений по выборам – одного от земских и одного от городских.

3. На Комитет возлагается рассмотрение плана, сметных предположений и согласование интересов всех ведомств по выполнению задач, указанных в статье первой настоящего положения.

4. Комитет разрешает в окончательном виде все вопросы, связанные с ввозом и вывозом по Северному морскому пути в том случае, если вопросы эти могли бы быть разрешены путем соглашения подлежащих ведомств. Комитет имеет право приглашать для участия в своих заседаниях представителей заинтересованных ведомств, общественных и коммерческих организаций и специалистов, как русских, так и иностранных, с правом совещательного голоса.

5. Комитет имеет право, для выполнения возложенных на него задач, снаряжать и отправлять экспедиции.

6. При Комитете учреждается Управление делами Комитета, штат служащих коего, а также и указанных в статье 5 сего положения экспедиций устанавливается в сметном порядке через Комитет Северного морского пути. Все чины Управления делами Комитета и экспедиции числятся по Министерству торговли и промышленности сверх штата.

7. Все операции, как по вывозу, так и по ввозу, совершённые через Комитет, облагаются процентным сбором в размере, определяемом сметой для составления особого капитала Северного морского пути в целях постепенного научного изучения и технического совершенствования этого пути.

Временно управляющий  
Министерством торговли и промышленности  
Ф. Томашевский.

МОШНИК Ю.И.

Деятельность Транспортно-промышленного колониционного комбината Мурманской железной дороги по освоению Мурманского края в 1920-е гг.

MOSNIK Y.I.

The activity of the transport and industrial colonization plant of the Murmansk railway for the development of the Murmansk region in the 1920s

**Сведения об авторе:**

*Мошник Юлия Игоревна*, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник ГБУК ЛО «Выборгский объединённый музей-заповедник» (Выборг)  
*julia.moshnik@gmail.com*

**Author:**

*Mosnik Yuliya Igorevna*, Candidate of Historical Sciences, senior researcher of «Vyborg Museum-reserve» (Vyborg)  
*julia.moshnik@gmail.com*

**Аннотация**

В статье рассматривается попытка колонизации Мурманского края силами специализированного комбината Мурманской железной дороги. На материалах Ленинградского областного государственного архива в Выборге и литературы 1920-х гг. анализируется ход колонизации, состав и занятия колонистов, причины остановки проекта в 1930 г.

**Abstract**

The article is devoted to the development of the Murmansk region in the 1920s by the special plant of the Murmansk railway. The organization and experience of colonization process and the reasons of its fail at 1930 are analyzed in the paper. It is based on the sources from the Leningrad Region State Archive in Vyborg.

**Ключевые слова:**

Мурманская область, Мурманская железная дорога, советская колонизация Арктики.

**Keywords:**

Murmansk region, Murmansk railway, Soviet colonization of the Arctic region.

Деятельность Транспортно-промышленного колонизационного комбината Мурманской железной дороги в 1923–1929 гг. – редкий в советской истории пример успешного комплексного хозяйственного освоения края силами ведомства.

Мурманская губерния, входившая с 1918 г. в состав Северо-Западной области с административным центром в Петрограде<sup>1</sup>, была самым экономически отсталым регионом на севере европейской России. Развитию края препятствовали тяжёлые климатические условия, отсутствие путей сообщения и катастрофическая нехватка трудовых ресурсов. В северных районах области, за исключением нескольких портовых посёлков, Колы и Мурманска<sup>2</sup>, почти не было населения (средняя плотность составляла от 0,1 до 0,4 чел. на км<sup>2</sup>)<sup>3</sup>. Собственно, решение правительства о присоединении Мурманской губернии к расположенным южнее районам было вызвано желанием каким-то образом исправить ситуацию в надежде, что хозяйственная жизнь края улучшится «с постепенным развитием путей сообщения», заселением его и освоением его ресурсов.

Помочь в хозяйственном освоении края могло стимулирование деятельности незамерзающего Мурманского порта, принимавшего в начале 1920-х гг. около 30 заграничных судов в год<sup>4</sup>. Отсутствие надёжной связи

<sup>1</sup> В состав Северо-Западной области в 1920-х гг. входили Ленинградская, Псковская, Новгородская, Череповецкая и Мурманская губернии и Автономная Карельская ССР. Согласно постановлению Экономического совета (ЭКОСО) РСФСР от 1 июля 1926 г. район Кольского полуострова и Мурманская губерния были признаны «северными окраинами Северо-Западной области» (Ленинградский областной государственный архив в Выборге (ЛОГАВ). Ф. Р 3436. Оп. 1. Д. 41. Л. 1).

<sup>2</sup> По данным Губстатотдела на сентябрь 1926 г. население Мурманска в 1926 г. составляло 7801 чел., из которых 43,1 % составляли работающие со среднегодовым заработком в 1188 руб. (ЛОГАВ. Ф. р-3436. Оп. 1. Д. 41. Л. 15 об.). На 1923 г. в городе действовало 25 предприятий с общим числом занятых 316 чел. (Смирнова В.В., Шубин С.И. Развитие региональных центров Европейского Севера России в условиях советской модернизации 1920–1930-х гг. // Вопросы территориального развития. 2017. № 3. С. 7).

<sup>3</sup> Северо-Западная область / сост. М.Б. Вольф и Г.А. Мебус. Л., 1926. С. 16.

<sup>4</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3435. Оп. 1. Д. 117. Л. 1.



между портами Мурманска и Архангельска затрудняло доставку и перераспределение грузов между основными потребителями – Карельской Трудовой коммуной и трестом «Северолес». Экономика Заполярья, где не было условий для развития сельского хозяйства, могла бы развиваться и за счёт промыслов, прежде всего рыболовства и заготовки пушнины. Однако привлечь промысловиков в пустующие районы можно было только при условии, что у них будут сколько-то приемлемые бытовые условия для проживания и возможность приобрести необходимый инвентарь, а затем сбыть товар с выгодой для себя. Наркомат внешней торговли предложил решить эту проблему через восстановление режима беспощинной торговли в портах Мурманского берега.

Вопрос об установлении в порту Мурманска режима порто-франко был поднят в конце 1922 г. «Весь Северный край нуждается в толчке для своего экономического развития, и такой толчок может дать только порто-франко», – писал в своём отчёте инспектор Петроградского таможенного участка Бабанин, обследовавший Мурманский берег в январе 1923 г. Констатируя крайне низкую эффективность работы порта и слабое развитие внешних торговых связей на Севере, он приходит к выводу о «необходимости колонизации края»<sup>1</sup>. Инспектор считал, что пропускная способность порта теоретически могла бы быть больше, если бы удалось активизировать деятельность Мурманской железной дороги, «провозоспособность» которой он оценил как «крайне незначительную»<sup>2</sup>.

Так начался новый, советский этап колонизации Карело-Мурманского края. Попытки заселить Мурманский север предпринимались и прежде. Начиная с 1868 г. российские власти поощряли переселение в северные районы, предоставляя льготы по воинской повинности и по беспощинному провозу товаров, бесплатно отпуская переселенцам лес для строительства и выдавая денежные ссуды<sup>3</sup>. Возможностями колонизации воспользовалось до Первой мировой войны несколько сотен семейств. Главным препятствием в колонизации края был даже не климат, а почти полная отрезанность Мурманского побережья от центра, невозможность обеспечить себя и свою семью хотя бы самым необходимым, низкая эффективность и неразвитость промыслов и внешней торговли.

29 августа 1922 г. было образовано правление Мурманской железной дороги<sup>4</sup>, а 25 мая 1923 г. постановлением Совета труда и обороны (СТО) задачи по развитию Мурманской губернии были поставлены

<sup>1</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3435. Оп. 1. Д. 117. Л. 20.

<sup>2</sup> Там же. Л. 2.

<sup>3</sup> Малашенков А.А., Федоров П.В. Почва на северных скалах. Православный некрополь Мурманского берега Баренцева моря (1863–1920). СПб., 2017. С. 7.

<sup>4</sup> Звенев В. 29 августа // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 25 (40). С. 2.

перед Транспортно-промышленным колонизационным комбинатом (ТПКК), который получил в управление 3 372 000 га неосвоенных земель, разбитых на 4 участка, располагавшихся вдоль полотна железной дороги<sup>1</sup>. Проект был активно поддержан Наркомом путей сообщения Ф.Э. Дзержинским<sup>2</sup>. Председателем ТПКК был назначен Арон Маркович Арнольдов (1894–1937), служивший до этого уполномоченным НКПС на Мурманской железной дороге.

Предполагалось, что освоение края будет проводиться по примеру «канадизации» – через привлечение на пустующие земли людей, которые получают здесь участки, работу, финансовые и социальные льготы. Целью деятельности ТПКК стало заселение Карело-Мурманского края, формирование на этой территории оседлого населения, работающего в системе комбината. Характерно, что инициатива в расширении функций железной дороги до размеров «крупного производственного органа», ответственного за колонизацию края, исходила от самого руководства Мурманской железной дороги<sup>3</sup>. А.М. Арнольдов считал, что Мурманская железная дорога должна в скором будущем исполнить своё историческое предназначение – «быть на Севере связующим звеном Союза республик с Западной Европой и Америкой»<sup>4</sup>, обеспечив внешнюю торговлю, прежде всего между Ленинградом и Финляндией. Другая, и гораздо более важная и сложная, задача представлялась ему как «пионерско-колонизационная». «Естественно, – писал он, – что дело колонизации могло принять на себя только единственное предприятие, с которым связаны жизнь и промышленность всего края, т.е. Мурманская железная дорога»<sup>5</sup>.

Уже в первые два года работы комбината начала проводиться расчистка участков от леса, осушение болот, проводились опыты по формированию луговой растительности после мелиорации. В составе ТПКК были сформированы отделы, отвечавшие за различные виды деятельности: Желлес (лесозаготовки), Желрыба (торговля и снабжение), Муркомпорт, Желстрой (строительные работы), Желсиликат (строительные материалы), транспортный и колонизационный отделы.

Работу по переселению осуществлял колонизационный отдел. К 1927 г. его усилиями для переселения были подготовлены участки на 1370 семей – от 5 до 27 га каждый, устроено в новых районах около

<sup>1</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3163. Оп. 1. Д. 91. Л. 673.

<sup>2</sup> Арнольдов А. Колонизация Мурмана. Достижения и ближайшие перспективы. Л., 1924. С. 8.

<sup>3</sup> Овчинников Н.Я. Очередные колонизационные задачи на севере Европейской части России // Северная колонизационная экспедиция. Пг., 1922. С. 61.

<sup>4</sup> Арнольдов А. Колонизация Мурмана. Достижения и ближайшие перспективы. Л., 1924. С. 12.

<sup>5</sup> Там же. С. 18–19.

6000 человек (1200 семейств). Переселенцы подразделялись на четыре группы: 1. Жители отдалённых от железной дороги районов Карело-Мурманского края, 2. Работники железной дороги, 3. Жители северных областей и 4. Прочие<sup>1</sup>. Преимущество при переселении имели первые две группы. Представители третьей и четвертой групп могли рассчитывать на поддержку своего заявления, если у них имелся инвентарь и средства на обзаведение хозяйством.

Всю заселяемую территорию покрывали леса и болота; выращивание зерновых культур здесь было невозможно, но при условии усердной работы колонисты могли рассчитывать преуспеть в разведении скота. Но главным источником заработка колонистов был лес. На рубке леса можно было заработать 300–600 руб. на двор или более 800 руб. – если в семье было несколько мужчин. Кроме того, можно было устроиться работать на железной дороге, в горнодобывающей промышленности или в промысловую артель. Сотрудники колонизационного отдела предупреждали заявителей о том, что требуются люди «крепкие, привычные к северной природе, не боящиеся сплошных лесов»<sup>2</sup>.

Потенциальные колонисты должны были обращаться с заявлением в штаб колонизационного отдела, расположенный в Ленинграде<sup>3</sup>, представив заверенные справки о составе семьи, роде занятий и имуществе. Осмотр участков проводился лично или по доверенности, причём билет на проезд к месту осмотра предоставлялся за ½, а позднее и за ¼ стоимости. Переселенцам выдавались соответствующие удостоверения, а также предоставлялся ряд льгот: бесплатный проезд к месту поселения, освобождение от военного призыва на десять лет и от уплаты налогов на такой же срок. Имущество в пределах установленных норм перевозилось по железной дороге бесплатно. Единовременно выдавалась ссуда – от 750 до 1500 руб. на семью, которая при успешном ведении хозяйства могла стать на ½ невозвратной. В течение двух лет колонисты должны были построить жилье, причём вырубка леса на строительство и отопление также осуществлялась на безвозмездной основе.

Далеко не все те, кто пожелал осваивать новые районы, оказались приспособлены к жизни в тяжелых условиях Крайнего Севера. В августе 1926 г. правление Мурманской железной дороги сообщало в Троцкое узелуправление<sup>4</sup>, что из поступивших за три года более 2000 заявлений

<sup>1</sup> Советов А. За классовую линию в Карело-Мурманской колонизации // Карело-Мурманский край. 1928. № 12. С. 16.

<sup>2</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3163. Оп. 1. Д. 91. Л. 673–674.

<sup>3</sup> Штаб отдела размещался по адресу: Ленинград, наб. р. Фонтанки, д. 117.

<sup>4</sup> Троцк (ныне Гатчина) был одним из городов, откуда предполагалось переселение колонистов в Карело-Мурманский край.

о желании переселиться в Карело-Мурманский край «по факту переселено около 550 семей с числом членов около 2500 человек»<sup>1</sup>, т.е. почти три четверти ходатайств не завершались переселением (были отклонены либо сами переселенцы отказались от своих планов, получив более полное представление об условиях жизни в заселяемых районах).

Многие колонисты не имели никакого инвентаря, более половины вообще не имели средств. Тем не менее, ТПКК прилагал усилия к тому, чтобы обеспечить нуждающихся жильём, орудиями труда, необходимыми товарами. В восточных районах Северо-Западной области, население которой было отчасти приспособленным к трудным северным условиям жизни, велась на протяжении всего периода деятельности комбината агитация. В 1929 г. комбинат и Свирьстрой обращались уже в Лен-облисполком с ходатайством о переселении в Карело-Мурманский край крестьян из района Свирского строительства, где хозяйства затапливались<sup>2</sup>. Для этой цели колонизационный отдел готов был «теперь же предоставить переселённым Свирьстроем хозяйствам три колонизационных участка в районе ст. Сегежа ёмкостью для переселения в течение года 40 семейств». Однако решением облисполкома в ходатайстве было отказано, «учитывая крайне слабую заселённость Лодейнопольского округа, нуждающегося в дополнительном заселении»<sup>3</sup>.

То, что колонизация осуществлялась в лесных районах, не означало, что новоприбывшие переселенцы смогут быстро построить дом и обзавестись своим хозяйством. В 1926 г. пришлось констатировать, что «положение жилищного дела на Мурманской ж.д. является самым тяжёлым. Свыше 60 % существующих жилых строений требует капитального ремонта... Сотни семей железнодорожников живут во временных строениях, сколоченных из шпал, в вагонах-кузовах, землянках. Жильё в вагонах, несмотря на принимаемые меры путём новой стройки, в 1925/6 году не только не уменьшилось, но увеличилось по сравнению с прошлым годом... В неприглядных жилых условиях население должно вырождаться и здоровье его в целом терпит большой ущерб»<sup>4</sup>. Новое строительство велось, но оно не способно было обеспечить нужды прибывающего населения.

Стараниями ТПКК были, тем не менее, достигнуты большие успехи в освоении ресурсов края. На Кольском п-ве было построено за пять лет

<sup>1</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3244. Оп. 1. Д. 5. Л. 5.

<sup>2</sup> К загоплению предполагалось 31 селение, 1495 хозяйств, около 600 крестьянских усадеб.

<sup>3</sup> Там же. Д. 91. Л. 662.

<sup>4</sup> [Врач-мурманец]. Здравоохранение на Мурманской жел. дор. // Вестник Карело-Мурманского края. 1926. № 19–20. С. 24.

четыре завода, в 10 раз вырос объём заготовок леса, было осушено 1800 га болот, существенно выросли объёмы промысловой и потребительской кооперации. Среди направлений деятельности колонизационного отдела было даже развитие сезонного туризма. Дорожно-экскурсионное бюро призывало всех желающих совершить летние железнодорожные экскурсии «к грандиозным, превосходящим Иматру, водопадам, в страну древнейших исторических памятников, в страну мрамора и гранита, к незамерзающему Мурманскому порту, на берега Белого и Мурманского морей».

Колонизационный отдел инициировал геологоразведку: привлёк Институт по изучению Севера, Геологический комитет с целью установления промышленного значения местных руд. Результатом этой работы стало открытие месторождений апатитов и нефелиновых руд. На сезон 1926/27 разведывательные работы на Кольском п-ве были разрешены Карелмурсиндикату, государственному тресту «Русские самоцветы» и Институту по изучению Севера<sup>1</sup>. Исследовательские работы проводила Комплексная Кольская экспедиция (естественно-географический отряд под руководством профессора А.А. Григорьева, геолого-минералогический отряд под руководством академика А.Е. Ферсмана и антрополого-этнографический отряд под руководством Д.А. Золотарева). Именно в 1920-х гг. были заложены основы комплексного изучения Кольского полуострова и Хибин.

Важным направлением работы колонизационного отдела было развитие сельского хозяйства. Еще в апреле 1923 г. в Карело-Мурманский край был откомандирован выпускник Петербургского сельскохозяйственного института И.Г. Эйхфельд для организации в Заполярье опытного сельскохозяйственного пункта<sup>2</sup>. Советская агрономическая наука, опираясь на поддержку Центрального агрономического управления Наркомата путей сообщения, пыталась доказать, что «Кольский Север может быть в сельскохозяйственном отношении освоен, окультурен, что он может дать человеку почти всё, что ему нужно для жизни»<sup>3</sup>. При этом сам Эйхфельд в 1934 г. отмечал, что в первые годы работа опорного пункта развивалась медленно, поскольку «идея сельскохозяйственного освоения Крайнего Севера казалась безнадежной и несвоевременной»<sup>4</sup>. Основным

<sup>1</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3436. Оп. 1. Д. 41. Л. 2 об.

<sup>2</sup> Дюжилов С.А. Полярное земледелие: постановка проблемы и её решение в 1920-е годы на Кольском Севере // Труды Кольского научного центра. Гуманитарные исследования. 2016. Вып. 9. № 3. С. 74.

<sup>3</sup> Ковалёв Н. Борьба за Север // Карело-Мурманский край. 1933. № 7–8. С. 29.

<sup>4</sup> Эйхфельд И.Г. Советская наука победила суровую полярную почву // Карело-Мурманский край. 1934. № 1–2. С. 23.

направлением развития было овощеводство, необходимое для жизни колонистов, – прежде всего выращивание корнеплодов и картофеля<sup>1</sup>.

Землеустроительные работы осуществлялись силами землеустроительных партий под руководством квалифицированных инженеров. Партии состояли из студентов технических вузов старших курсов и начинающих рабфаковцев. Все они получали обмундирование и инструктаж<sup>2</sup>.

Успешность деятельности Транспортно-промышленного колонизационного комбината была очевидна: за очень короткий срок под его контролем и руководством Карело-Мурманский край сильно изменился, а железная дорога действительно стала движущей силой этих изменений. Тем не менее, начиная с 1927 г. органы советского партийного и экономического контроля стали усматривать в деятельности комбината нарушения и нецелесообразные траты. Первые признаки кризиса коснулись системы снабжения. Торговая деятельность Желрыбы была признана неудовлетворительной и не выдерживающей конкуренции с Мурманским Транспортно-потребительским обществом<sup>3</sup>. Действующая кооперативная сеть подлежала, согласно постановлению ЭКОСО<sup>4</sup>, интегрированию. Это означало объединение мелких промысловых артелей и потребительских кооперативов и, по сути, начало борьбы с частным предпринимательством, которое теперь воспринимали как «дикое». Средства потребительской кооперации «застревали» у населения, росла его задолженность<sup>5</sup>. Отчасти эти проблемы были связаны с тем, что деятельность ТПКК была слишком мало связана с такими видами традиционного для Карело-Мурманского края хозяйства, как наживочное дело, рыбацкое судостроение, оленеводство, зверобойное хозяйство – в развитии которых было заинтересовано активное население, готовое к вовлечению в кооперацию.

Проведённая в 1926/1927 гг. «полярная перепись» (статистико-экономическое обследование окружным статотделом внегородского населения) затронула 855 хозяйств и 57 % всего населения края. Она выявила «извращения классовой линии», выразившиеся в кредитовании добросовестных и хозяйственных колонистов, которые таким образом превращались в «классово чуждый» элемент. В 1928 г. на страницах журнала «Карело-Мурманский край» развернулась дискуссия о «классово правильной линии колонизации на нашем Севере». Её открыла статья А. Советова «За классовую линию в Карело-Мурманской

<sup>1</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3436. Оп. 1. Д. 41. Л. 2 об.

<sup>2</sup> Землеотводные и мелиоративные работы // Вестник Карело-Мурманского края. 1924. № 1. С. 25.

<sup>3</sup> ЛОГАВ. Ф. Р 3436. Оп. 1. Д. 41. Л. 29.

<sup>4</sup> Там же. Д. 432. Л. 7.

<sup>5</sup> Там же (осенью 1927 г. она составила около 704 тыс. руб.).

колонизации», автор которой заявлял, что через пять лет после начала работы ТПКК «стало возможно подбирать желательный контингент как персонала, обслуживающего дорогу, так и переселенцев». Что же было не так с контингентом колонистов? А. Советов на основании данных переписи 1926 г. делает вывод о том, что до переезда в Карело-Мурманский край более 47 % переселенцев принадлежали к рабочим специальностям, 16,4 % занимались сельским хозяйством и промыслами, 35,5 % были служащими. И лишь 1 % колонистов составлял «нетрудовой элемент»<sup>1</sup>. К 1928 г. колонисты, обжившие новые районы, распределялись по социальным группам уже иначе: процент рабочих снизился до 34,5 %, тогда как занятых в сельском хозяйстве и на промысловых работах стало 45,2 %. Такие изменения были вполне естественны, ведь колонисты ехали на Север с желанием изменить образ жизни, а привлечение переселенцев в промышленную кооперацию было одной из задач колонизационного отдела. Однако в феврале 1929 г. статистическим данным было дано другое объяснение: «происходит постепенное деклассирование пролетарских элементов... Фактически они (колонисты. – Ю.М.) занимаются обслуживанием сезонников, сдавая им помещения, столуя, продавая мясо, занимая деньги, организуя лавочки – легальные и нелегальные – и шинкарству»<sup>2</sup>. Иными словами, переселенцы при посредничестве ТПКК заняты не социалистическим освоением Севера, а личным обогащением. Самыми популярными сферами занятости стали, по мнению критиков деятельности комбината, мелкая торговля и извоз.

Подобная трактовка результатов колонизации, не учитывающая многих особенностей развития территории, отражает, тем не менее, парадоксальность сложившейся ситуации: поддерживая добросовестных и ответственных переселенцев, которые справлялись с тяготами первых лет колонизации, хозяйство которых постепенно крепло, Комбинат содействовал их «распролетариванию» и росту частной собственности. Похожая ситуация складывалась в кооперативной сфере, поскольку рассчитывать на новые кредиты могли только те, кто мог вернуть деньги, заработав и получив выгоду – а значит, став «классово чуждым элементом». Интересы конкретных колонистов всё сильнее расходились с интересами социалистического строительства.

Ещё более существенной проблемой в работе ТПКК стал переход к плановой экономике в крае, практически уничтоживший частную

---

<sup>1</sup> Советов А. За классовую линию в Карело-Мурманской колонизации // Карело-Мурманский край. 1928. № 12. С. 15–16.

<sup>2</sup> Спасский А. Неблагодарная работа // Карело-Мурманский край. 1929. № 2. С. 13.

инициативу и существенно сокративший ведомственную самостоятельность железной дороги.

26 сентября 1930 г. постановлением СТО Транспортно-промышленный колонизационный комбинат Мурманской железной дороги был ликвидирован<sup>1</sup>. На состоявшейся в 1931 г. сессии Академии Наук СССР академик Н.И. Вавилов, который за восемь лет до того был горячим сторонником деятельности комбината, поставил финальную точку в истории колонизации Карело-Мурманского края силами ТПКК: «Кончилась эпоха стихийной колонизации Севера. Разрозненный индивидуальный опыт не дал серьёзных результатов. Наступает новая эра, когда организованное на принципах коллективизации и совхозного строительства пролетарское государство со всей мощью современной науки и техники подходит заново к Северу...»<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Тараканов М.А. Использование зарубежного опыта в освоении районов Крайнего Севера (на примере «канадизации» Мурманской железной дороги // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2011. № 2. С. 153.

<sup>2</sup> Вавилов Н.И. Проблема северного земледелия. Материалы Ленинградской чрезвычайной сессии Академии наук СССР 25–30. XI. 1931. Л., 1931. С. 14–15.



ИЛЬИНА В. А.

Государственные планы по хозяйственному освоению Камчатки в 1920-е гг.: внешнеполитический аспект

ILIYINA V. A.

State plans for economic development of Kamchatka in 1920s: a foreign policy aspect

**Сведения об авторе:**

*Ильина Валентина Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и философии Камчатского государственного университета имени Витуса Беринга (Петропавловск-Камчатский)*

*valentina-ilina-2013@mail.ru*

**Author:**

*Iliyina Valentina Aleksandrovna, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Philosophy, Vitus Bering Kamchatka State University (Petropavlovsk-Kamichatsky)*

*valentina-ilina-2013@mail.ru*

**Аннотация**

В статье рассмотрено влияние внешнеполитических условий 1920-х гг., сложившихся в регионе, на подготовку первых государственных планов по хозяйственному освоению Камчатки. Российско-американские, российско-японские отношения на территории Северо-Востока в указанный период имели сложный и противоречивый характер. И США, и Япония были заинтересованы в установлении выгодного положения по отношению к Советской России, сохранении своего лидерства на глобальном и региональном уровнях. В свою очередь, советское государство, используя американо-японские противоречия, выработывало собственную внешнеполитическую стратегию. Она заключалась в стремлении не потерять Северо-Восток РСФСР и по возможности приступить к начальному хозяйственному освоению региона за счёт внешнеэкономических связей. Заключение Рыболовной конвенции 1928 г. стало организационно-правовым фундаментом для дальнейшего концессионного сотрудничества между РСФСР и Японией. Камчатские побережья вновь стали объектами концессионной политики.

Одновременно с допуском японских рыбопромышленников в советские воды был проработан вопрос об ограничении деятельности японской стороны, путём ускоренного развития государственной рыбной промышленности. Для решения взаимосвязанных внешнеполитических и внутриэкономических задач советское правительство в 1927 г. создаёт особую хозяйственную структуру – Акционерное Камчатское общество.

### **Abstract**

The article considers the influence of the 1920s regional foreign-policy conditions on the preparation of the earliest state plans for Kamchatka economic development. Russian and American, Russian and Japanese relationships in the North-East territory were complicated and ambivalent during that period. Both the USA and Japan were interested in reaching a advantageous position in relation to the Soviet Russia, preserving their leadership at the global and regional levels. In its turn, the Soviet state was developing its own foreign policy strategy, taking advantage of American and Japanese conflicts. This strategy was based on the desire not to lose the Far East of the RSFSR and, if possible, to begin initial economic development of this region at the expense of foreign economic relations. The adoption of the Fishery Convention of 1928 provided an organizational and legal foundation for the further concessionary cooperation between the RSFSR and Japan. Kamchatka's coasts again became the objects of concessionary policy. Simultaneously with admitting the Japanese fishery entrepreneurs to the Soviet waters, they considered an issue of restricting the Japanese party activity by means of accelerated development of state-operated fishing industry. In order to solve the interconnected tasks of foreign affairs and domestic economy the Soviet government created a special economic body – “Aktionernoye Kamchatskoye obshchestvo” (Joint-stock Kamchatka Company) – in 1927.

### **Ключевые слова:**

Северо-Восток РСФСР, Камчатка, внешняя политика, США, Япония, государственный план, конвенция, концессионная политика.

### **Keywords:**

the North-East of the RSFSR, Kamchatka, foreign policy, the USA, Japan, state plan, convention, concessionary policy.

Изучение опыта хозяйственного освоения невозможно без учёта внешнеполитического фактора на периферийных, пограничных пространствах, каковым являлась территория Камчатки к середине 1920-х гг. Реализуемые внешнеполитические планы далеко не всегда были согласованы с экономическим подходом по подъёму и развитию удалённого

региона. В связи с этим возникает необходимость дальнейшего исследования обстоятельств разработки первых государственных планов, и той социально-экономической цены, которую заплатил регион за участие в выполнении военно-политических целей советского государства в 1920–1940-е гг.

Гражданская война и иностранная интервенция окончились на Дальнем Востоке к концу октября 1922 г. В ноябре того же года была упразднена Дальневосточная республика, и Советская Россия географически вышла на самые удалённые окраины.

На повестку дня был вынесен вопрос о политическом контроле, восстановлении разрушенного хозяйства и дальнейшем развитии территорий. Однако внешнеполитическая ситуация, сложившаяся в регионе, была крайне сложна и противоречива. США и Япония были заинтересованы в установлении выгодного положения по отношению к Советской России, сохранении своего лидерства на глобальном и региональном уровнях.

Каждая из этих стран разработала свою стратегию действий. Так правительство США делало многое, чтобы занять на Дальнем Востоке лидирующие позиции в контроле ключевых транспортных точек, которые лежали на кратчайшем пути из Аляски в Восточную Сибирь. Для этого они планировали построить морскую базу у Петропавловска-на-Камчатке, крупный порт в Охотском море в районе с. Аян и железную дорогу от Аяна до центра Якутии<sup>1</sup>. Несмотря на неприятие большевизма американцами, антияпонская почва сближала обе стороны и привлекла внимание американского капитала к советской концессионной политике на Дальнем Востоке, Камчатке. Американец Б. Вандерлип предложил взять в аренду всю территорию Камчатки на 49 лет. Начались переговоры. Политическая сторона переговоров советского руководства с «Синдикатом Вандерлипа» очевидна. Государство во что бы то ни стало стремилось обезопасить восточные границы РСФСР. В.И. Ленин подчёркивал: «Мы даём Америке такую территорию для экономической утилизации, где нас абсолютно нет и куда мы не можем дать ни морских, ни военных сил»<sup>2</sup>. Однако переговоры с Б. Вандерлипом, продолжавшиеся на протяжении нескольких лет, не привели к практическим результатам. Советская сторона настаивала на полном дипломатическом признании со стороны США как главном условии взаимовыгодного сотрудничества и данной

<sup>1</sup> Григорцевич С.С. Американская и японская интервенция на советском Дальнем Востоке и её разгром. (1918–1922 гг.). М., 1957. С. 35.

<sup>2</sup> Ленин В.И. Доклад о концессиях на фракции РКП(б) VIII Съезда Советов 22–29 декабря 1920 г. // Ленин В.И. Полное собрание сочинений. М., 1963. Т. 42. С. 95.

сделки. В свою очередь, отсутствие дипломатических отношений между Советской Россией и США становилось непреодолимым препятствием для практического воплощения коммерческих замыслов Б. Вандерлипа. Переговоры с американским предпринимателем продолжались до 1923 г., но договор с ним так и не был заключен.

По другому сценарию складывались советско-японские отношения. Возвышение Японии началось ещё в конце XIX в., когда за короткий период времени её экономика была модернизирована и приобрела характерные индустриальные черты. В результате проигрыша России в Русско-японской войне 1904–1905 гг. был заключён Портсмутский договор. В перечне условий договора значилось и то, что Россия принимала на себя обязательство «войти в соглашение в видах предоставления японским подданным прав по рыбной ловле вдоль берегов русских владений в морях Японском, Охотском и Беринговом»<sup>1</sup>.

В подписанной 28 июля 1907 г. русско-японской Рыболовной конвенции японским подданным предоставлялись права участвовать в торгах на рыболовные участки, использовать арендованные участки для обработки и хранения рыбы. Японцы получили равные с русскими права на аренду участков, размеры налогов и пошлин. Так была заложена основа для организации концессионной политики на Северо-Востоке России с 1907–1922 гг.

В годы революции и Гражданской войны на Камчатке (1917–1922 гг.) японские рыбопромышленники стали фактическими монополистами, как по добыче, так и переработке рыбных ресурсов в российских дальневосточных морях. С июня по сентябрь Камчатка была превращена в производственную базу чужого государства. Достаточно сложным было внутреннее положение большинства районов края. Начиная с 1916 г. фактически был прекращён завоз продовольственных и промышленных товаров<sup>2</sup>. Этим воспользовались японские рыбопромышленники, американские коммерсанты, китобои, английские и китайские торговые фирмы. Товары обменивались ими только на пушнину и по баснословно высоким ценам. Подобный подход, а также меняющаяся политическая и международная обстановка были основными причинами голода в северных уездах губернии в 1918, 1921 гг.

Столкнувшись со сложностью совмещения функций организатора общественной жизни и производства в условиях аграрной страны,

---

<sup>1</sup> Обращение ВЦИК к конгрессу и правительству Северо-Американских Соединённых Штатов (20 марта 1921 г.) // Декреты Советской власти. 1 февраля – 31 марта 1921 г. М., 1989. Т. 13. С. 123.

<sup>2</sup> Исаков А.Н. История торговли на Северо-Востоке России в XVII–XX вв. Магадан, 1994. С. 63.

использовавшей ранее производственно-экономический потенциал иностранных инвесторов, приняв во внимание этот опыт и испытав необходимость в политических, экономических связях с окружающим миром, Советское правительство решилось на привлечение в экономику Дальневосточного региона, Камчатки прежних хозяйствующих субъектов – японских рыбопромышленников. 2 марта 1923 г. был принят Декрет «О порядке эксплуатации рыбных и звериных промыслов на Дальнем Востоке». В этом важном документе был определён порядок и организация добывающих промыслов в территориальных водах РСФСР, вдоль побережий Японского, Охотского и Берингова морей. К публичным торгам было разрешено допускать не только граждан РСФСР, но и граждан других государств. Принятие данного Декрета было необходимой мерой. Японское правительство отныне не могло уклониться от непосредственных переговоров с представителями центральных советских органов власти по упорядочиванию крайне противоречивых отношений в области рыболовства на Дальнем Востоке. Созданная в марте того же года Дальневосточная концессионная комиссия (Дальконцеском) осуществляла всю подготовительную работу по оформлению концессионных договоров. Но право подписания самих концессионных договоров принадлежало исключительно правительству СССР.

В рассматриваемый период Япония заняла одно из первых мест во внешнеэкономических приоритетах советского руководства на Дальнем Востоке. Во многом это было обусловлено её доминирующим экономическим влиянием в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Не сбрасывали со счетов и тот факт, что основу сил интервентов на Дальнем Востоке составляли именно японские войска. А советские вооружённые силы в этом пограничном районе страны находились на этапе формирования. Исходя из этих обстоятельств, в отношениях с Японией советское правительство вынуждено было придерживаться разрешительной политики. Уже в 1923 г. японской стороне были предоставлены рыболовные участки на один сезон, а на торгах в 1924 г. срок аренды был определён уже в три года. К 1924 г. у японцев в аренде было 234 морских рыболовных участка, из них 215 в водах западного и восточного камчатского побережий<sup>1</sup>. По данным Дальрыбохоты в 1923 г. на рыбалках в пределах Камчатской губернии работало 22 477 японцев<sup>2</sup>, в то время как во всём Охотско-Камчатском крае проживало всего около 34 000 чел<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Мандрик А.Т. История рыбной промышленности Дальнего Востока (50-е гг. XVII в. – 20-е гг. XX в.). Владивосток, 1994. С. 179.

<sup>2</sup> Флеров В.С. Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922–1926 гг.). Томск, 1964. С. 136.

<sup>3</sup> Поселенные итоги туземной переписи 1926 г. Владивосток, 1928. С. 7.

Учитывая это, было выдвинуто предложение о необходимости создания специальной государственной организации, обязанной комплексно решать все проблемы, возникающие на Камчатке, и оказывать «экономическое противодействие проникновению иностранного капитала и всякого рода хищников»<sup>1</sup>.

На основании решения Совнаркома, Дальбюро ЦК РКП(б) и Дальревкома в мае 1924 г. было создано Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО), которому поручалось снабжение Камчатки и развертывание предприятий государственной рыбной промышленности. Деятельность первой государственной организации имела большое значение. Население Камчатки впервые после 1916 г. в полной мере было снабжено продуктами и товарами первой необходимости. Функционирование факторий общества значительно сократило хищническую скупку пушнины и золота иностранными торговцами. С рынка были вытеснены иностранные снабженческие фирмы. В самые отдалённые районы Камчатки фактории Общества несли принципы советской власти и торговли, что имело особое политическое значение. Но в коммерческом отношении ОКАРО не было успешно. Всего за год своей торговой деятельности Общество допустило убытков на сумму около 200 тыс. руб.<sup>2</sup> На многие товары цены оказались даже выше, чем у «Гудзон-Бей». Фактории ОКАРО были территориально размещены неравномерно, без учёта количества проживавшего населения. По результатам обследования в 1925 г. было принято решение освободить ОКАРО от снабженческой деятельности, оставив за ним основную его обязанность – создание и развитие предприятий государственной рыбной промышленности. В 1924 г. Общество заарендовало 10 речных и 5 морских участков на Западном и Восточном побережьях Камчатки. Чтобы получить оборотные средства, общество занималось только добычей сырья, которое продавалось на месте на японские заводы и реализовывалось в Японии.

Как следует из таблицы 1, за три сезона ОКАРО реализовало продукции на 5,36 млн руб. При этом на внутреннем рынке было продано только 16,5 %, а на внешнем 83,5 % произведённого. Ввиду отсутствия свободных финансовых средств, ОКАРО не смогло приступить к сооружению рыбоконсервных заводов, несмотря на то, что были разработаны планы и сметы строительства. Так же как и их предшественники – отечественные рыбопромышленники, ОКАРО на своих промыслах использовало японскую наёмную рабочую силу, и «принуждены были за всем необходимым

<sup>1</sup> Флеров В.С. Указ. соч. С. 165.

<sup>2</sup> Исаков А.Н. Указ. соч. С. 114.

обращаться в Японию, где и покупали всё до поплавка включительно»<sup>1</sup>. Ежегодные большие расходы приводили к необходимости уменьшать собственные внутренние накопления, которые требовались для дальнейшего развития производства. Создать конкурентоспособные государственные предприятия Общество не смогло. Решением ВСНХ РСФСР от 30 декабря 1926 г. ОКАРО было ликвидировано. Но при этом его деятельность позволила советскому руководству получить определённый организационный, производственный и внешнеэкономический опыт, востребованный в последующие годы при составлении нового плана по хозяйственному освоению края.

**Таблица 1.** Основные итоги работы ОКАРО по реализации рыбного сырья с 1924–1926 гг. (в тыс. руб.)<sup>2</sup>

Место реализации	Годы		
	1924	1925	1926
На внешнем рынке	557219	670211	1004697
Иностранным фирмам на месте	507215	677468	1060988
На внутреннем рынке	31235	424868	430229
Всего:	1095669	1772547	2495914

Второй подход к разработке плана по хозяйственному освоению региона пришёлся на вторую половину 1920-х гг. В это время перед страной, как и в начале XX в., стояла задача всесторонней модернизации народного хозяйства. СССР должен был принять необходимые меры по укреплению экономической независимости и обороноспособности, защите своих региональных и глобальных интересов. Поэтому, несмотря на особенности северных и северо-восточных территорий (удалённость, труднодоступность, неосвоенность), они были подключены к реализации программы форсированной индустриализации. Основными задачами государственной политики по освоению являлись следующие: всемерное развитие производительных сил региона, включение их в общую систему экономических отношений страны, а также политическое закрепление самых удалённых окраин в составе СССР. Как отмечает историк А.И. Широков, «Дальнему Востоку предстояло пережить вторую волну колонизации, призванной решить задачи, не разрешённые во время её первой

<sup>1</sup> Отчёт Дальревкома и Дальэкоза за 1923–1924 гг. / под ред. М.П. Копытина, П.Е. Терлецкого. Хабаровск, 1925. С. 472.

<sup>2</sup> Составлено по: Отчёт Дальневосточного Краевого исполнительного комитета за 1925–1926 гг. Хабаровск, 1927. С. 436.

волны (XVII – начало XX вв.)»<sup>1</sup>. Пристальное внимание руководства страны к вопросу хозяйственного освоения Охотско-Камчатского края, как и в начале 1920-х гг., определялось рядом геополитических и внешнеполитических обстоятельств. Территория края была географически близка к Японии, но, как и ранее, слабо контролировалась центром. К тому же с 1923 г. японцы вернулись и продолжили промысел в советских водах. Неурегулированным оставался вопрос об оккупации японскими войсками территории Северного Сахалина и использовании его ресурсов. Только в январе 1925 г. между СССР и Японией была достигнута договорённость. Северный Сахалин был возвращён СССР. Но прочным этот мир не был. Южному Сахалину и Курильским островам японское правительство уделяло повышенное внимание. В короткие сроки эти территории стали сферой приложения капитала для крупнейших японских фирм. Осуществлялось дорожное и железнодорожное строительство, была создана целлюлозно-бумажная, рыбная и добывающая промышленность. К тому же Южный Сахалин и Курильские острова имели чрезвычайно важное стратегическое значение. Обладание ими позволяло Японии практически полностью контролировать основные морские пути, связывающие южную часть Дальнего Востока СССР с внешним миром.

Всё вышеперечисленное вкупе с ухудшением отношений СССР с Японией и Китаем в 1927–1929 гг. обусловило необходимость усиления государственных позиций в пограничных районах материковой части Дальневосточного края. Но при этом отказ от дальнейшего предоставления концессий японцам на Камчатке и Сахалине мог послужить причиной усугубления внешнеполитической ситуации.

Поэтому в январе 1928 г. состоялось подписание советско-японской Рыболовной конвенции. По новой конвенции советское правительство предоставило право японской стороне вести рыбную ловлю в пределах советских дальневосточных вод, за исключением речных бассейнов и бухт (статья 1). Аренда рыболовных участков должна была полностью осуществляться через торги, причём между японцами и советскими гражданами не делалось различий (статья 2). Японские подданные получили право свободно использовать сушу в пределах рыболовных участков (статья 3)<sup>2</sup>. Однако во второй статье и дополнениях отмечалось, что «в качестве исключения... обе стороны признают право советского государства на аренду

<sup>1</sup> Широков А.И. Северо-Восток в системе общественных отношений СССР в 30–50-е гг. XX столетия (теоретический и практический аспекты) // Колымский гуманитарный альманах. Магадан, 2006. Вып. 1. С. 19.

<sup>2</sup> Рыболовная конвенция между Союзом Советских Социалистических Республик и Японией со всеми относящимися к ней материалами. М., 1928. С. 3–4.



рыболовных участков минуя торги»<sup>1</sup>. Именно это положение конвенции позволит укрепить и расширить государственный сектор в рыбной промышленности Камчатки и Дальнего Востока ценными и наиболее уловистыми участками. Конвенция была заключена сроком на восемь лет. Этот документ стал организационно-правовым фундаментом для дальнейшего концессионного сотрудничества между РСФСР и Японией. Камчатские побережья вновь стали объектами концессионной политики. Одновременно с допуском японских рыбопромышленников в советские воды был проработан вопрос об ограничении деятельности японской стороны путём ускоренного развития государственной рыбной промышленности.

С учётом этих обстоятельств, советское правительство ещё в июне 1927 г. приняло решение о создании второй государственной структуры – Акционерного Камчатского общества (АКО). Учредителями АКО стали: Народный комиссариат внешней и внутренней торговли, Наркомторг РСФСР, ВСНХ СССР, ВСНХ РСФСР, Далькрайисполком, Госторг РСФСР и акционерное общество Совторгфлот, что позволяет отнести АКО к государственному предприятию, имеющему союзно-республиканское значение. На новую организацию возлагалось создание государственных предприятий рыбной промышленности, проведение исследовательских геологических работ, организация золотопромышленности, угледобычи, лесозаготовок, пушного звероводческого хозяйства, массовых плановых переселений, строительство промышленных комбинатов, прокладка путей сообщения и связи, снабжение населения, переустройство хозяйства и быта малочисленных народов Камчатки и Анадырского края<sup>2</sup>.

АКО, как и другие суперорганизации, имело право содержать собственный флот, речные и сухопутные средства передвижения. Предполагалось также «открытие отделений, контор, складов и представительств; аренда, приобретение и отчуждение имущества, застройка, заключение всякого рода договоров, которые потребуются для осуществления Обществом своих целей»<sup>3</sup>. Определяя приоритетные направления деятельности новой государственной организации, правительственное решение указывало, прежде всего, на то, что Общество должно было содействовать «развитию экономической жизни и рациональному использованию естественных богатств Камчатского округа, Охотского и Ольского районов ДВК»<sup>4</sup>. Деятельность АКО должна была распространиться на огромную площадь Охотско-Камчатского края в 1 278 900 кв. км, где проживало

<sup>1</sup> Рыболовная конвенция между Союзом Советских Социалистических Республик и Японией со всеми относящимися к ней материалами. М., 1928. С. 4.

<sup>2</sup> Государственный архив Камчатского края (ГАКК). Ф. 106. Оп. 1. Д. 482. Л. 1.

<sup>3</sup> Там же. Л. 2.

<sup>4</sup> ГАКК. Ф. 106. Оп. 1. Д. 482. Л. 2.

всего 34 958 чел., или 2,2 % населения ДВК. Стремление создать в кратчайшие сроки государственный рыбный сектор было подкреплено значительностью финансовых вложений. Так уставной капитал АКО в июне 1927 г. был определён в 100 млн руб. Помимо этого, согласно «Договора об образовании АКО», основной задачей созданного нового субъекта было не приумножение основного капитала, а только хозяйственная деятельность. Изначально все убытки брало на себя и покрывало государство через единый государственный бюджет.

К моменту подписания Конвенции АКО было только создано, ему ещё предстояло «стать на ноги». Но очевидно, что второй план отличался большей продуманностью. Пришло понимание того, что без решения широкого комплекса социально-экономических проблем территории, значительных финансовых вложений, насыщения территории трудовыми ресурсами невозможно реализовать насущные внешнеполитические интересы советского государства.

Таким образом, концессионная политика на территории Камчатки, начатая ещё в 1910-е гг., но не подкреплённая хозяйственным освоением, превратила территорию в производственную базу Японии. С учётом этого опыта, трансформации советско-американских, советско-японских отношений, практики деятельности первых советских хозяйственных организаций разрабатывались и корректировались основы первых государственных планов по начальному хозяйственному развитию Камчатки в 1920-е гг. Но при этом при выборе и закреплении будущей рыбной специализации Камчатки немалая роль принадлежала внешнеполитическому фактору, а именно допуску японских рыбопромышленников в воды камчатских побережий.

ТИМОШЕНКО А.И.

## Государственная политика СССР в Арктике в 1920–1930-е гг.<sup>1</sup>

TIMOSHENKO A.I.

## USSR state policy in the Arctic in the 1920–1930s

### Об авторе:

*Тимошенко Альбина Ивановна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории Сибирского отделения РАН (Новосибирск)*

*timoshenkoai@ngs.ru*

### Author:

*Timoshenko Albina Ivanovna, Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher, Institute of History, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Novosibirsk)*

*timoshenkoai@ngs.ru*

### Аннотация

В докладе с привлечением разнообразных источников исследуются проблемы, связанные с государственной политикой в советской Арктике. При этом анализируются особенности отношения государства к своим Арктическим территориям в 1920-е и 1930-е годы. Кроме того в докладе подчеркивается преемственность государственной политики. Отношение к региону практически не изменилось. В имперский и советский периоды Арктика считалась важнейшей частью Российского государства, которая была богата минерально-сырьевыми и прочими природными ресурсами.

### Abstract

The article explores the questions associated with state policy in the Soviet Arctic through a variety of sources. It also analyzes, the features of the state's attitude to its Arctic territories in the 1920s and 1930s. In addition, the paper emphasizes the continuity of public policy. Attitude towards the region has not changed. In the

---

<sup>1</sup> Статья выполнена при финансовой поддержке РФФИ, проект 19-09-00041 А «Экономическое и социально-демографическое развитие Арктических территорий СССР».

Imperial and Soviet periods, the Arctic was considered the most important part of the Russian state, which was rich mineral resources and other natural resources.

**Ключевые слова:**

Советский Союз, Российское государство, Арктика, государственная политика, Крайний Север, Комитет Севера.

**Keywords:**

Soviet Union, Russian state, Arctic, public policy, Far North, Committee of the North.

Первые модели советского государственного управления, разрабатывавшиеся в 1920–1930-е гг., основывались на историческом опыте, полученном в имперский период. Вместе с тем советское правительство предпринимало попытки реагировать на современную ситуацию в северных регионах Российского государства. В первую очередь оно нацелилось на организацию советской власти и укрепление её там. Для этого было очень важно реализовать различные советские мероприятия, направленные на организацию в районах Крайнего Севера политических, экономических и социокультурных процессов. Например, северные регионы постоянно нуждались в завозе продовольствия и товаров. От их своевременных поставок зависело в значительной степени отношение населения к советской власти.

Вместе с тем, государственное строительство на Севере было крайне затруднительным по объективным причинам. В регионах долгое время сохранялись очаги сопротивления советской власти. Кроме того, транспортная недоступность и отдалённость северных районов, малонаселенность и разнородность состава там проживающих людей, действовавших в условиях трансформации не только политических, но и социально-экономических связей и отношений, не позволяли здесь быстро организовать эффективную систему государственного управления. Новые государственные органы постоянно сталкивались с непониманием местным населением того, что происходит в стране, неразберихой, отсутствием информации и несвоевременным поступлением директивных документов от органов краевого и областного управления.

Для реализации своих разноплановых целей советское правительство стремилось организовать на северных территориях специфические политические органы по типу ревкомов. Одновременно создавались так называемые туземные советы, которые были более понятны местному населению. В целом же это были особые органы государственной власти, которые одновременно должны были решать как политические, так

и социально-экономические задачи, способствовавшие сохранению того потенциала, который был накоплен в имперский период. Необходимо было также подключить северные ресурсы к решению задач индустриальной модернизации хозяйственного комплекса страны<sup>1</sup>.

Такая организация жизни населения на северных территориях стала более эффективной только во второй половине 1920-х гг., когда стабильно начали реализовываться конкретные мероприятия по восстановлению регулярного снабжения товарами и продовольствием, поддержке рыболовецких и охотничьих промыслов местного населения, которые являлись традиционными занятиями коренных народов Севера. При ВЦИК СССР был учреждён Комитет Севера с сетью отделений на местах, который должен был защищать интересы коренных национальностей. Его руководитель П.Г. Смидович, старый большевик, откровенно заявлял, что видит задачу Комитета, прежде всего, в советизации малых народностей, в том, чтобы каждый кочевой народ дожид до «самостоятельного бытия в виде самоуправляющейся хозяйственно-политической единицы. День завершения советизации северных туземных районов будет последним днём существования Комитета Севера»<sup>2</sup>.

В 1930–1931 гг. туземные органы местной власти в Арктике были объявлены изжившими себя и заменены территориальными, которые смогли более организованно выполнять центральные директивы, решать крупные общегосударственные задачи, не увлекаясь «местничеством». Особыми постановлениями Президиума ВЦИК было образовано сразу несколько национальных округов: Остяко-Вогульский (затем Ханты-Мансийский), Ямало-Ненецкий, Таймырский (Долгано-Ненецкий), Эвенкийский, Корякский и Чукотский. Границы новых национальных образований проводились с учётом данных Приполярной хозяйственной переписи, организованной Административной комиссией ВЦИК и Комитетом Севера<sup>3</sup>.

В результате преобразований в системе государственного управления северных регионов СССР национальные округа расположились на территории, которая составляла более 4 млн кв. км и объединившей 14 наиболее крупных народов Севера из 26. Согласно «Положению об окружных съездах Советов и окружных исполнительных комитетах северных окраин РСФСР», учитывающему особенности северных территорий РСФСР, каждый национальный округ имел свой бюджет, входящий отдельной

<sup>1</sup> Тимошенко А.И. Советские инициативы в Арктике в 1920-е гг. (К вопросу о стратегической преемственности) // Гуманитарные науки в Сибири. 2010. № 2. С. 48–52.

<sup>2</sup> Цит. по: Смидович П. Советизация Севера // Советский Север. 1930. № 1. С. 14.

<sup>3</sup> Гурвич И.С. К сорокалетию северных национальных округов // Летопись Севера. М., 1972. Т. 4. С. 6.

строкой в бюджет соответствующего края или области. Окружным исполкомам поручалось составление планов хозяйственного и социально-культурного развития на территории каждого округа, которые также включались в областные и краевые планы в качестве особой части. В национальных округах учреждались окружные суды и прокуратуры. Окружные съезды Советов получали право устанавливать в соответствии с действующим законодательством местные налоги и сборы, утверждать распределение доходов и расходов между окружным бюджетом и бюджетом районов, входящих в округа, разрешать вопросы местного значения и вносить свои предложения в вышестоящие государственные органы. Национальные Окружные исполкомы получали право обращаться во ВЦИК и СНК РСФСР с предложениями об отмене или изменении постановлений и распоряжений различных властных инстанций, если они не соответствуют особым условиям национальных округов и районов Крайнего Севера<sup>1</sup>.

Уже в 1932 г. на IX расширенном пленуме Комитета Севера были отмечены положительные сдвиги в государственном строительстве на северных территориях. Государство увеличило ассигнования в развитие национальных округов. Если в 1931 г. Ханты-Мансийский округ имел бюджет 1,6 млн руб., то в 1932 г. – 3 млн, Ямало-Ненецкий – соответственно 1 млн и 2,6 млн руб. В округах строились школы, больницы. Для кочевого населения разрабатывались мероприятия по улучшению его культурного и бытового обслуживания, реализовывалась целая система мер, направленных на развитие рыбного и охотничьего промыслов. По планам индустриализации в годы первых пятилеток на Севере намечалось крупное промышленное строительство, проводились масштабные изыскательские и исследовательские работы<sup>2</sup>.

Необходимо отметить, что самый результативный этап в развитии российской государственной политики по отношению к освоению Арктики и Северного морского пути (СМП) был связан с советским периодом. Советская власть с первых дней существования признала Арктику областью своих стратегических и геополитических интересов. Без неё не мыслилась территориальная целостность огромной страны, находящейся одновременно на двух континентах и занимавшей значительную часть суши Европы и Азии. Северный морской путь являлся самым коротким между западной и восточной оконечностью России. Кроме того, привлекали уже известные и разнообразные природные ресурсы, в том числе и минерально-сырьевые. Советское правительство использовало

<sup>1</sup> Положение опубликовано в журнале «Советский Север». 1931. № 10. С. 173–174.

<sup>2</sup> См.: Советский Север. 1932. № 5. С. 16.

как предшествующий опыт, так и продвигало новые научно-технические и организационные идеи. Государственная собственность на все ресурсы и средства производства, планомерное управление социально-экономическим и политическим развитием из единого центра позволяли решать такие крупные общенациональные проблемы, как освоение Арктики.

В процессе решения политических и экономических задач советское государственное управление изначально настраивалось на использование в условиях Крайнего Севера мобилизационных методов, которые признавались наиболее эффективными. Этот факт отмечался советским правительством уже в процессе организации перевозок по Карскому пути. Например, в 1920 г. в пароходствах, связанных с перевозками по Северному морскому пути, были созданы политотделы и институт комиссаров по опыту армейских политических органов. Организованные новые органы внимательно следили за соблюдением на подведомственных предприятиях строжайшей дисциплины и ответственности за порученное дело, что касалось всех участников событий без исключения. Политотделы от имени советского государственного управления были уполномочены вмешиваться во все производственные дела транспортных предприятий, принимать решительные меры по их обеспечению всем необходимым, в том числе и кадровым составом<sup>1</sup>.

Мобилизационная модель государственного управления в различных формах и интерпретациях, можно сказать, действовала на арктических территориях СССР весь советский период и успешно помогала решать государству поставленные задачи, главным образом нацеленные на форсированное решение проблем индустриальной модернизации в стране. Главной цели должны были соответствовать и все проводимые административно-территориальные преобразования на территории Арктики и распределение властных полномочий. Органы государственной власти всех уровней в Арктике, как правило, действовали на основе принципов единоначалия и централизованного вертикального управления. Они на ограниченном возможностях пространстве, в экстремальных природно-климатических условиях должны были комплексно решать все ключевые проблемы жизнедеятельности и жизнеобеспечения северян и одновременно обеспечивать целевые установки, исходившие от центрального правительства без особого учёта региональных потребностей и возможностей.

В 1920-е гг. в основном дипломатическим путём были определены северные границы СССР. В 1926 г. было принято постановление

---

<sup>1</sup> Булатов В.Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917–1980-е гг.). М., 1989. С. 22–24.

Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». В нём записано, что все земли и острова, которые открыты или могут быть открыты в секторе, прилегающем к северному побережью России до Северного полюса, принадлежат СССР. С запада и востока границами являются меридиональные линии, проведённые к точке Северного полюса от крайней северо-западной части тогдашней материковой территории страны (полуостров Рыбачий) и до линии разграничения между Россией и США в Беринговом проливе<sup>1</sup>.

Одним из важных аспектов государственной деятельности на Севере оценивалось продолжение научно-исследовательских изысканий в Арктике, которые были необходимы как для развития транспорта и принятия стратегических решений, так и для общего хозяйственного роста, изучения природных возможностей развития северной экономики. Изучение минерально-сырьевых ресурсов северных районов, начатое ещё в имперский период, было продолжено советским правительством. В результате исследования велись в 1918–1919 гг. в условиях Гражданской войны и интервенции. В эти годы предпринимались меры по изучению Печорского угольного бассейна, Ухтинского месторождения нефти на Европейском Севере. В плане ГОЭЛРО намечался целый комплекс изыскательских работ на Севере, которые хотя и касались в основном поиска местных топливных и энергетических ресурсов, но проводились комплексно по всем правилам геологической разведки и давали новые знания как в плане геологического изучения северных территорий, так и нахождения там полезных ископаемых<sup>2</sup>.

В условиях пионерного освоения северных территорий СССР такая система государственного управления сыграла свою определяющую роль. Все основные решения о строительстве крупных предприятий, создании организаций и проведении различных мероприятий с этим связанных принимались ЦК ВКП (б), иногда совместно с СНК СССР. Центральная государственная власть давала широкие полномочия на северных территориях не столько местным органам управления, сколько крупным хозяйствующим субъектам, организациям комплексного типа, которые специально создавались как для решения определенных производственных проблем (строительства предприятий, транспортных коммуникаций и т.д.), так и для организации жизни населения на подведомственных им территориях.

Освоение Арктики и Северного морского пути советским правительством с самого начала представлялось в качестве важнейшей задачи,

<sup>1</sup> Собрание законов СССР. 1926. № 32. Ст. 203.

<sup>2</sup> План ГОЭЛРО. М., 1955. С. 220–242.



решение которой было необходимо как для развития экономики страны, так и укрепления военно-стратегического положения государства на северных границах. А для этого использовались мобилизационные методы различного характера. В годы Гражданской войны и иностранной интервенции, которая в северных районах продолжалась достаточно долго, государство было вынуждено использовать мобилизации, особенно в решении транспортных и геополитических проблем. Важной мобилизационной задачей была доставка продовольствия из Сибири в европейскую часть страны. В первую очередь для её решения организовывались Карские экспедиции. В 1920 г. для реализации плаваний из Архангельска в устья сибирских рек и обратно подбирались соответствующие кадры моряков, лояльных советской власти. Созданный Северо-Беломорский политотдел направлял на все суда экспедиции коммунистов в качестве комиссаров, знакомых с условиями плавания по северным морям. На всех судах были созданы партийные ячейки, в которых состояло свыше 100 членов ВКП (б). Проводилась целенаправленная идеологическая работа с кадровым составом всех пароходов, участвовавших в Карских экспедициях. В ходе плавания на всех судах проводились митинги и собрания, лекции и политинформации. Радисты судов ежедневно принимали сводки новостей о событиях в стране, которые затем использовались комиссарами для проведения бесед<sup>1</sup>.

Мобилизационные методы использовались и в организации экономической жизни в Арктике. Кроме необходимости продовольственного обеспечения населения через СМП советское правительство в 1920-е гг. надеялось установить торговые отношения с европейскими государствами для приобретения машин, паровозов, вооружения и прочего. В этой связи большие надежды возлагались на развитие лесной и лесопильной промышленности в северных районах и поставки их продукции на экспорт. С этой целью летом 1920 г. в Лондон в Англию выехала уполномоченная Советом народных комиссаров СССР делегация во главе с Л.Б. Красиным. 21 декабря 1920 г. в Лондоне организовано кооперативное акционерное общество «Аркос». В.И. Ленин в своём выступлении на фракции РКП (б) VIII Съезда Советов говорил, что мы должны как можно скорее «получить от капиталистических стран те средства производства (паровозы, машины, электрические аппараты), без которых восстановить нашу промышленность сколько-нибудь серьёзно мы не сможем... Чем платить? И здесь нет объекта более удобного для нас экономически, чем леса на дальнем севере, которые мы имеем в невероятном количестве»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Булатов В.Н. Указ. соч. С. 26.

<sup>2</sup> Ленин В.И. Полн. собр. соч. М., 1963. Т. 42. С. 110–111.

В советский период проблемы Арктики и Северного морского пути являлись предметом пристального внимания советского правительства уже в начале 1918 г., когда после заключения Брестского мира была потеряна значительная часть экономического потенциала Российского государства. В этот период взгляды большевистских лидеров устремились на богатые природными ресурсами восточные и северо-восточные регионы страны. С освоением Северного морского пути связывалось решение важнейших проблем обеспечения продовольствием европейских городов, а развитие экспорта сибирских товаров могло экономически поддержать новую власть. Поэтому в качестве важнейших вопросов в Совете народных комиссаров (СНК) в этот период рассматривалась организация так называемых Карских экспедиций, в результате которых можно было доставлять сибирский хлеб и товары в европейские порты.

Северный морской путь привлекал внимание российских мореплавателей не только тем, что он был кратчайшим между западными и дальневосточными портами, но и тем, что не зависел от международных отношений в тот или иной период по сравнению с южным проходом через Суэцкий канал. Например, чтобы провести через него морские суда из Мурманска во Владивосток, нужно было пройти у берегов десятков стран, преодолеть расстояние в 12,8 тыс. миль (24 тыс. км). Расстояние же по Северному морскому пути между этими портовыми городами проходило вдоль собственных границ и составляло всего около 5,8 тыс. миль (11 тыс. км)<sup>1</sup>.

Первая Карская экспедиция намечалась в 1918 г., но в условиях военной интервенции и Гражданской войны отправить экспедицию из порта Архангельск не удалось. К этому намерению советское правительство вернулось в 1920 г. после того, как в апреле при Сибирском революционном комитете (Сибревкоме) был учреждён Комитет Северного морского пути. На Комитет возлагались обязанности объединения «всех проводимых работ по изучению и оборудованию Северного морского пути, которые имели цель превратить его в транспортную артерию планомерной экономической связи Сибири со странами Европы и Тихого океана путём транспортировки грузов через устья рек Оби, Енисея, Лены и Колымы, а также для наблюдения за правильным ходом работ по совершаемым Северным морским путем товарным операциям»<sup>2</sup>.

В докладе на заседании Сибревкома, посвящённом организации Комитета Северного морского пути, говорилось, что он должен являться не губернским и не областным, а всероссийским учреждением,

<sup>1</sup> См.: Арикайнен А.И. Транспортная артерия советской Арктики. М., 1984. С. 4.

<sup>2</sup> Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-271. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.

составлять особый специальный орган центральной власти, непосредственно ей подчинённый как «особое представительство в Сибири, объединяющий работу по Северному морскому пути как в организационной, так и в оперативной стадиях». В качестве исполнительного органа Комитета Северного морского пути создавалось Управление делами, состоящее из 9-ти отделов: торгового, транспортного, портового хозяйства, гидрографического, отвечающего за радиосвязь, топливного, хозяйственного, сметно-финансового и научного. Во главе каждого отдела должны были находиться соответствующие специалисты, проверенные на лояльность к советской власти и утверждённые Сибревкомом. В результате на службе советской власти оказались сотрудники различных организаций имперского периода, которые являлись активными участниками арктических экспедиций. Это были известные российские полярники: К.К. Неупокоев, А.М. Вихман, Б.А. Дмитриев, Н.И. Евгенов, А.С. Грамматчиков, С.Д. Лаппо и др. На все ключевые руководящие посты назначались советские функционеры, а их заместителями могли быть специалисты, работавшие ранее в различных арктических структурах, существовавших до революции 1917 г. Так, например, Комитет Северного морского пути возглавил член Сибирского революционного комитета Ф.И. Локацков, а его заместителем стал специалист имперского периода Ф.А. Шольц<sup>1</sup>.

Необходимость централизованного управления подготовкой и организацией плаваний по Северному морскому пути признавалась специалистами нового учреждения, которые работали по северным проблемам ещё в дореволюционный период. Как сообщалось в докладе на заседании Сибревкома, посвящённом учреждению Комитета Северного морского пути: «Отсутствие ранее единого органа, управляющего транспортными операциями, часто приводило к разрозненным и несогласованным действиям, параллелизму в работе, что в конечном итоге не давало высоких результатов»<sup>2</sup>.

Попытки преодолеть проблемы несогласованности и объединения усилий различных ведомств вокруг обустройства Северного морского пути предпринимались в годы Первой мировой войны. В 1916–1917 гг. при Военно-промышленном комитете и Министерстве торговли и промышленности регулярно собиралось Совецание специалистов и заинтересованных лиц, которое работало на постоянной основе, занималось подготовкой навигаций, организовывало гидрографические изыскания в устьях Оби и Енисея с целью строительства там портов для приёма

<sup>1</sup> Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-271. Оп. 1. Д. 4. Л. 4, 209.

<sup>2</sup> Там же. Д. 4. Л. 207 и об.

морских кораблей и перегрузки товаров на речные суда. На острове Диксон и в Енисейском заливе удалось при поддержке государства установить радиостанции. Все эти виды деятельности, выполняемые в условиях Арктики, необжитой и хозяйственно неосвоенной территории, необходимо было объединить в рамках общей цели. В 1918 г. на базе разрозненных гидрографических экспедиций была учреждена Дирекция маяков и лоции Северного морского пути. Были попытки как-то организовать речной транспорт, принадлежащий частным лицам.

В 1920-е гг. в государственном управлении СССР шёл трудный поиск управленческих решений в освоении арктических пространств, вместе с тем уже определились какие-то формы и методы в этом направлении. Комитет Северного морского пути в этом смысле состоялся как организация, способная проявить свою не только профессиональную, но и политическую зрелость. Руководители Комитета решительно отказывались от излишней властной опеки, признав её «не нужным параллелизмом в работе», и смогли убедительно доказать, что разделение властных полномочий и обязанностей по организации Карских экспедиций без профессионального опыта в данном направлении не идёт на пользу дела, а бесконечные совещания, комиссии и согласования только отнимают время в преддверии навигации, «создают нездоровую атмосферу, в которой невозможно работать». Это мнение было откровенно высказано в докладе председателя Комитета А. Кудряева и его заместителя Ф. Шольца на имя наркома внешней торговли Л.Б. Красина и председателя Сибревкома С.Е. Чуцкаева 28 марта 1922 г. В документе говорилось, что в складывающихся обстоятельствах двоевластия Комитет Северного морского пути отказывается выполнять возложенные на него обязательства по грузоперевозкам и оборудованию Северного морского пути, так как не может гарантировать успех порученного дела<sup>1</sup>.

В начале 1923 г. после продолжительных дискуссий и согласований было принято постановление Сибревкома об организации очередной Карской экспедиции, в котором говорилось, что необходимо учесть предшествующий опыт, свидетельствующий о том, что нужны чёткие и ответственные действия со стороны организаторов. Карские экспедиции нельзя оценивать только с коммерческой точки зрения. «За ними в большей степени признаётся большое показательное значение для уяснения вопроса о преимуществах товарооборота Сибири с за границей через Северный морской путь, и культурного значения с точки зрения оживления глухих северных окраин Сибири»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ГАНО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 969. Л. 16.

<sup>2</sup> См.: Жизнь Сибири. 1923. № 1. С. 50.

Карские экспедиции последующих лет приобретали всё больший опыт и успех. Государственный интерес к их развитию объяснялся, несмотря на трудности и издержки, их большой экономической эффективностью. В результате плавания по Северному морскому пути перемещались на значительные расстояния объёмные сырьевые грузы, которые шли на экспорт. Ими не загружался более дорогой железнодорожный транспорт. Развитие перевозок стимулировало хозяйственную жизнь в северных районах: разработку месторождений курейского графита, производство лесоматериалов. При значительных лесных богатствах Сибири вывоз леса мог стать главной и самой прибыльной частью экспорта. В перспективных планах хозяйственного развития Сибири, активно разрабатывающихся после 1921 г., предполагалось строительство крупного деревообрабатывающего центра в Игарке, нескольких лесозаводов в районе Маклаково и Енисейска, за счёт продукции которых можно будет значительно увеличить количество экспортных лесоматериалов из Сибири.

Подчёркиваем, что организация Карских экспедиций и связанных с ними экспортно-импортных операций, основанных на сибирских грузах, была главным направлением деятельности Комитета Северного морского пути. Работая под контролем центрального советского управления (Совета труда и обороны и Наркомата торговли СССР), Комитет за время своей деятельности до 1928 г. смог реально связать в транспортном отношении Сибирь, Восточный Урал и Северный Казахстан с портами европейской части страны, портовыми городами Западной Европы и Америки. В Сибири был создан собственный речной и ледокольный флот. Количество судов, занятых в Карских операциях к началу 1930-х гг. выросло почти в 6 раз, количество перевезённого груза в 9. Постепенно улучшались и экономические характеристики грузоперевозок. Начиная с 1924 г. в отчётах Комитета Северного морского пути отмечалась более дешёвая транспортировка грузов по Северному морскому пути в сравнении с железной дорогой.

Перед проходом морскими торговыми пароходами Карского моря гидрографическими и метеорологическими службами Комитета Северного морского пути с использованием ледокола проводилась ледовая разведка в сопоставлении с данными метеоусловий и указывался торговым судам свободный ото льда маршрут к устьям сибирских рек. В случае надобности организовывалась проводка судов через ледовые районы. В Обской губе и устье Енисея дежурили специальные суда, которые производили лоцманскую проводку морских пароходов к перегрузочным пунктам: в Обской губе – бухта Новый порт, на Енисее – Усть-Енисейский порт и протока Игарская.

Успеху Карских экспедиций в 1920-е гг. способствовал и целый ряд мероприятий, проводимых советским правительством, независимо

от деятельности Комитета Северного морского пути. Придавалось большое значение не только ледокольному сопровождению грузовых судов, но и ледовой авиаразведке. В 1924 г. лётчик Чухновский Б.Г. впервые выполнил разведку ледовой ситуации для судов Карской экспедиции.

В Карском море постоянно работала научная группа Главного гидрографического управления по изучению течений и льдов. За счёт бюджета шло строительство портов. В 1921–1923 гг. в устье Оби был построен новый и более удобный Новый порт, одновременно на Енисее реконструировался на более современной основе Усть-Порт. Здесь к 1923 г. соорудили новый причал и складские помещения. В марте 1923 г. за государственный счёт была установлена мощная радиостанция в проливе Маточкин Шар. Она стала играть заметную роль в оперативном обслуживании Карских морских экспедиций. В навигацию 1925 г. правительство впервые ввело пошлинные сборы на импортные товары в размере 30 % от ставок общего таможенного тарифа. Средства, полученные от сборов, предполагалось использовать для приобретения новых судов для арктического флота.

До 1923 г. Комитет Северного морского пути считался отделом Сибревкома, затем стал органом Наркомата торговли СССР. В 1928 г. он был реорганизован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть» с функциями не только торговли, но и промышленного строительства, подготовки и вывоза экспортных грузов из Сибири по речным системам, в частности зерна, леса и продуктов деревообработки, продуктов зверобойного и рыбного промыслов и т.д. Эта организация, будучи территориально-комплексной, сыграла важную пионерную роль на севере Сибири. Она, кроме своих прямых обязанностей по доставке грузов к портам побережья Северного Ледовитого океана, активно занималась хозяйственной деятельностью: заготовкой и сплавом леса по сибирским рекам, строительством лесопильных заводов. Трудями этой специфической организации был создан речной и морской порты в Игарке, строились Усть-Енисейский и Новый порты на Оби, а также разрабатывались графитовые месторождения на Таймыре, угольные на Нижней Тунгуске. Сотрудники «Комсеверпути» занимались просветительской работой с коренным населением Севера, снабжали всем необходимым многочисленные северные фактории, организовывали зверобойный и рыбный промыслы. В 1928 г. в Усть-Енисейске был построен крупный по тем временам рыбоконсервный завод. В составе государственной акционерной организации имелись даже сельскохозяйственные предприятия для обеспечения работников предприятий акционерного общества и местного населения продовольствием.

Позже участие самолётов и ледоколов в проводке грузовых судов стало обычным делом и своеобразным советским ноу-хау в технологии

мореплавания во льдах Арктики, которое было высоко оценено в мире особенно после спасения в 1928 г. экспедиции У. Нобиле, проходившей на дирижабле «Италия». Советские полярники приняли активное участие в поисках потерпевшего крушение дирижабля и спасении членов его экспедиции. Это стало возможным благодаря использованию для этого одновременно ледокола «Красин» и самолёта, который указывал ледоколу оптимальный путь во льдах. Оценивая операцию по спасению экспедиции У. Нобиле, известный полярный исследователь Ф. Нансен написал: «Возникает вопрос: почему это удалось русским? Их новшество (ледокол в сочетании с самолётом) и отличная организация работ сделали невозможное возможным»<sup>1</sup>.

Растущий грузооборот Карских экспедиций делал их, несмотря на значительные затраты, экономически оправданными. Карский морской путь постепенно утрачивал экспедиционный характер и превращался в обычную водную магистраль, по которой совершали в навигационный период путь туда и обратно сразу несколько групп транспортных судов. За счёт государственных средств в СССР удалось морские транспортные операции в Арктике превратить в крупное предприятие общенационального значения, в котором объединялись усилия моряков, гидрографов, учёных, связистов, лётчиков и др. Опыт 1920-х гг. показал, что для освоения арктических пространств, в том числе и Северного морского пути, нужны образованные и специально подготовленные отечественные кадры.

Государственный интерес к развитию перевозок по Северному морскому пути объяснялся их большой экономической эффективностью. Они позволяли перемещать на большие расстояния объёмные сырьевые грузы, которые шли на экспорт, сравнительно без больших затрат. Ими не загружался более дорогой железнодорожный транспорт. Развитие перевозок стимулировало хозяйственную жизнь в северных районах, которая в военные годы значительно замедлилась. Возможность вывоза курейского графита способствовала разработке его месторождений. Вывоз лесоматериалов стимулировал развитие лесной промышленности. На Енисее было построено три лесопильных завода. В 1924–1926 гг. вывоз леса был главной и самой прибыльной частью сибирского экспорта. Уже в 1925 г. Северный морской путь занимал первое место в снабжении товарами промышленного производства всей Западной Сибири и Якутии. Поступая в конце лета на склады морских портов, они затем по речным путям и по зимнику гужом доставлялись в самые глухие сибирские уголки. Карские экспедиции с 1921 по 1934 гг. выросли по количеству

<sup>1</sup> Цит. по: Арикайнен А.И. Указ. соч. С. 71–72.

занятых судов в 5,6 раза, а по количеству перевезённых грузов – почти в 9 раз. Если в 1921 г. в этих экспедициях было занято 5 судов, перевезших 13,3 тыс. т грузов, то в 1934 г. было задействовано 28 судов с экспортной загрузкой 115,6 тыс. т грузов. Значительно удлинился навигационный период. Он в Новом и в Игарском портах в 1927 г. равнялся 16 дням, в 1929 г. – 40 дням, а в 1934 г. достиг 54 дней<sup>1</sup>.

Менее активно развивалось восточное направление перевозок. Здесь были более сложные природные условия навигации. Кроме того, и в принципе грузооборот на северо-востоке страны в силу слабого хозяйственного развития территории в 1920-е гг. не мог быть значительным. Удовлетворялись потребности в перевозках лишь небольших промысловых компаний, и по заданиям правительства организовывались ежегодные коммерческие рейсы из Владивостока на Колыму для снабжения золотых приисков и полярных станций. Здесь навигационно-гидрографическое и научное обеспечение мореплавания было гораздо слабее, чем на западном участке Северного морского пути. Суда плавали самостоятельно без ледокольного сопровождения, отсутствовала авиационная разведка состояния льдов.

В годы первых пятилеток больше внимания получил Европейский Север. Здесь ещё до революции сложилось крепкое экономическое основание. Сказывалась близость столичного центра и развитых в промышленном отношении регионов страны. В годы НЭПа довольно быстро произошло восстановление транспорта, рыбной и лесной промышленности. Поэтому уже во второй половине 1920-х гг. Госплан СССР смело планировал строительство новых промышленных и энергетических предприятий, транспортных коммуникаций. Азиатский Север пока рассматривался в своей экономической потенции. Там намечалось только развитие лесной промышленности. Известные месторождения угля и руд цветных и чёрных металлов предполагались для освоения в будущем.

В 1930-е гг. государственная деятельность в Арктике была связана с деятельностью Управления «Главсевморпуть». В декабре 1932 г. СНК СССР принимает решение о создании на правах наркомата Главного управления Северного морского пути, в задачу которого входило «проложить окончательно Северный морской путь от Белого до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути»<sup>2</sup>. В марте 1933 г. новой организации были переданы все активы Северо-Сибирского

<sup>1</sup> Сибирская советская энциклопедия. Новосибирск. 1934. Т. 4. С. 811.

<sup>2</sup> Белов М.И. О деятельности Главного управления Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 9.



акционерного общества «Комсеверпуть» не только на побережье Северного Ледовитого океана, но и в глубине сибирской территории, расположенные на побережьях рек и в портовых городах. В связи с чем создавались три новых хозяйственных треста (Якутский с центром в Якутске, Таймырский с центром в Игарке и Ямальский с центром в Обдорске (ныне Салехард), перед которыми ставилась задача подготовки грузов, угольных баз и портов, осуществление различных хозяйственных мероприятий, в том числе и снабжения местного населения продовольствием, лекарствами и промышленными товарами, а также производственно-промысловым инвентарём и вооружением. Управление объединило в рамках своей деятельности все работавшие ранее в Арктике организации, принадлежавшие к разным ведомствам, в том числе и Арктический институт, который исследование Северного морского пути обозначил своей главной научной задачей, имеющей государственное значение. Директор института О.Ю. Шмидт возглавил новую организацию.

В 1935–1936 гг. состоялся целый ряд высокоширотных плаваний на ледоколах «Садко», «Седов», «Малыгин», «Красин». В 1936 г. ледорез «Литке» успешно перевёл с запада на восток по арктическим морям два эсминца. Проведение этой экспедиции под руководством О.Ю. Шмидта показало, что Северный морской путь может иметь не только транспортное, но и важное военно-оборонное значение. Опыт был использован в годы Великой Отечественной войны при переводе военных судов с востока на запад.

Во второй половине 1930-х гг. получила большое развитие полярная авиация. В эти годы она сложилась в самостоятельную отрасль со своими особыми задачами, с опытными лётчиками-полярниками, способными решать сложные и специфические задачи в условиях воздушных перелётов в Арктике. К 1941 г. в распоряжении «Главсевморпути» имелись регулярно действовавшие авиалинии: Тюмень–Салехард, Красноярск–Диксон, Тикси–Анадырь. В Красноярске действовал авиаремонтный завод и школа полярных лётчиков в Николаеве.

Строительство мощных морских ледоколов, способных покорять арктические льды, в СССР началось в 1936 г. с постройки ледокола «Сибирь» мощностью около 12 тыс. л.с. С этого времени Советское государство стало занимать ведущее место в мировом ледоколостроении. К началу 1950-х гг. СССР стал лидером по производству мощных ледоколов (более 25 тыс. л.с.), которые нужны были для проводки судов в арктических и в других замерзающих морях. Наиболее крупным достижением советского ледоколостроения явилась постройка в 1959 г. первого в мире ледокола с энергетической установкой на ядерном топливе – атомохода «Ленин».

В 1930-е гг. деятельность Управления «Главсевморпуть» распространялась на огромной территории – от островов Шпицбергена и Новой Земли до Чукотки. Из года в год увеличивалось его государственное финансирование. Если в 1933 г. его размер составлял 18 млн руб., то в 1937 г. – 400. В итоге, за пятилетие затраты государства на деятельность «Главсевморпути» составили 922 млн руб. Общая сумма капитальных вложений за пятилетие составила 465 млн руб., увеличившись с 26,4 млн руб. в 1933 г. до 164,5 млн руб. в 1937 г. Из них одна треть была направлена на развитие морского транспорта, в том числе на строительство ледокольного флота. Более одной пятой вложений пошло на создание полярной авиации. При этом оборудовались и пассажирские авиалинии Омск-Салехард, Красноярск-Игарка, Якутск-Тикси<sup>1</sup>.

Главное управление Северного морского пути в 1930–1950-е гг. стало многофункциональной государственной организацией в Арктике, которая осуществляла плановое руководство хозяйственным освоением обширной территории заполярных районов СССР. Особенностью деятельности «Главсевморпути» являлся его комплексный характер, выражающийся в соединении в одной системе научных, транспортных, промышленных и торговых функций, а также специфических задач по развитию традиционных отраслей хозяйства и социально-культурному строительству в районах расселения коренных народов Севера.

Вместе с тем, необходимо отметить, что деятельность государства по изучению и освоению Арктики в 1930-е гг. была гораздо шире и объёмней, чем просто деятельность Управления. Усилиями многих других ведомств создавался новый облик Арктики, проводилось её изучение: исследование особенностей климата, различных природных ресурсов, животного и растительного мира, активно пополнялись геологические знания. На Кольском полуострове были открыты значительные запасы апатита (камня плодородия), в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля. На Колыме и Индигирке советские геологи открыли новые месторождения золота, которые стали основой для создания здесь уже в 1930-е гг. крупных золотодобывающих предприятий. Велись разведки на нефть. В бассейне Яны и в районе Певека добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путём.

В советский период были организованы широкие мероприятия по гидрографическому изучению морей Арктики, развитию плаваний во льдах, строительству портов и полярных станций, проведению

---

<sup>1</sup> Славин С.В. Планирование деятельности Главсевморпути и первые исследования по экономике Северного морского пути // *Летопись Севера*. М., 1975. Т. 7. С. 16.

ледовых экспедиций. Всё это происходило при развитии полярной авиации и создании мощного ледокольного флота. Целый комплекс государственных мероприятий, проведённый в рамках мобилизационной политики, в короткие сроки дал масштабные результаты.

Активная деятельность советского государства на Севере способствовала его социально-экономическому развитию. Уже в конце 1930-х гг. здесь появились «очаги» индустрии, которые зажигались, во-первых, в портовых городах, требовавших соответствующей промышленной инфраструктуры. Возможность сбыта продукции диктовала здесь строительство перерабатывающих предприятий: лесопильных и рыбоконсервных заводов, горнодобывающих и лесоперерабатывающих комбинатов. Во-вторых, открытие месторождений полезных ископаемых, представляющих ценность для народнохозяйственного комплекса СССР, также могло быть основанием для рождения индустриального «очага». В этом отношении прекрасным примером является создание Норильского промышленного комплекса и города Норильска, которое началось в 1935 г. в связи с разработкой открытых на Таймыре месторождений полиметаллических руд.

В 1930-е гг. в Арктике впервые в российской государственной практике стала разрабатываться военно-стратегическая программа, основным содержанием которой стало создание Северного военного морского флота. Его необходимость осознавалась российским правительством ещё в конце XIX в., затем в годы Первой мировой войны, но проблема очень трудно решалась. Реальные действия были предприняты советским правительством с завершением строительства канала, который соединил Белое и Балтийское моря, дал выход из Балтики в Северный Ледовитый океан, а через речные системы стал возможным выход в Чёрное и соответственно Средиземное море, что в военно-стратегическом отношении сразу же было оценено очень высоко.

В условиях пионерного освоения северных территорий СССР такая система государственного управления сыграла свою определяющую роль. Центральная государственная власть давала широкие полномочия на северных территориях не столько местным органам управления, сколько крупным хозяйствующим субъектам, организациям комплексного типа, которые специально создавались как для решения определённых производственных проблем (строительства предприятий, транспортных коммуникаций и т.д.), так и для организации жизни населения на подведомственных им территориях.

К 1941 г. Северный морской флот имел свою главную базу Ваенга (ныне город Североморск), а также базировался в Мурманске, Архангельске и других портах Заполярья, состоял из отдельного дивизиона

эскадренных миноносцев из восьми кораблей, имел бригаду из 15 подводных лодок, соединение сторожевых кораблей, тральщиков, заградителей и сторожевых катеров охраны водного района главной базы флота. Военно-воздушные силы флота насчитывали 116 самолётов – бомбардировщиков, истребителей и разведчиков. Береговая и противовоздушная оборона состояла из нескольких десятков батарей калибром до 180 мм. Северный морской флот располагал базами, аэродромами и подразделениями береговой обороны во всех важнейших пунктах Заполярья, имел налаженную службу наблюдения и связи.

В 1939–1940 гг. Северный морской флот получил первое боевое крещение, участвуя в советско-финской войне. Военные события этого времени показали, что у СССР в Арктике существует океанический флот, способный отражать посягательства противника и обеспечивать оборону как акватории, так и островов и побережья. Эффективность северной политики советского правительства была доказана в годы Великой Отечественной войны, когда промышленные предприятия и военные базы, построенные в предвоенные годы, смогли внести весомый вклад в победу над врагом, а Северный морской путь, как транспортная магистраль, стал ещё более востребованным, чем в мирное время.

Таким образом, в 1920–1930-е гг. советской властью были заложены важнейшие социально-экономические и геополитические основы государственного отношения к своим Арктическим территориям и Северному морскому пути. С одной стороны, советская власть унаследовала от предшествующей отношение к региону, как значимой части Российского государства, а с другой – сформировала свои представления. В результате освоение Арктики и Северного морского пути, происходившее по мобилизационному типу, превратило СССР в мощную и влиятельную арктическую державу мира, что оказалось решающим фактором в условиях объективного геополитического положения России как северной страны.

ФИЛИН П. А.

## Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой

FILIN P. A.

## Main Directorate of the Northern Sea Route in the history of Arctic management

### Сведения об авторе:

*Филин Павел Анатольевич*, кандидат исторических наук, заместитель директора Арктического музейно-выставочного центра (Санкт-Петербург)  
[arcticmuseum@mail.ru](mailto:arcticmuseum@mail.ru)

### Author:

*Filin Pavel Anatolyevich*, Candidate of Historical Sciences, Deputy Director of the Arctic Museum and Exhibition Center (St. Petersburg)  
[arcticmuseum@mail.ru](mailto:arcticmuseum@mail.ru)

### Аннотация

Статья посвящена выявлению и характеристике исторических этапов в развитии Главного управления Северного морского пути – комплексной территориально-промышленной организации, которая сыграла важнейшую роль в освоении Арктики в 1930–1960-х гг. Выделяется этап быстрого роста и расширения полномочий организации (1932–1938), этап стабилизации и разгрузки от несвойственных функций (1938–1941), этап военных навигаций (1942–1945), этап послевоенного развития до передачи организации в ведение Министерства морского и речного флота СССР (1945–1953) и завершающий этап, в ходе которого функции Главного управления Северного морского пути были редуцированы до диспетчерских – по обеспечению ледового плавания и общему руководству работой ледокольного флота в Арктике. Также в статье рассмотрены причины создания Главного управления Северного морского пути в 1932 г., обосновывается идея о сочетании экономических и военно-стратегических задач, связанных с индустриализацией и необходимостью скорейшего создания транспортной магистрали (параллельной Транссибу), связывающей запад и восток СССР в единое целое в условиях военной опасности.

**Abstract**

The article is devoted to the identification and characterization of historical stages in the development of the Main Directorate of the Northern Sea Route – an integrated territorial and industrial organization, which played a major role in the development of the Arctic in the 1930s and 1960s. The article highlights the stage of rapid growth and expansion of the organization's authority (1932–1938), the stage of stabilization and elimination of functions that exceeded its range of responsibility (1938–1941), the stage of military navigation (1942–1945), the post-war development stage before the organization was transferred to the Ministry of the Sea and River Fleet of the USSR (1945–1953) and the final stage, during which the functions of the Main Directorate of the Northern Sea Route were reduced to dispatching - to ensure ice navigation and general management of the icebreaker fleet in the Arctic. The article also discusses the reasons for creation of the Main Directorate of the Northern Sea Route in 1932, substantiates the idea of combining economic and military-strategic tasks related to industrialization and the need for the earliest possible creation of a transport highway (parallel to the Trans-Siberian Railway) connecting the west and east of the USSR into a single whole in conditions of military danger lines of the Trans-Siberian Railway.

**Ключевые слова:**

Арктика, Главное управление Северного морского пути, ГУСМП, Главсевморпуть, Северный морской путь.

**Keywords:**

Arctic, Main Directorate of the Northern Sea Route, GUSMP, Glavsevmorput, Northern Sea Route.

Основной целью данной статьи является попытка обозначить исторические предпосылки создания Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП); выделить основные этапы в деятельности организации; дать характеристику этих этапов; соотнести с общеполитическими процессами в СССР и в мире.

Для подготовки статьи использован комплекс архивных источников из Российского государственного архива экономики (РГАЭ, ф. 9570, Учреждения Северного морского пути), архивные материалы политического управления Ленинградского отделения ГУСМП, хранящиеся в Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб, ф. 2017), фондовые материалы Арктического и Антарктического научно-исследовательского института, хранящиеся как собственно в институте, так и в Центральном государственном архиве научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб, ф. р-369).

Несмотря на высокую значимость событий, связанных с историей освоения Арктики, в которых ГУСМП играл важнейшую роль, до сих пор не существует монографического исследования, которое бы комплексно отражало историю этой организации.

Единственным подобным исследованием является труд С.И. Бояковой «Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии» (1932–1941 гг.)<sup>1</sup> Как видно из названия, основной предмет исследования посвящён Северу Якутии, ограничен хронологическими рамками до начала Великой Отечественной войны. В первой главе книги содержится обзорный очерк о Главсевморпути в системе органов государственного управления в 1930-е гг.

Среди статей следует отметить работу А.И. Тимошенко «Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и Северного морского пути в 1930–1950-е гг.»<sup>2</sup> Автор исходит из позиции, что «СССР в целом был государством мобилизационного типа. Поэтому и в деятельности такой специфической организации, как Главсевморпуть, в широком масштабе присутствовали мобилизационные методы, в том числе и откровенно принудительные и основанные на жёсткой дисциплинарной ответственности. Они касались практически всех сторон деятельности этой полувоенной организации»<sup>3</sup>.

Следует также упомянуть статью В.М. Блинова «Феномен арктического главка», в которой автор развивает идею о том, что «в 30-е годы задачи развития неосвоенных территорий Севера потребовали поиска новых моделей управленческих отношений, органично сочетающих в себе территориальный и отраслевой принципы, синтез которых и получил позже название «программно-целевое управление»<sup>4</sup>.

Ещё одним направлением в осмыслении феномена ГУСМП является работа Н.Ю. Замятиной и А.Н. Пилясова «Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация»<sup>5</sup>, в которой авторы выявляют атрибуты суперорганизации – «абсолютизм

<sup>1</sup> Боякова С.И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.). Новосибирск, 1995. 124 с.

<sup>2</sup> Тимошенко А.И. Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и Северного морского пути в 1930–1950-е гг. // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 150–168.

<sup>3</sup> Там же. С. 163. Данный вывод А.И. Тимошенко приводит со ссылкой на источник: Агранат Г.А. Зарубежный Север: опыт освоения. М., 1970. 414 с.

<sup>4</sup> Блинов В. Феномен арктического главка // Мурманский Вестник. 15 декабря 2007. [Электронный ресурс] URL: <https://b-port.com/mass-media/mv/3573/66867> (дата обращения: 11.03.2020).

<sup>5</sup> Пилясов А.Н., Замятина Н.Ю. Суперорганизации в управлении Арктикой: исторический опыт и современная интерпретация (Статья опубликована в данном сборнике с. 160–173.

цели, жёсткая внутренняя вертикальная иерархия, делегированные государством огромные властные полномочия, автономная система жизнеобеспечения (территориально-отраслевой каркас освоения), система производства и накопления региональной информации и планирования». Авторы выявляют общие черты ГУСМП, Дальстроя, а также таких организаций, как Королевская Гренландская торговля, Российско-Американская компания (РАК), Компания Гудзонова залива и др. При этом важной характеристикой подобных организаций авторы видят наличие жизненного цикла и соответствующих стадий развития.

Можно отметить, что представленные статьи с разных сторон подходят к осмыслению такого явления, как Главсевморпуть, и по отдельности рассматривают его существенные черты: надведомственный, территориальный принцип управления народным хозяйством, программно-целевой подход, мобилизационный характер организации, наличие жизненного цикла и временная ограниченность.

На наш взгляд, перспективной для рассмотрения роли Главсевморпути в истории страны является идея о том, что историю управления народным хозяйством в СССР можно представить в виде диалектических качелей, где на одной стороне находится ведомственный, отраслевой подход к управлению экономикой, на противоположной – территориальный и программно-целевой. В реальности данные подходы постоянно смешивались, переплетались, но на определённых исторических этапах приобретали более явные, преобладающие черты. Так, в 1930–1950-х гг. одновременно с формированием и укреплением целого ряда наркоматов и, с 1946 г., министерств функционировали масштабные территориальные суперорганизации – Главсевморпуть и Дальстрой. В 1957 г. в ходе экономической реформы Н.С. Хрущёва была создана система управления по территориальному принципу путём сокращения отраслевых министерств и создания региональных совнархозов. При этом Главсевморпуть и Дальстрой, как комплексные организации, были ликвидированы. С 1965 г. в ходе косыгинской реформы управление народным хозяйством СССР вернулось к жёсткому отраслевому принципу, но уже с 1970-х гг. программно-целевой территориальный подход проявился в концепциях и практике строительства территориально-производственных комплексов. На современном этапе определённую аналогию программно-целевого территориального подхода можно видеть в инициативах по созданию госкорпорации «Росшельф», АО «Корпорация развития Дальнего Востока» и др.

Перед тем как перейти к рассмотрению основных исторических этапов в деятельности этой организации, попробуем обозначить исторические предпосылки создания организации.



Начиная с периода Гражданской войны для экономического развития арктических территорий создавались различные комитеты и организации: так, ещё 23 апреля 1919 г. постановлением Совета Министров Временного Сибирского правительства А.В. Колчака был образован Комитет Северного морского пути (КСМП), который в 1920 г. был преобразован в советский «Комсеверпуть» – всесоюзное экспортно-импортное и транспортно-промышленное объединение Народного комиссариата внешней торговли. Постановлением Совета труда и обороны (СТО) от 15 июня 1928 г. «Комсеверпуть» был реорганизован в торгово-промышленно-транспортный комбинат (в виде акционерного общества промышленности и транспорта) под названием Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта «Комсеверпуть» в ведении Народного Комиссариата внешней и внутренней торговли СССР. По положению от 30 марта 1932 г. «Комсеверпуть» являлся всесоюзным экспортно-импортным и транспортно-промышленным объединением.

Базовым направлением деятельности «Комсеверпути» было развитие экспортно-импортных операций по ввозу и вывозу товаров из местностей, тяготеющих к устьям Оби и Енисея (организация т.н. «Карских экспедиций» и «Карских операций»), а также развитие отраслей хозяйства, которые, собственно, и формировали грузопоток (прежде всего лесобрабатывающей промышленности). Кроме того, на «Комсеверпуть» возлагались и другие виды деятельности – развитие зверообрабатывающей промышленности, эксплуатация недр, рыбоконсервное дело, оборудование Северного морского пути (СМП). Это было транспортно-промышленное объединение, которое наряду с обслуживанием транспортных путей формировало собственный грузопоток и участвовало во всех сопутствующих народнохозяйственных отраслях жизни региона.

Примерами организаций со сходными функциями, но в других регионах СССР, были Транспортно-промышленный колонизационный комбинат Мурманской железной дороги и Акционерное Камчатское общество.

Целый ряд черт, свойственных этим организациям, в дальнейшем были характерны и для Главсевморпути. Среди них – транспортно-промышленный, территориальный характер организации, как формирование, так и обслуживание грузопотока, участие в колонизационных процессах и др. Принципиальным отличием ГУСМП был масштаб деятельности, уровень подчинённости и уровень решаемых политических задач.

Выскажем гипотезу о том, что именно политические, конкретнее – военно-стратегические, задачи стали причиной создания Главсевморпути и определили масштаб его деятельности. Приведём перечень

событий и политических решений, произошедших практически одновременно:

1) Постановлением СНК СССР № 1873 от 17 декабря 1932 г. было создано Главное управление Северного морского пути, задача которого определялась так: «...проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути»<sup>1</sup>.

2) Годом ранее, 13 ноября 1931 г., был создан государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы – Главное управление строительства Дальнего Севера НКВД СССР «Дальстрой», ведавшее всеми направлениями хозяйственной деятельности на огромной территории Северо-Востока СССР с целью добычи природных ресурсов, прежде всего цветных металлов.

3) 13 апреля 1932 г. вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», в соответствии с которым были развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство дороги.

4) В 1932 г. для защиты дальневосточных морских рубежей СССР был создан Тихоокеанский флот (ТОФ).

5) В 1933 г. после переброски по вновь построенному Беломорско-Балтийскому каналу военных кораблей началось формирование Северного флота (первоначально – Северная военная флотилия).

Перечисленные события взаимосвязаны между собой и являлись следствием двух факторов. Первый – это общеполитический и экономический контекст развёрнутой в СССР индустриализации на фоне мирового экономического кризиса, необходимость поиска внутренних ресурсов в виде золота (разведанные запасы которого были преимущественно на азиатском Севере) для массовой закупки технологий и развития промышленности. Второй фактор – конкретное внешнеполитическое событие.

В сентябре 1931 г. японские войска оккупировали Маньчжурию, а 1 марта 1932 г. было провозглашено марионеточное государство Маньчжоу-Го с протяжённой границей вдоль Советского Союза. Именно вдоль неё тянулась нить Транссибирской железной дороги, связывавшей центр с востоком страны. Помимо того, что СССР окончательно терял контроль над Китайско-Восточной железной дорогой (что произошло 23 марта 1935 г., когда СССР под давлением Японии продал КВЖД

---

<sup>1</sup> Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути: постановление СНК СССР от 17.12.1932 № 1873 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СЗ СССР). 1932. Отд. 1. № 84. Ст. 522.

Маньчжоу-Го), возникала угроза в случае военного конфликта полностью потерять контроль и связь с Дальним Востоком – достаточно было нарушить сообщение по Транссибу. Потеря связи с Дальним Востоком могла стать фатальной для планов индустриализации и жизнеспособности государства в целом.

В этих условиях руководство страны было поставлено в жёсткие условия необходимости скорейшего поиска резервных способов связать страну в единое целое в самом протяжённом широтном направлении. Таких способов было три:

- 1) строительство трансполярной железнодорожной магистрали и дублирование участков Транссиба более северными трассами (Байкало-Амурская магистраль);
- 2) развитие морского транспортного сообщения по трассе СМП;
- 3) развитие дальней авиации и воздухоплавания.

Отметим, что вплоть до 1932 г. в СССР шла ожесточённая дискуссия между сторонниками строительства «Великого Северного пути», под которым подразумевалась железнодорожная трансполярная магистраль (этот проект продвигали известный художник А.А. Борисов и юрист В.М. Воблый), и сторонниками развития морского сообщения в Арктике (сотрудники Всесоюзного Арктического института, О.Ю. Шмидт). В 1932 г. после успешного прохождения в одну навигацию по трассе СМП ледокольного парохода «А. Сибиряков» руководство страны приняло решение в пользу развития морского пути. В отличие от строительства трансполярной магистрали, на создание которой требовались гигантские средства и слишком много времени, СМП мог быть освоен значительно быстрее. Благодаря реализованной ещё в годы Первой мировой войны программе развития ледокольного флота, в распоряжении СССР уже были технические средства для освоения СМП.

В начале 1930-х гг. активное развитие получила и дальняя авиация (работы КБ А.Н. Туполева по созданию самолётов АНТ-6 (ТБ-3), АНТ-25 (РД) и др., при этом развитие дирижабельного направления, на которое возлагались большие надежды в стране, было постепенно свёрнуто как неэффективное).

Таким образом, с 1932 г. направление ресурсов на развитие СМП в СССР было определено как приоритетное<sup>1</sup> (рис. 1). Началось массированное освоение Арктики, основным управленческим инструментом которого стало ГУСМП.

---

<sup>1</sup> Филин П.А., Емелина М.А., Савинов М.А. Военно-стратегическое значение Северного морского пути: исторический аспект // Военно-исторический журнал. № 7 (711). М. 2019. С. 4–13.



Рис. 1. Нагрудный знак в виде вымпела  
«Северный морской путь», 1940-е гг.

По итогам похода на «Сибирякове» О.Ю. Шмидту и В.В. Куйбышеву было поручено подготовить доклад с предложениями о возможности регулярного плавания по Северному морскому пути. Выслушав доклад, Сталин, по воспоминаниям полярного лётчика М.И. Шевелёва, сказал: «Надо создавать организацию, которая отвечала бы за всё. И знала бы – отвечает за Арктику и больше ни за что. А мы с неё спросим – и строго! <...> мы напишем постановление: создать при Совнаркомне Главное управление Северного морского пути, поручим ему проложить путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать его, содержать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания. Пока хватит. <...> Сталин сравнил эту организацию с когда-то существовавшей Ост-Индской компанией. <...> Пошутил, что вот у Ост-Индской компании были свои войска для подавления восстаний, а у нас всё должно решаться мирным путем, поэтому «пушек Шмидту не давать!»<sup>1</sup>

Перейдём к рассмотрению этапов деятельности ГУСМП. Следует отметить, что этапы можно выделить по разным основаниям. Наиболее очевидными являются даты изменения подчинённости вышестоящей инстанции, даты смены руководителей организации, даты крупных внешнеполитических и внутривнутриполитических событий. Кроме того, в определённые периоды происходили качественные изменения в организации, связанные с её внутренним развитием.

<sup>1</sup> Шевелёв М.И. Арктика – судьба моя. Воспоминания первого начальника полярной авиации. Воронеж, 1999 // Полярная почта. [Электронный ресурс] URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=1829#p63898> (дата обращения: 12.02.2020).

На основании смены подчинённости ГУСМП вышестоящим инстанциям можно выделить следующие этапы:

1932–1946 гг.: подчинение Совету Народных Комиссаров СССР.

1946–1953 гг.: подчинение Совету Министров СССР.

1953–1954 гг.: ГУСМП передано в систему Министерства морского и речного флота.

1954–1964 гг.: ГУСМП передано в систему Министерства морского флота.

В 1964 г. ГУСМП было ликвидировано.

Представим также список руководителей ГУСМП (табл. 1):

**Таблица 1.** Руководители Главного управления Северного морского пути

Руководитель (годы жизни)	Даты руководства
Шмидт Отто Юльевич (1891–1956)	17 декабря 1932 г. – март 1939 г.
Папанин Иван Дмитриевич (1894–1986)	4 марта 1939 г. – июль 1946 г.
Афанасьев Александр Александрович (1903–1991)	31 июля 1946 г. – март 1948 г.
Кузнецов Александр Алексеевич (1904–1966)	14 мая 1948 г. – апрель 1953 г.
Бурханов Василий Федотович (1908–1982)	17 апреля 1953 г. – март 1957 г.
Афанасьев Александр Александрович (1903–1991)	5 марта 1957 г. – 7 апреля 1964 г.

Основываясь на внутренних факторах и логике развития ГУСМП, можно выделить следующие основные этапы деятельности управления:

- 1) 1932–1938 гг. – этап максимально интенсивных системных изменений (крайне быстрый рост, затем сокращение функций);
- 2) 1939–1941 гг. – этап стабилизации;
- 3) 1942–1945 гг. – деятельность в условиях военного времени;
- 4) 1945–1953 гг. – деятельность в условиях периода восстановления народного хозяйства;
- 5) 1953–1964 гг. – сужение полномочий ведомства и снижение статуса, ликвидация.

### Главсевморпуть в период 1932–1938 гг.

На этом этапе происходит активное организационное развитие и укрепление ГУСМП, определяются направления и формы деятельности, галопирующими темпами растёт число подведомственных организаций, сотрудников, увеличивается финансирование.

Этот этап включает два отличных друг от друга периода. Первый, 1932–1934 гг., характеризовался ориентацией преимущественно

на транспортные задачи. Второй, 1934–1938 гг., отличался резким расширением полномочий ГУСМП с ориентацией на развитие всех отраслей народного хозяйства на вверенной территории.

В марте 1933 г. была утверждена структура Главсевморпути. Создавались Управление морской службы, Управление воздушной службы, Управление полярных станций, Управление снабжения и т.д. Начальником Главсевморпути стал О.Ю. Шмидт. Главсевморпути было передано 16 метеорологических станций и радиостанций, Всесоюзный Арктический институт (ВАИ), ледокольные пароходы «Седов», «Сибиряков» и «Таймыр».

В качестве задач первой очереди ГУСМП было поручено: 1) образовать угольные базы и произвести элементарное портовое оборудование на о. Диксон, в бухте Тикси и в устье Колымы; 2) образовать в 1933 г. самолётные базы для постоянных наблюдений за льдом на о. Диксон, м. Челюскин, в бухте Тикси и в устье Колымы; 3) разработать вопрос о перевозке товаров на Колыму; 4) реконструировать и развить сеть метеорологических радиостанций в Арктике<sup>1</sup>.

С 1933 г. начинается процесс расширения полномочий ГУСМП. Постановлением СТО от 11 марта 1933 г. в подчинение ГУСМП было передано акционерное общество «Комсеверпуть» с развитой системой хозяйственной и промысловой деятельности на Севере. Этим же постановлением ГУСМП был передан порт Игарка на Енисее и Новый порт на Оби. Кроме того организовывались хозрасчётные организации: Таймырский трест (Игарка), Северо-Уральский трест (Обдорск), Якутский комбинат (Якутск). Постановлением СТО от 19 марта 1933 г. ГУСМП передавалось всё хозяйство на о. Врангеля<sup>2</sup>.

В 1933 г. была утверждена форма одежды и знаки отличия сотрудников Главсевморпути.

В начале 1933 г. для проверки практической возможности использования СМП как транспортной магистрали, связывающей СССР в единое целое, было решено провести сквозной рейс транспортного судна по всей трассе. Так начался исторический поход парохода «Челюскин» (начальник экспедиции О.Ю. Шмидт, капитан В.И. Воронин). Судно дошло до Берингова пролива, но ледовая обстановка не позволила завершить маршрут. Вместе с дрейфующими льдами «Челюскин» был вынесен в Чукотское море, где раздавлен льдами. Спасение челюскинцев превратилось в героическую эпопею. Постановлением ЦИК СССР 16 апреля 1934 г. было учреждено звание Героя Советского Союза. Первыми награду получили

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 1-4. Д. 82. Л. 7.

<sup>2</sup> Там же. Л. 8.

семь лётчиков, принимавших участие в спасении челюскинцев (А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, Н.М. Каманин, В.С. Молоков, М.В. Водопьянов, М.Т. Слепнёв и И.В. Доронин). Их работа показала, что в СССР есть авиация, способная работать в условиях Арктики. Рейс «Челюскина», несмотря на трагический финал, доказал, что грузовые суда с ледовым подкреплением при наличии соответствующего ледокольного обеспечения могут использоваться для плавания по трассе СМП.

Стартом второго периода, характеризовавшегося активным расширением функций ГУСМП, стало Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». В этом документе была намечена широкая программа хозяйственного освоения Арктики, в частности на ГУСМП возложено строительство морских портов на Диксоне, в Тикси, Провидении, Игарке; доведение к концу второй пятилетки сети полярных станций до 89 ед., подчёркнута задача широкого развития естественных производительных сил в Советской Арктике. Определялась территория деятельности ГУСМП: в европейской части страны деятельность Главсевморпути охватывала острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – всю материковую территорию к северу от 62-й параллели. Практически все хозяйственные предприятия союзного значения в указанной зоне должны были эксплуатироваться ГУСМП.

На основании этого постановления Главсевморпути были переданы: Трест «Арктикуголь» (Шпицберген), Норильское угольное и полиметаллическое месторождение (трест «Норильстрой»), рыбный комбинат в Анадыре, угольное месторождение в Анадыре, Оленеводтрест Народного комиссариата земледелия РСФСР, Островное хозяйство Северного Края (Новая Земля, Колгуев, Вайгач), Сангарские угольные месторождения на р. Лене, зверобойный промысел в горле Белого моря.

К ГУСМП перешли функции «Союзгеологоразведки». На указанной территории поручалось вести геологические изыскания, особенно на минеральное топливо, редкие и цветные металлы. Это же постановление обязывало ГУСМП развивать местные продовольственные ресурсы, «создавая собственные совхозы, пригородное хозяйство, фермы и т.д.»<sup>1</sup> В области речного транспорта на ГУСМП возлагалось развитие транспорта на реках Таз, Пясины, Хатанга, Анабар, Лена, Яна, Индигирка, Колыма, Анадырь, постройка верфей в Архангельске, Пеледуде, на Дальнем Востоке и расширение верфи в Придивной<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). М., 1967. Т. 2. С. 481–486.

<sup>2</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 50.

ГУСМП объединило у себя всё ледокольное хозяйство и приняло от Наркомвода ледоколы и ледокольные пароходы: «Красин», «Ермак», «Ленин», «Добрыня Никитич», «Макаров», «Давыдов», «Литке», «Малыгин», «Русанов», «Трувор». В дальнейшем этот список пополнялся вновь строящимися судами.

В 1934 г. было принято решение организовать политическое управление ГУСМП. Политуправление было, по сути, второй властью в системе управления ГУСМП, активно вмешивалось в систему принятия решений, в кадровую политику. Имея прямую связь с органами НКВД, участвовало в чистках среди сотрудников организации.

В связи с расширением функций ГУСМП Постановлением СНК СССР от января месяца 1935 г. на местах были образованы территориальные управления<sup>1</sup>: Ленинградское (Ленинград), Архангельское (Архангельск), Омское (Тобольск), Красноярское (Игарка), Якутское (Якутск), Дальневосточное (Владивосток) с Чукотским трестом, Мурманское (Мурманск).

Как в финансовом, так и в управленческом плане территориальным управлениям была дана достаточно большая свобода действий. Отделения возглавлял начальник, который руководил всей его деятельностью и имел широкий круг полномочий и обязанностей. Руководство территориальных управлений на местах определяло наиболее важные направления для развития и могло направлять соответствующие ресурсы на те или иные направления деятельности. В зависимости от местных условий и потребностей складывалась специализация территориальных управлений. При этом в 1935–1937 гг. круг полномочий территориальных управлений непрерывно расширялся.

1 апреля 1935 г. СТО принял документ «О плане северных морских перевозок и экспедиций в 1935 г.», в соответствии с которым ГУСМП переходило от экспериментальных рейсов к плановым перевозкам грузов на коммерческих судах по трассе СМП. В дальнейшем подобные документы издавались ежегодно.

В 1935 г. ликвидировался Комитет содействия народам Северных окраин и его функции по хозяйственному и культурному обслуживанию районов Крайнего Севера СССР были возложены на ГУСМП.

В 1936 г. была ликвидирована интегральная кооперация и на ГУСМП было возложено осуществление торговой и заготовительной деятельности. В том же году ГУСМП было поручено произвести разведку на соль в районе Нордвика и приступить к строительству соляного рудника мощностью 150 тыс. т в год с вводом рудника в эксплуатацию в 1938 г.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 51.

<sup>2</sup> Там же. Оп. 1-4. Д. 82. Л. 11.



22 июня 1936 г. было утверждено Положение о ГУСМП, которое закрепило структуру организации, включавшую:

- Политическое управление;
- Управление морского и речного транспорта;
- Управление полярной авиации;
- Управление полярных станций;
- Гидрографическое управление;
- Горно-геологическое управление;
- Отдел сельского хозяйства Крайнего Севера;
- Отдел по культурно-бытовому обслуживанию народов Крайнего Севера;
- Пушно-промысловый отдел;
- Торговый отдел;
- Планово-экономический отдел;
- Финансовый отдел с главной бухгалтерией;
- Мобилизационный отдел;
- Управление делами (с секретариатом Начальника Главсевморпути и секретно-шифровой частью).

К тому времени в ведении ГУСМП функционировал ряд научно-исследовательских и образовательных учреждений: Всесоюзный Арктический институт, Институт полярного земледелия, Научно-исследовательский институт по изучению экономики Севера (1934–1937 гг.), Институт народов Севера, Гидрографический институт, Лётная школа в Николаеве.

ГУСМП стало мощнейшей комплексной транспортно-промышленной организацией, охватывавшей все отрасли народного хозяйства Крайнего Севера.

Своеобразие нового учреждения было хорошо показано О.Ю. Шмидтом на заседании коллегии ГУСМП 28 ноября 1934 г. «Особенности Главсевморпути, – говорил Отто Юльевич, – заключаются в том, что мы не похожи на наркомат, имея в себе элементы всех 17 наркоматов. Скорее мы являемся краем, но у нас есть функция центрального аппарата, но нет ряда функций края... Дело заключается в том, что Север весь трактуется как единая проблема, имеющая в своей основе Северный морской путь... Как только было показано, что Северный морской путь существует, так и появилась основная идея, объединяющая хозяйство Севера. На этой основе и идёт все развитие Главсевморпути. Мы – боевой орган для поднятия на Севере экономики на основе Северного морского пути»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Славин С.В. Планирование деятельности Главсевморпути и первые исследования по экономике Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 15.

Весной 1937 г. была успешно проведена высокоширотная воздушная экспедиция с целью высадки первой дрейфующей станции «Северный полюс». Летом выполнено три перелёта в США через полюс экипажами В.П. Чкалова, М.М. Громова и С.А. Леваневского. Последний закончился катастрофой, длительные поиски экипажа самолёта СССР Н-209 результатов не дали. На фоне пропаганды успехов полярников О.Ю. Шмидта, И.Д. Папанина, В.П. Чкалова, М.М. Громова, катастрофическая ситуация сложилась на трассах СМП. В навигации 1937 г. участвовало 64 морских судна. Из-за сложившейся неблагоприятной ледовой обстановки и организационных просчётов план морских грузоперевозок был провален. На трассе СМП зазимовало 25 транспортных судов, ледоколы «Красин» и «Ленин», ледорез «Фёдор Литке». Одно судно – пароход «Рабочий» – погибло. Научные работники и часть экипажей были вывезены с зазимовавших судов самолётами. Из-за отсутствия судов у ГУСМП спасательная операция по снятию папанинцев со льдины в 1938 г. производилась при содействии военно-морского флота. Успехи и провалы ГУСМП в 1937 г. стали причиной для серьёзного пересмотра направлений деятельности организации.

### **Главсевморпуть в 1938–1941 гг.**

1938 г. стал поворотным годом в работе ГУСМП. СНК СССР постановлениями от 28 марта и 29 августа 1938 г., отмечая недостатки навигации 1937 г., указал, что Главсевморпуть, расширив свои функции и распылив внимание на различные отрасли хозяйства, совершенно недостаточно занималось своей основной задачей – превращением Севморпути в нормально действующую магистраль: «Главное управление Северного морского пути <...> не обеспечило организационного закрепления достигнутых советскими полярниками успехов <...> Даже выполнение основной задачи – транспортное освоение Северного морского пути – организовано плохо, морской транспорт не обеспечен необходимыми угольными складами, разведками и обстановкой пути. Во время навигации 1937 года господствовала организационная неразбериха, руководство операциями было поручено мало компетентным и не проверенным людям, некоторые из которых оказались вредителями <...> Все эти обстоятельства привели к зимовке 25 пароходов. Этот недопустимый факт вытекал <...> из самоуспокоенности и зазнайства в руководстве Главсевморпути...»<sup>1</sup>

В марте 1939 г. О.Ю. Шмидт на посту начальника ГУСМП был замещён И.Д. Папаниным. Шмидт избежал репрессий, но волна арестов прокатилась по всей системе ГУСМП. Из пяти замов Шмидта в 1937–1938 гг.

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 1-4. Д. 19. Л. 60.

трое были расстреляны (Э.Ф. Крастин, С.С. Иоффе, Н.М. Янсон), начальник политуправления С.А. Бергавинов покончил жизнь самоубийством в тюрьме.

В постановлении Совнаркома, изданном в августе 1938 г., было указано: «Разгрузить Главсевморпуть от предприятий, сосредоточив его работу на выполнении поставленных перед ним основных задач, то есть сконцентрировать его деятельность на обеспечении арктического судоходства»<sup>1</sup>.

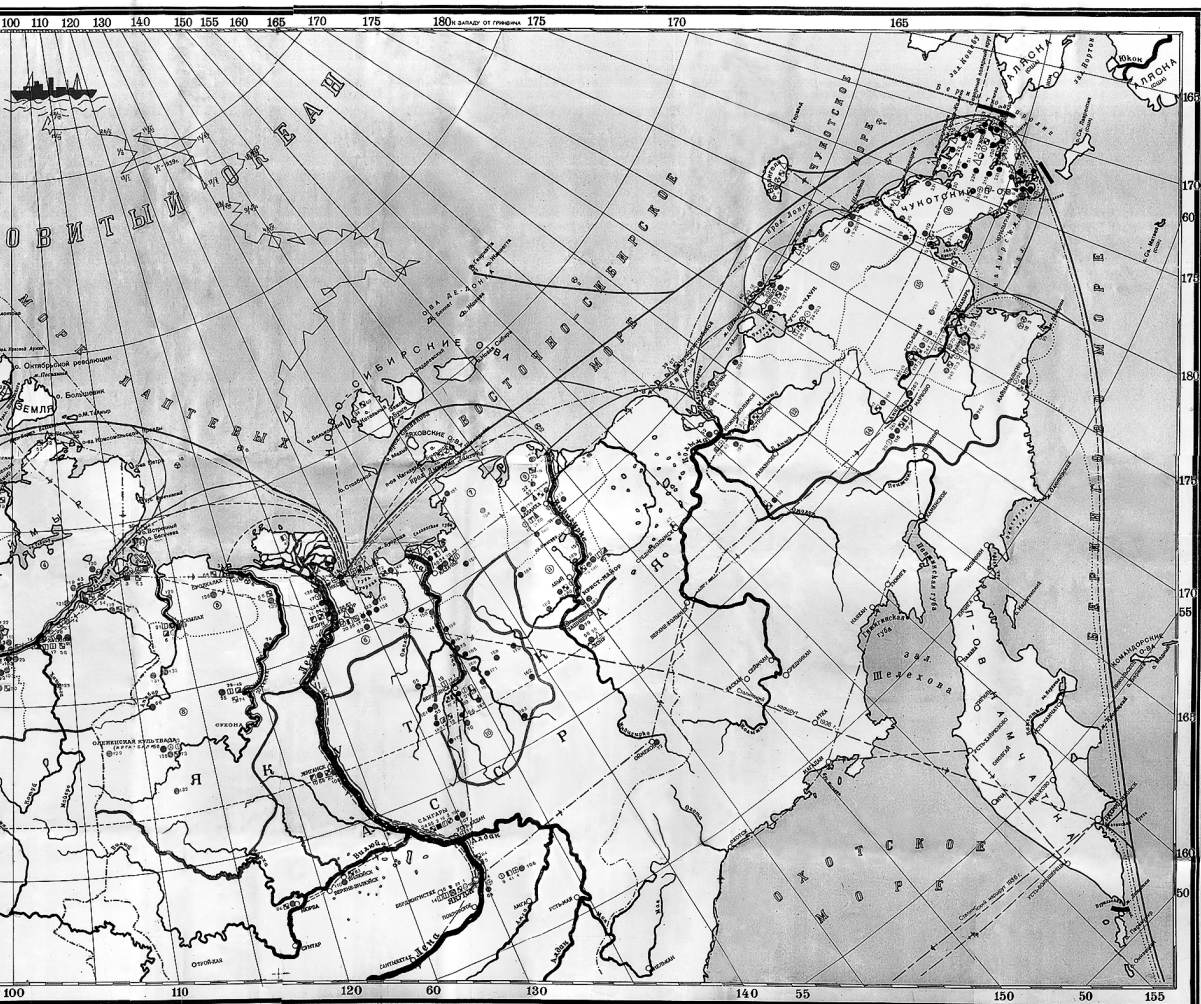
В отчёте ГУСМП за 1937 г. отмечалось, что в результате обезличенного финансирования территориальных управлений, центральные отраслевые управления ГУСМП потеряли контроль за развитием отраслей<sup>2</sup>. По итогам реформы в сентябре 1938 г. территориальные управления были ликвидированы. Организации на местах были подчинены непосредственно отраслевым управлениям ГУСМП. В течение 1938–1940 гг. из ГУСМП были переданы другим наркоматам функции торговли, развития культуры, сельского и промыслового хозяйства, пушно-заготовительные операции и др. Транспортные операции по Карскому морю, как полностью освоенные, передавались в Народный комиссариат морского флота. Функции, связанные с обслуживанием населения (торговля, культбазы), передавались соответствующим ведомствам и местным органам, речной транспорт – Наркомводу и Дальстрою. Трест «Арктиуголь» передан Народному комиссариату топливной промышленности СССР и т. д.

Важным, но негласным моментом «разгрузки» ГУСМП был «увод» разведки и добычи цветных и редких металлов в ведение Дальстроя. Интересы этих гигантских организаций не могли не столкнуться в Арктике в связи с активным ростом Дальстроя. Исследователи Ф.А. Романенко и С.А. Ларьков усматривают в политических репрессиях 1937–1939 гг. в системе ГУСМП отголоски межведомственной войны – попытки Дальстроя, используя механизмы репрессий, оттеснить Главсевморпуть от эксплуатации недр Якутии и Чукотки. Если проследить характер репрессий в Арктическом институте, заметен их выборочный характер, связанный с арестами, прежде всего, геологов. После ареста и расстрела директора Всесоюзного Арктического института геолога Р.Л. Самойловича вектор деятельности института (в котором геологическое направление было очень сильным) был коренным образом изменён в сторону изучения гидрометеорологических условий по трассе СМП. Помимо Р.Л. Самойловича опале подверглись геологи института – М.М. Ермолаев, Н.Н. Урванцев, С.В. Обручев, Б.Н. Артемьев, Б.Н. Рожков и др.

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 1-4. Д. 19. Л. 69.

<sup>2</sup> Там же. Л. 9.





В период 1938–1939 гг. между ГУСМП и Дальстроем произошёл негласный «раздел» сфер влияния – за ГУСМП оставалось транспортное развитие СМП, развитие портов, геологические исследования с целью поиска и формирования топливных баз. Дальстрой занимался геологической разведкой и добычей ценных и редких металлов.

В связи с сокращением круга деятельности происходили изменения в структуре аппарата ГУСМП. В непосредственном ведении оставались: морские пароходства, конторы и порты, речные пароходства, полярные станции и другие предприятия, имевшие непосредственное отношение

к освоению СМП. Были определены основные направления работы ГУСМП: организация плаваний в период навигации; капитальное строительство с целью создания материально-технической базы для эксплуатации СМП; геолого-разведочные работы для создания собственных угольных баз, научно-исследовательские и гидрографические работы<sup>1</sup> (рис. 2).

Главными объектами капитальных вложений в 1939–1940 гг. являлись морской транспорт, строительство портов, Мурманский судоремонтный завод, полярная авиация, топливные базы. За этот период вступили в строй линейные ледоколы «И. Сталин» и «Л. Каганович». В 1940 г. начал работу Мурманский судоремонтный завод, широко развёрнуты работы по сооружению портов Диксон, Тикси, Провидения. Значительное развитие получила ледовая авиаразведка. Для управления морскими навигациями с 1938–1939 гг. создавались Штабы морских операций, была разработана и совершенствовалась система научно-оперативного обеспечения навигаций. По сути, именно в последние предвоенные навигации сложилась система управления транспортными операциями по трассе СМП, в таком виде с теми или иными модернизациями она существовала до момента ликвидации ГУСМП.

В 1941 г., к началу Великой Отечественной войны, подготовка к очередной навигации была в целом завершена. Начавшаяся война не внесла поначалу существенных изменений в условия проведения навигации, в которой участвовало 28 транспортных судов и 8 ледоколов. Общий объём перевозок составил 214,8 тыс. т.<sup>2</sup>

Незадолго до начала войны перед ГУСМП была поставлена задача осуществлять двойные сквозные рейсы по трассе СМП и перейти от экспедиционного плавания по трассе СМП к систематическому плаванию по всей трассе СМП, превратив её в нормально действующую магистраль для связи Европейской части СССР с Дальним Востоком. Для этого планировалось построить несколько ледоколов мощностью 35–40 тыс. л.с. К навигации 1943 г. планировалось довести количество морских судов в Арктике до 40 ед.<sup>3</sup> Намеченной программе работ не суждено было в то время осуществиться в связи с началом Великой Отечественной войны.

### **Главсевморпуть в 1942–1945 гг.**

С началом войны ГУСМП перестроило работу в соответствии с общими задачами, поставленными перед страной. В целом, руководство ГУСМП

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 65.

<sup>2</sup> Там же. Л. 78.

<sup>3</sup> Там же. Л. 119.

было ослаблено. Руководитель ГУСМП И.Д. Папанин в качестве Уполномоченного Государственного комитета обороны (ГКО) по перевозкам на Белом море был переориентирован на организацию поставок ленд-лиза в Архангельск.

Тем не менее, в целом работа ГУСМП не была нарушена. Более того, помимо транспортных операций по трассе СМП у ледоколов ГУСМП появилась важнейшая стратегическая задача – обеспечивать проводки судов с грузами, поставлявшимися по ленд-лизу в Архангельск и дальневосточные порты. Под проводкой ГУСМП в эти порты за период 1942–1945 гг. прибыло 815 судов с грузом 2,3 млн т<sup>1</sup>.

Немецкое командование после разгрома конвоя PQ-17 летом 1942 г. и временной приостановки морских поставок по ленд-лизу в Архангельск и Мурманск приняло решение нарушить коммуникации по трассе Северного морского пути. Это были проактивные действия, направленные на то, чтобы не допустить переориентации потока ленд-лиза на трассу СМП с востока на запад. Частично эта задача была решена путём развёртывания подводной войны в Карском море и проведением разовой операции с участием тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер». Свидетельством эффективности действий противника была вынужденная массовая зимовка судов на Диксоне в 1942–1943 гг. из-за опасения их потери в ходе перегона на запад. В соответствии с решением Правительства, которое было получено в штабе на Диксоне телеграммой за подписью и.о. начальника ГУСМП А.Е. Каминова и зам. начальника ГУСМП М.П. Белоусова, на зимовку было оставлено 15 транспортных судов в Диксоне и одно в Игарке: ледокольные пароходы «Г. Седов», «Монткальм» и «Таймыр», пароходы «Петровский», «Беломорканал», «Игарка», «Моссовет», «Селенга», «Кама», «Лахта», «Спартак», «Иртыш», теплоход «Андреев», гидрографические суда «Циркуль» и «Мурманец», причём последние два были оставлены в Диксоне на плановую зимовку. Кроме того, в Игарке зимовал п/х «Сура». Это была вторая массовая зимовка судов в Арктике после 1937 г. На этот раз она была связана со сковывающими действиями противника в Баренцевом и Карском морях<sup>2</sup>.

Поставки грузов с востока в Мурманск и Архангельск практически не производились, хотя полного блокирования трассы не произошло. Ледоколы, отработав сезон в Арктике, возвращались в Архангельск и в зимний период обслуживали проводку союзных конвоев в замерзающем Белом море, затем снова выводились в Арктику.

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 80.

<sup>2</sup> Фонды ААНИИ. Д. О-3473. Л. 75.

С 1943 г. снабжение практически всех пунктов в Арктике, в т.ч. в Западном секторе, было переориентировано и велось с востока. Снабжение Якутии было почти полностью переориентировано на завоз импортных грузов через СМП<sup>1</sup>.

Действия тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер» в 1942 г. и активные действия подводных лодок в 1942–1944 г. в Карском море привели к существенным потерям. Общее число жертв – порядка тысячи человек и целый ряд судов и кораблей<sup>2</sup>.

Военное командование и руководство ГУСМП в 1941–1942 гг. недооценивало опасность и уязвимость трассы СМП, считая её глубоким тылом, предпринятых для обороны СМП мер было очевидно недостаточно. Осложняло ситуацию сложившееся на трассе СМП двоевластие (гражданское ГУСМП и подразделения Северного флота фактически имели равные права), постоянно возникавшие сложности во взаимодействии ведомств.

Тем не менее, общий объём поставок по трассе СМП в годы войны возрастал и увеличился на 64,4 % (с 178 тыс. т в 1940 г. до 293 тыс. т в 1945 г.). При этом вследствие изменения направления и структуры перевозок объём перевозок в тонно-милях увеличился значительно больше, чем объём перевозок в тоннах (312 млн т в 1940 г. и 780 млн т в 1945 г.) – на 150 %<sup>3</sup>. Всего за годы войны по трассе СМП было перевезено порядка 1 млн т грузов.

Официальная статистика позволяет оценить вклад поставок по ленд-лизу Северным морским путём. По СМП за годы войны было доставлено в СССР порядка 0,5 млн т грузов или 2,5 % от всего потока ленд-лиза в СССР.

### **Главсевморпуть в 1945–1953 гг.**

Данный этап характеризовался восстановлением народного хозяйства в стране, в связи с чем продолжился рост объёмов грузоперевозок по трассе СМП.

В послевоенное время остро стоял вопрос развития кадрового потенциала. В 1945 г. было создано Ленинградское Арктическое училище ГУСМП. Училище работало как Школа метеорологии и готовило технические кадры для полярных станций и исследовательских судов.

В том же 1945 г. на базе Гидрографического института было организовано Высшее арктическое морское училище (ВАМУ) Главсевморпути

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 373.

<sup>2</sup> В своей монографии Г.Д. Бурков приводит цифру человеческих жертв – 964 чел., без указания архивного источника. См.: Бурков Г.Д. Война в Арктике. К 70-летию начала Великой Отечественной войны. СПб., 2011. С. 161.

<sup>3</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 2-1. Д. 432. Л. 81.



в составе трёх факультетов: гидрографического, судоводительского, гидрометеорологического.

В 1948 году на базе геологического отделения АНИИ и Центральной научно-исследовательской лаборатории Горно-геологического управления ГУСМП был создан Научно-исследовательский институт геологии Арктики (НИИГА).

Новым вызовом для послевоенного периода было превращение всего Арктического бассейна в потенциальный театр военных действий и связанное с этим интенсивное изучение приполюсных районов Арктики.

В связи с началом холодной войны ядерное оружие стало одним из главных аргументов в мировом соперничестве, при этом стратегические бомбардировщики становились основным средством доставки ядерного оружия, а арктические воздушные трассы – кратчайшими путями такой доставки. В 1946 г. США приступили к выполнению постоянных полётов по маршруту с территории своей страны на Северный полюс и обратно на стратегических бомбардировщиках В-29. Эти полёты преследовали цель сбора метеорологических данных о характеристиках режима атмосферных процессов высокоширотной Арктики для метеорологического обеспечения полётов стратегической авиации по направлению к территории СССР<sup>1</sup>.

С учётом данных внешней и военной разведок СССР по военной активности США в Арктике, Совет Министров СССР 19 февраля 1948 г. подписал Постановление «О проведении воздушной высокоширотной арктической экспедиции "Север-2"». Начальником высокоширотной воздушной экспедиции (ВВЭ) был назначен заместитель начальника Главсевморпути генерал-майор авиации А.А. Кузнецов (стал руководителем ГУСМП в мае 1948 г.), его заместителем по научной работе был начальник геофизического отдела АНИИ М.Е. Острекин. Перед экспедицией ставились задачи как проведения научных исследований, так и испытания материальной части отечественных самолётов и возможности использования ледовых аэродромов в Арктике для массового базирования самолётов и их эксплуатации<sup>2</sup>.

В дальнейшем ГУСМП и его подведомственная организация Арктический научно-исследовательский институт ежегодно организовывали высокоширотные воздушные экспедиции «Север» и установили практику постоянной работы двух дрейфующих научно-исследовательских станций «Северный полюс» (СП). В обязанность этих станций входило выполнение научных исследований по изучению природных

<sup>1</sup> Лукин В.В. Холодная война на дрейфующих льдах // Звезда. 2018. № 7. С. 197.

<sup>2</sup> Там же. С. 198.

характеристик центральной части Арктического бассейна, сбор гидрометеорологической информации для обеспечения плавания на трассе Северного морского пути, а также выполнение прикладных исследований и работ в интересах Министерства вооружённых сил СССР. К последним относились обеспечение полётов стратегической авиации ВВС СССР и операции советских подводных лодок. Станции «Северный полюс» могли быть использованы для обеспечения аварийно-спасательных операций и необходимого технического снабжения советских вооружённых сил<sup>1</sup>. Комплекс деятельности, связанный с организацией и анализом результатов работы ВВЭ и дрейфующих станций СП, стал одним из важнейших направлений работы АНИИ в послевоенное время вплоть до 1991 г., когда была закрыта последняя советская станция «СП-31». История ВВЭ и СП является выдающейся страницей в мировой истории полярных исследований. Невозможно переоценить роль ВВЭ и СП для обороны страны. Первые послевоенные ВВЭ и СП в условиях холодной войны, по сути, являлись важнейшими элементами противоядерного щита СССР.

В послевоенный период была поставлена задача строительства постоянных наземных аэродромов в Арктике. Ранее морские самолёты садились только в закрытых бухтах и на реках, а колёсные самолёты на песчаных косах, на ровный лёд и тундру. Для целей строительства аэродромов в ГУСМП в 1948 г. было создано Управление «Спецстрой», на которое было возложено проектирование и строительство аэродромов на вечной мерзлоте. Строительству аэродромов придавалось большое значение, руководил этим направлением в ГУСМП генерал-майор авиации А.А. Кузнецов, сначала в качестве заместителя, а с 1948 г. – в качестве руководителя ГУСМП.

В 1947 г. перед ГУСМП была поставлена задача усилить культурно-бытовое строительство с целью закрепления населения на Севере. С этой целью активно работал трест «Арктикстрой», совместно с предприятием «Арктикпроект» разрабатывая методы быстрого строительства на вечной мерзлоте на фундаментах на сваях с продувным цоколем.

### **Главсевморпуть в 1953–1964 гг.**

В 1950-х гг. объём грузоперевозок по трассе СМП продолжал быстро расти. Это было связано с обновлением и пополнением флота арктических пароходств. В Заполярье пришли дизель-электрические ледоколы типа «Капитан Белоусов», транспортные суда усиленного ледового класса типа «Лена». С 1960-х гг. основным рабочим ядром ледокольного флота стали

---

<sup>1</sup> Лукин В.В. Холодная война на дрейфующих льдах // Звезда. 2018. № 7. С. 202.

новые дизель-электрические ледоколы типа «Москва». А в мае 1960 г. капитан П.А. Пономарёв привёл в Мурманск первый в мире атомный ледокол «Ленин». К 1964 г. объём грузоперевозок составил более 1 млн т.

В период 1953–1964 гг. шёл процесс разукрупнения ГУСМП. По закону, принятому Сессией Верховного Совета СССР 15 марта 1953 г., ГУСМП было лишено статуса главка уровня министерства и передано в подчинение Министерства морского и речного флота. Вскоре данное министерство было разделено на морское и речное, и ГУСМП передавалось в систему Министерства морского флота (указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 августа 1954 г.). Из состава ГУСМП в Министерство речного флота было передано Управление речного флота с речными пароходствами и рядом промышленных предприятий – судостроительными и судоремонтными заводами<sup>1</sup>.

В 1957 г. Мурманское и Владивостокское морские арктические пароходства со всем транспортным и ледокольным флотом были переданы Главфлоту, морские арктические порты – соответствующим пароходствам Министерства морского флота СССР. Из состава ГУСМП в ведение разных министерств и ведомств были переданы «Арктикуголь», «Арктик-проект», Научно-исследовательский институт геологии Арктики в Ленинграде.

В 1961 г. было решено продлить навигацию в замерзающих неарктических портах. Порты Ленинград, Таллин, Рига, Ванино переводились на круглогодичную работу, а в ряде других портов предполагалось расширить сроки навигации. Для решения этой задачи на ГУСМП было возложено общее руководство работой ледокольного флота во всех замерзающих неарктических бассейнах<sup>2</sup>.

В связи с проведением Международного геофизического года советские полярники приступили к изучению Антарктиды. Для выполнения этой программы в 1955 г. Академия наук СССР совместно с ГУСМП было поручено организовать Комплексную антарктическую экспедицию, которую возглавил М.М. Сомов. Базой экспедиции стал антарктический поселок Мирный. ГУСМП стало основным логистическим центром по организации экспедиций в Антарктику. Помимо морских экспедиций, осуществлялись и воздушные. В 1962 г. полярные лётчики впервые совершили трансконтинентальный перелёт из Москвы в Антарктиду (Мирный), доказав реальность установления регулярной авиационной связи между СССР и Антарктидой. Воздушной экспедицией руководили

---

<sup>1</sup> Афанасьев А.А. Деятельность Главсевморпути в послевоенный период // Летопись Севера. М., 1985. Т. 11. С. 28.

<sup>2</sup> Там же. С. 32.

начальник ГУСМП А.А. Афанасьев и начальник полярной авиации М.И. Шевелёв.

К 1963 г. из системы ГУСМП были выделены полярная авиация со всеми аэродромами, вошедшая в состав Главного управления гражданской авиации, Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт, полярные станции и обсерватории, переданные Главному управлению Гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР<sup>1</sup>.

Функция Главсевморпути была сведена к обеспечению ледового плавания и общему руководству работой ледокольного флота в Арктике. ГУСМП координировало и увязывало действия морских пароходств, ведомств и главков по подготовке и проведению арктических навигаций.

В 1964 г. на базе четырёх отраслевых управлений – Главной морской инспекции, Аварийно-спасательной службы, отдела морских ледовых операций Главсевморпути и отдела электронавигационных приборов – было организовано Главное управление мореплавания, которое продолжало руководить проводкой судов по Северному морскому пути. В ноябре 1970 г. была учреждена Администрация Северного морского пути при Министерстве морского флота СССР, которая стала преемницей ГУСМП.

В качестве итога приведём некоторые цифры, свидетельствующие о развитии ГУСМП в период 1932–1952 гг. (до перевода в систему Минморфлота СССР)<sup>2</sup>:

Годовые морские перевозки увеличились с 21,5 тыс. т в 1933 г. до 498,2 тыс. т в 1952 г. (в 23 раза). К 1963 г. грузопоток достиг 1264 тыс. т (увеличение в 58 раз).

Годовой грузооборот морских арктических портов с 14,5 тыс. т в 1933 г. возрос до 975,0 тыс. т в 1952 г. (рост в 67 раз).

Годовая работа полярной авиации возросла с 1,4 тыс. часов в 1933 г. до 56,2 тыс. лётных часов в 1952 г., т.е. возросла в 40 раз.

К моменту организации Главсевморпути полярная авиация располагала только 5 разнотипными самолётами. В 1952 г. полярная авиация имела уже 136 самолётов большей частью советского производства, импортных – 16 («Каталина»).

В 1933–1938 гг. на трассах полярной авиации не было ни одного сухопутного аэродрома за полярным кругом. В 1952 г. имелось 36 аэродромов.

Лётный состав с 37 человек в 1933 г. увеличился до 404 человек в 1952 г.

<sup>1</sup> Белов М.И. О деятельности Главного управления Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 14.

<sup>2</sup> Данные приведены на основе отчёта: ЦГАНТД СПб. Ф. р-369. Оп. 1-4. Д. 82.

Число полярных станций увеличилось с 16 полярных станций в 1933 г. до 92 в 1952 г. (рост в 5,8 раз).

Добыча угля предприятиями ГУСМП к 1952 г. обеспечивала не только потребности морского и речного флота ГУСМП, но в значительной степени шла на снабжение Дальстроя и Минрыбпрома.

Возложенная на ГУСМП специальная задача по осуществлению планомерной транспортной связи по СМП между Европейской частью СССР и Дальним Востоком выполнялась слабо. За 20 лет в сквозных перевозках с запада на восток и обратно было перевезено всего 33,3 тыс. т. Работу ГУСМП в этом отношении можно отнести к экспериментальной.

Общая численность рабочих и служащих в учреждениях и предприятиях Главсевморпути в 1937 г. составляла 29195 чел., затем после «разгрузки» от несвойственных функций к 1941 г. составила 16854 чел., на конец 1952 г. выросла до 41359 чел.

Основные выводы:

1) несмотря на многочисленные организационные трансформации ГУСМП, ежегодно удавалось наращивать объёмы грузоперевозок по трассе СМП. Именно наличие базовой идеи, цели работы ГУСМП – развитие транспортной магистрали, позволяло организации при всех её изменениях удерживать базовый курс и следовать цели;

2) трудно уследить за невероятным ростом и изменением числа и видов предприятий в составе ГУСМП. Управление выступало в роли «материнской» организации, которая создавала и развивала предприятия, после чего они переподчинялись профильным министерствам и ведомствам;

3) благодаря Главсевморпути, транспортные магистрали развивались как в широтном направлении (собственно Северный морской путь), так и в меридиональном – были созданы речные пароходства по всем крупнейшим рекам, впадающим в Северный Ледовитый океан. Таким образом, были заложены основы единой водной транспортной системы в Арктике, что способствовало быстрому исследованию и освоению огромных территорий Крайнего Севера;

4) ГУСМП подготовило почву для активного развития мореплавания по трассе Севморпути. С появлением новых типов ледоколов и в особенности атомоходов объёмы грузоперевозок стали расти в прогрессии, достигнув к середине 1980-х гг. максимума – порядка 6,5 млн т;

5) именно Главсевморпуть заложил основы и возможности для мощного развития мореплавания на трассе СМП на современном этапе.

РОЩЕВСКАЯ Л.П., РОЖКИН Е.Н.

Консервная промышленность полярной  
зоны Европейского Севера СССР  
в 1930–1950-е гг.

ROSHCHEVSKAYA L.P., ROZHKIN E.N.

The canning industry in the Polar zone of  
the European North of the USSR in the  
1930s–1950s

**Сведения об авторах:**

**Рощевская Лариса Павловна**, доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела гуманитарных междисциплинарных исследований Федерального исследовательского центра «Кomi научный центр УрО РАН» (Сыктывкар)  
[lp38rosh@gmail.com](mailto:lp38rosh@gmail.com)

**Рожкин Евгений Николаевич**, кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора историко-демографических и историко-географических исследований Российского Севера Института языка, литературы и истории Федерального исследовательского центра «Кomi научный центр Уральского отделения Российской академии наук» (Сыктывкар)  
[erojkin@gmail.com](mailto:erojkin@gmail.com)

**Authors:**

**Roshchetskaya Larisa Pavlovna**, Doctor of Historical Sciences, Professor and Chief Researcher at the Department of Humanitarian Interdisciplinary Studies of the Federal Research Center «Komi Scientific Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences» (Syktyvkar)  
[lp38rosh@gmail.com](mailto:lp38rosh@gmail.com)

**Rozhkin Evgeny Nikolaevich**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Leading Researcher, Sector of Historical-Demographic and Historical-Geographical Studies of the Russian North, Institute of Language, Literature and History of the Federal Research Center “Komi Scientific Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences” (Syktyvkar)  
[erojkin@gmail.com](mailto:erojkin@gmail.com)

**Аннотация**

Рассмотрены причины создания, обеспечение сырьем, ассортимент выпускаемой продукции, история и опыт работы консервных заводов в полярной зоне Европейской части СССР в 1930–1950-х гг. в сёлах Индига, Шойна Ненецкого национального округа и Усть-Уса Коми АССР. Сделаны выводы, что управление заводами напрямую зависело от экономико-административного подчинения наркоматам или ГУЛАГу НКВД СССР, заводы являлись одним из ресурсов обеспечения населения продуктами питания и оказали значительное влияние на социокультурное развитие северных поселений.

**Abstract**

The article discusses reasons for the foundation of canneries, provision of raw materials, the range of products, the history and experience of canneries in the Polar zone of the European part of the USSR in the 1930s–1950s in the villages of Indiga, Shoyna of the Nenets National District and Ust-Usa of the Komi Autonomous Soviet Socialist Republic. It is concluded that the management of plants directly depended on economic and administrative subordination to the People's Commissariats or the GULAG of the NKVD of the USSR, factories were one of the resources for providing the population with food, and had a significant impact on the socio-cultural development of northern settlements.

**Ключевые слова:**

консервная промышленность, консервные заводы, Европейский Север, полярная зона, посёлки Усть-Уса, Шойна, Индига.

**Keywords:**

Canning industry, canneries, the European North, the polar zone, the villages of Ust-Usa, Shoyna, Indiga.

Важнейшей проблемой XX в. было обеспечение населения продуктами питания. В утверждённой в 2013 г. Президентом РФ «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» приоритетным направлением развития Арктической зоны является комплексное социально-экономическое развитие региона. В свете Стратегии необходимо выяснить, как происходило возникновение и промышленное освоение в полярной зоне в 1930–1950-х гг. пищевой промышленности.

В мире всё больше внимания уделяют длительному хранению продуктов. Одной из форм сохранности являются консервы – пищевые скоропортящиеся сезонные продукты, подвергнутые консервированию или упаковке для длительного хранения.

В России первые консервные предприятия появились в 1870-х гг. Они в небольшом количестве производили мясные и деликатесные рыбные и овощные консервы. В СССР техническое перевооружение старых и строительство новых консервных заводов началось с середины 1920-х гг. Вначале реконструкцию объясняли необходимостью снабжения питанием населения Севера, Дальнего Востока и полярных районов, а также различных экспедиций по изучению и освоению Арктики. Затем на первый план выдвинули задачи ускоренной индустриализации, т.е. создания крупного машинного производства во всех отраслях.

Полярная зона была практически безлюдной в этот период. Крупных городов, за исключением Мурманска, на территории не существовало, количество средних и малых населённых пунктов было также незначительно. Быстрые темпы индустриализации при сложившейся модели освоения Севера подразумевали опережающий рост населения в этой зоне. Надо было решать проблемы завоза материальных ресурсов и обеспечить продовольствием растущее население. Шла организация бесперебойного снабжения, увеличение промысла лесной дичи, речных и морских рыбопродуктов. Особенно остро встала проблема сохранения продукции, так как на Севере сезон массовых заготовок короток, а кормить людей надо круглый год.

Литература о становлении и развитии консервных заводов в полярной зоне невелика, но первые консервные заводы на Европейском Севере СССР в Индиге, Шойне и Усть-Усе упомянуты в Энциклопедическом словаре Гранат<sup>1</sup>. В литературе 1920–1930-х гг. предпосылками для создания консервных заводов на Крайнем Севере считали обилие местного природного северного сырья, а сырьём – оленину и мясо белой куропатки<sup>2</sup>. Довоенные публикации позволяют сравнить строительство разных заводов<sup>3</sup>. Литература 1960-х гг. о пищевой промышленности в СССР на сопоставительном уровне фиксировала размеры консервной отрасли полярной зоны<sup>4</sup>. Справочные издания последних лет подчёркивают, что по программе индустриализации расширилась рыбообработывающая

---

<sup>1</sup> Энциклопедический словарь Русского энциклопедического института Гранат. Изд. 7. Т. 57. Эпоха социалистической реконструкции народного хозяйства СССР. М., 1939.

<sup>2</sup> Жилинский А.А. Несколько слов о консервных заводах на Севере // Северное хозяйство. 1925. № 10. С. 38–41; Скачко А.Е. Народы Крайнего Севера и реконструкция северного хозяйства. Л., 1934. 76 с.

<sup>3</sup> Шнеур. О постройке консервных заводов на Печоре и на Канине // Северное хозяйство. Архангельск, 1927. № 4–5. С. 71; Рубин С. О строительстве консервных заводов на далёком Севере // За рыбную индустрию Севера. 1933. № 5. С. 32–34.

<sup>4</sup> Пищевая промышленность СССР. М., 1967. 535 с.



база Севера<sup>1</sup>. В начале XXI в. внимание исследователей привлекают проблемы сохранения уникальной природной среды полярных районов как региона геополитического значения, который в ресурсном и историческом ракурсах содействует развитию экономики страны<sup>2</sup>.

Для анализа процесса создания и развития консервного производства в полярной зоне Европейской части СССР привлечены разнообразные документы. Силу законодательного акта имело Постановление ЦК ВКП(б) «О консервной промышленности»<sup>3</sup>. Содержательную информацию имеют выявленные документы Государственного архива Архангельской области и Научного архива ФИЦ «Коми научного центра Уральского Отделения РАН».

Источники, в том числе опубликованные мемуары, позволяют осветить актуальные проблемы истории и деятельности консервных предприятий в полярной зоне России. Задачи сообщения: выявить причины создания, обеспечение сырьём, ассортимент выпускаемой продукции, историю и опыт работы заводов, влияние на социокультурную ситуацию в полярных сёлах Индига и Шойна Ненецкого национального округа и Усть-Уса Коми АССР в 1930–1950-х гг.

Причинами создания данных предприятий в полярной зоне Европейского Севера СССР стала обязанность осуществить планы первой пятилетки развития народного хозяйства СССР, которые в мае 1929 г. принял V Всесоюзный съезд Советов. Обоснованием для строительства заводов являлась, на наш взгляд, лозунговая политика государства, содержащая сильно выраженный идеологический контекст.

В развитие первого пятилетнего плана 10 июля 1931 г. по предложению наркома пищевой промышленности А.И. Микояна опубликовано Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) с изложением программы развития консервной промышленности в 1932–1933 гг. (до 4 млрд усл. банок по 400 г в год). Программа включала строительство рыбных, мясных и овощно-фруктовых консервных предприятий крупного, среднего и мелкого плана. Строительство ориентировали на районы, откуда был затруднён вывоз значительной части продукции в потребляющие центры в свежем или мороженом виде.

<sup>1</sup> Заборцева Л. Усть-Усинский консервный завод // Республика Коми. Энциклопедия. Сыктывкар, 2000. Т. 3. 400 с. С. 217; Куратов А.А. Индустриализация социалистическая // Поморская энциклопедия: в 5 т. Т. 1. История Архангельского Севера. Архангельск: Поморский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова, 2001. С. 172; Мурманский рыбообрабатывающий комбинат // Кольская энциклопедия. В 5 т. Т. 3. Мурманск, 2013. 477 с.

<sup>2</sup> Машкова Н.П., Машков А.О. Моя Родина – Усинск. Усинск, 2004. 216 с.

<sup>3</sup> Постановление ЦК ВКП(б) «О консервной промышленности (Предложения комиссии т. Микояна, утверждённые Политбюро ЦК 10 июля 1931 г.)» [Электронный ресурс] URL: <http://istmat.info/node/52355> (дата обращения: 01.06.2019).

В 1932 г. предполагалось построить пять рыбных заводов крупного плана в Волго-Каспийском районе, два – в Аральском море, в Дальневосточном крае и в Мурманске; семь заводов среднего типа. В Северном крае<sup>1</sup> кроме Мурманска должен был появиться завод мелкого плана в порту Алиисх. Вторую группу составляли семь консервных цехов при мясокомбинатах. Третью группу – овощно-фруктовые заводы крупного, четыре среднего и пять мелкого типа – планировали в южных районах страны. Намеревались построить ещё два завода жестяной тары.

В Северном крае в 1933 г. предполагалось открыть три рыбных завода крупного типа, в том числе в с. Индига (10 млн усл. банок), три завода среднего типа, в том числе в пос. Канин (7,5 млн усл. банок) и создать сопутствующую инфраструктуру: шесть варочных пунктов и три жестяно-тарных завода.

Всего на 1932–1933 гг. в программе назван 21 рыбоконсервный завод. Постановление поручило Народному комиссариату снабжения СССР развернуть необходимые подготовительные работы (технико-экономические обоснования, проекты, заказ оборудования), обеспечивающие строительную программу, а «новое строительство вести по типизированным проектам».

Но охватившая мир в это время Великая депрессия создала объективные условия, чтобы СССР буквально за бесценок мог скупать необходимые объекты промышленности, станки и оборудование за рубежом. К концу 1932 г., согласно постановлению, планировали отказаться от импорта заграничных котлов и силовых установок и получать оборудование уже от союзных предприятий. Перед Высшим советом народного хозяйства СССР поставили задачу организовать конструкторское бюро по консервному машиностроению (25 инженеров), разработать оптимальные технико-экономические проекты будущих заводов, а значит иметь кадры экономистов.

Чтобы получить необходимые чертежи, машины, техническую помощь и кадры инженеров и мастеров рекомендовалось использовать договор с итальянской фирмой «Бенчини», выпускавшей жестяные банки. Кроме того необходимо было коренным образом изменить изготовление тары для упаковки продукции, увеличить производство белой жести до 160 тыс. т, а в целях экономии олова для лужения жести – перейти на одностороннее покрытие банок. Перед химической промышленностью поставлена задача: получить такой вид лака, «который бы мог выдержать необходимую

---

<sup>1</sup> Северный край с 1.10.1929 г. объединял Архангельскую, Вологодскую и Северодвинскую губернии и автономную область Коми (Зырян). С 5 декабря 1936 г. на его территории образованы Северная область и Коми АССР.

температуру при лужении» и отвечал технологическим условиям консервирования. Этот процесс связан с развитием новых технологий.

Одновременно планировали расширять и действующие консервные заводы, а также окончить строительство начатых в 1931 г.

В 25-километровой сырьевой зоне вокруг консервных заводов требовалось развернуть собственное хозяйство, в котором местное сырье должно было составлять 15-20 % потребности.

Для осуществления этих больших планов была создана структура управления будущим производством, которая всё более попадала под централизованный контроль сверху. Консервные предприятия до 1930-х гг. входили в разные наркоматы и ведомства. В 1930–1934 гг. их включили в систему Народного комиссариата пищевой промышленности. Но часть заводов полярной зоны Европейской части СССР подчинялись Народному комиссариату снабжения СССР, потому что на Севере главным был не принцип развития пищевых предприятий на месте, а обеспечение населения продовольствием посредством завоза. Другая часть заводов подчинялись организациям ГУЛАГа НКВД СССР. Недаром известный экономист С.В. Славин писал об «особых формах и методах управления процессом освоения» Севера<sup>1</sup>. Следовательно, управление заводами напрямую зависело от экономико-административного подчинения наркоматам или ГУЛАГу НКВД СССР.

Значительную роль в проектировании размещения, обеспечения сырьём и создания мясо- и рыбоконсервных предприятий в полярной зоне в 1930-х гг. сыграла Академия наук СССР. На совещании Полярной комиссии АН СССР в Ленинграде 28 мая 1933 г. была принята Программа развития народнохозяйственных узлов Печорского края. В ней были сформулированы основные задачи Печорский бригады Полярной комиссии АН СССР, в том числе изучение организации оленеводства и консервного производства «с учётом опыта существовавшего завода» в с. Усть-Уса<sup>2</sup>. Члены Печорской бригады Полярной комиссии АН СССР, которую возглавлял на первом этапе Президент АН СССР академик А.П. Карпинский, провела 8 августа 1933 г. специальное заседание в Коми селе Усть-Уса.

Консервный завод в Усть-Уса Автономной области Коми возник в старинном селе, основанном в 1765 г. К началу XX в. большую часть

<sup>1</sup> Калеменева Е.А. Смена моделей освоения Советского Севера в 1950-е гг. Случай Комиссии по проблемам Севера // Сибирские исторические исследования. 2018. № 2. С. 181–200. С. 184

<sup>2</sup> Бровина А.А. Полярная комиссия АН СССР: к истории изучения Европейского Севера России в начале XX века // Исторический журнал: научные исследования. 2016. № 3 (33) DOI: 10.7256/2222-1972.2016.3.18993. С. 343.

населения составляли коми, но среди них жили и ненцы. Основными занятиями населения являлись охота, оленеводство, скотоводство, рыболовство. Село было с 1932 г. районным, а с 1936 г. – окружным центром.

На совещании члены Печорской бригады обсуждали главный вопрос о развитии консервного завода. На совещании присутствовали представители оленсовхоза и завода, вероятнее всего, директор Каменецкий. Академические сотрудники пришли к выводу, что для обеспечения работы завода необходимо передать в его ведение сырьевую базу и сосредоточить внимание на консервировании рыбы и дичи<sup>1</sup>. Заготовка рыбы и дичи может быть значительно повышена при надлежащей организации труда промыслового населения. В связи с резким ростом потребления оленины в свежем виде, её доля в консервном производстве должна постепенно снижаться, а консервирование мяса домашних животных и молока на Усть-Усинском заводе в условиях Севера представлялось вообще излишним. При распределении продукции консервного завода необходимо учесть потребности Ухтпечтреста НКВД в рыбных и мясных консервах из дичи, добываясь предельного сокращения их завоза из дальних областей Союза<sup>2</sup>. В постановлении впервые указана необходимость увеличения норм снабжения принудительно формируемого населения системы ГУЛАГа.

После возвращения Печорской бригады в Ленинград, расширили экономическую группу, которая должна была разработать проект развития экономики Европейского Севера СССР. Членом экономической группы стал Александр Федорович Брюханов<sup>3</sup>. В течение нескольких лет он читал в Институте народов Севера в Ленинграде курс лекций по реконструкции северного хозяйства, с 1936 г. стал руководителем группы тундрового хозяйства Северной базы АН СССР в Архангельске. Известно около десятка его научных работ, в том числе о добывающем промысле белой куропатки на Севере как ресурсе для развития консервного производства в полярной зоне<sup>4</sup>.

А.Ф. Брюханов использовал разные методы исследований. В Архангельске под его руководством составили библиографический указатель, содержащий до 150 литературных и архивных источников по теме, а также подготовили специальную анкету. Чтобы определить наиболее

<sup>1</sup> Рощевский М.П., Рощевская Л.П., Бровина А.А. Печорская бригада академика А.П. Карпинского. Сыктывкар, 2015. 646 с. С. 330–331.

<sup>2</sup> Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 5931. Оп. 1. Д. 15. Л. 12–13.

<sup>3</sup> Научный архив Коми научного центра Уральского Отделения РАН (НА Коми НЦ УрО РАН). Ф. 1. Оп. 1. Д. 15. Л. 1.

<sup>4</sup> Брюханов А. Изучение промысла белой куропатки в Северном крае // Вестник Академии наук СССР. 1935. № 10. С. 65–68.

перспективные участки добычи дичи и рыбы на территории созданного в 1929 г. Ненецкого округа, Брюханов применял новационные приёмы сбора информации. Он опрашивал по составленной анкете студентов Северного отделения Педагогического института им. А.И. Герцена и слушателей годичных курсов руководящих кадров в Институте народов Севера в Ленинграде А.Ф. Ханзерова, И.Г. Пичкова и И.С. Канюкова. По оценке интервьюера, уроженцы Канинской тундры Ненецкого округа были прекрасно осведомлены, где и в каких объёмах можно было добывать куропатку, гуся, ловить сельдь и камбалу. Об этом направлении его работы в марте 1934 г. писала местная газета «Narjana w'nder» (Няръяна вындер) [Красный тундровик].

В итоге проведённого исследования Брюханов предложил развернуть сеть комплексных биологических станций для изучения и постоянного наблюдения за охотничье-промысловой фауной полярной зоны и одомашнивания куропатки. Он сделал вывод, что необходимо изучить внешний рынок сбыта продуктов промысла. Исследователь рекомендовал организовать сортировку и упаковку дичи для экспорта; изучать вопросы замораживания, хранения и перевозки дичи с использованием вездеходов, организовать промыслы на о. Колгуев, Канинском полуострове и на р. Сула в Малоземельской тундре. Заместитель директора Северной базы АН СССР А.И. Толмачев писал в редакцию журнала «Вестник АН СССР», что Брюханов чётко «обосновал необходимость развития консервных заводов именно на территории полярной зоны»<sup>1</sup>.

Для поисков сырьевой базы консервной промышленности сотрудники Северной базы АН СССР привлекали знатоков промысла по добыче птицы и оленеводства в Полярной комиссии и Зоологическом институте АН СССР. Одним из них был профессор Московского университета Б.М. Житков, зоолог, охотовед, эколог, исследователь Севера России, занимавшийся организацией охотничьего хозяйства и охраны природы. Ещё студентом он побывал на Белом море; потом путешествовал по архипелагу Новая Земля и о. Колгуев, позже были экспедиции на полуострова Канин и Ямал. Учениками Житкова были известные зоологи братья Наумовы. Зоолог, старший научный сотрудник Института зоологии Московского университета доктор биологических наук (1941) Н.П. Наумов занимался вопросами охотоведения и динамики численности животных как научной основы прогноза и рациональной эксплуатации промысловых популяций<sup>2</sup>. Он преподавал в Институте пушного звероводства, позже был одним из инициаторов исследований в области бионики в СССР.

<sup>1</sup> НА Коми НЦ УрО РАН. Ф. 1. Оп. 6. Д. 35. Л. 1–7.

<sup>2</sup> Наумов Н.П. Дикий северный олень. М., 1933. 72 с.

Ветеринарного врача, специалиста по оленеводству С.В. Керцелли ещё в 1908 г. командировали в Большеземельскую тундру для ликвидации эпизоотии оленей. В 1910 г. с исследователем А.В. Журавским он организовал в Печоре первую в России станцию по изучению оленеводства и болезней оленей, а позже стал одним из организаторов Северной научно-промысловой экспедиции, на базе которой позднее был организован Арктический институт. Агроном-почвовед, зоолог-натуралист, лауреат Сталинской премии (1941) П.А. Мантейфель работал в Московском зоопарке, заведовал кафедрой биологии и систематики охотничье-промысловых животных и биотехнии. Орнитолог Б.К. Штегман с 1921 г. работал в Отделении орнитологии Зоологического института АН СССР в Ленинграде. Немецкие специалисты считали, что «этот Штегман будет новым Палласом». В 1934 г. ему присуждена учёная степень доктора биологических наук. Штегман участвовал в международных орнитологических конгрессах в Амстердаме и Оксфорде (1930, 1934 гг.). Другой учёный-орнитолог доктор биологических наук А.Я. Тугаринов руководил отделением орнитологии Зоологического института АН СССР с 1926 г., участвовал в составлении капитального академического издания «Фауна СССР».

Таким образом, проблемы развития оленеводства и птичьего промысла как ресурсов для консервного производства и обеспечения населения региона продуктами питания являлись весьма актуальными. Эти проблемы были сформулированы сотрудниками АН СССР, а в исследовании популяций птиц и северных диких оленей большую роль сыграли выдающиеся ученые страны.

Начало строительства в полярной зоне Европейской России заводов относится к концу 1920-х гг. Лидирующие позиции должен был занять рыбозавод крупного плана в Мурманске, как самом значительном населённом пункте. Быстрому развитию рыбной промышленности способствовали освоение и производство в массовом масштабе судов и оборудования для переработки рыбы. Использование механических средств добычи рыбы позволило в течение круглого года развивать наиболее эффективное морское рыболовство. Переработку рыбы переносили в районы её лова путём создания новой техники на плавсредствах. Когда в конце 1927 г. в Мурманске появились первые заводы и причалы рыбного порта, там был основан и консервный завод. Этот завод вскоре стал в полярной зоне Европейской части СССР ведущим по переработке морской рыбы. До Великой Отечественной войны на заводе построены два холодильных предприятия, заводы консервный, копильный, рыбоперерабатывающий и изготовления рыбной муки, а также жестяно-баночный цех.

В 1927 г. в с. Усть-Уса начали сооружение механизированного консервного производства. Строительную площадку выбрали с правой

стороны Усы при её слиянии с Печорой. Как вспоминал ветеран Кирилл Иванович Канев, вся имеющаяся рабочая сила села была втянута в строительство завода. В первую очередь по берегам Усы был собран и подвезён к речке Ель бутовый камень для кладки фундамента и стен неотопливаемых зданий. На месте заготовили лесоматериалы. Вскоре в конце села выросли два цеха и котельная. Завод начал выпускать продукцию в 1929 г., но не избежал крупного пожара 29 марта 1932 г. Восстановить предприятие удалось в том же году. Один из первых фотоснимков нового завода сделал в 1933 г. член Печорской бригады Полярной комиссии АН СССР А.П. Шенников. В 1929 г. завод в Усть-Усе вступил в строй. Он состоял из двух цехов: баночного и консервного. По словам участника Печорской бригады АН СССР М.Б. Едемского, в 1933 г. на пристани в с. Усть-Уса они увидели «штабели выгруженных [с парохода] товаров: мешки с мукой, сахаром и др.; ящики, машины-косилки. На пароход грузили кожи, видимо, говяжьи с Усть-Усинского консервного завода»<sup>1</sup>.

Другой завод построен в 1930 г. в пос. Шойна на берегу Белого моря в западной части полуострова Канин Нос на месте рыбацкого становища. Строительство обусловлено близостью к местам промысла и пригодностью для захода и отстоя судов. Рыбозавод занимался приёмкой и переработкой рыбы тралового флота, добычей и переработкой морского зверя. С тральщиков также в зимнее время вели прибрежный лов наваги. С 1933 г. Шойна получил статус рабочего посёлка, который развивался как рыбопромышленная база Архангельской области.

Выбор прибрежного с. Индига Канино-Тиманского района Ненецкого национального округа определялся удобным географическим положением. Село расположено на восточном берегу Баренцева моря, в устье реки Индига. Посёлок находится в зоне вечной мерзлоты, но бухта почти не замерзает, в ней можно создать хорошо защищённый порт круглогодично действия, доступный для океанских судов, т.к. морская глубина довольно значительна и портовые устройства возможно сооружать на большой площади бухты. Кроме того здесь не наблюдались значительные колебания уровня воды при речных паводках и морских приливах, что не осложняет работу порта. С конца XIX в. район привлекал внимание экономистов для создания порто-франко (от итал. porto franco – свободный порт) – гавани, в который ввоз и вывоз иностранных товаров допускается беспошлинно<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Бровина А.А. Дневник М.Б. Едемского об экспедиции Полярной комиссии АН СССР в Северный край (1933 г.) // Клио. 2016. № 11 (119). С. 74–81.

<sup>2</sup> Иогансон Е.Г., Белобородов В.Я. Порт Индига. Соображения о железнодорожном строительстве к порту Индига и о грузовых потоках к нему / предисл. Г.М. Муравьева. Усть-Сысольск, 1928. 56 с.

Село Индига основано мезенскими поморами в XVIII в. Сведения об обилии зимней рыбы (навага) побудили в 1933 г. образовать здесь контору для обработки и приёмки рыбы. Но к 1934 г. построены рыбоконсервные цеха с производственной мощностью вместо запланированных 10 млн усл. банок только на 2,5 млн усл. банок в год<sup>1</sup>. Причин было несколько: старая техника часто ломалась, ремонт занимал много времени, но главное, отсутствовали хранилища для рыбы – ледники. Поэтому завод не мог создавать запасы сырья на весенне-летний период. В 1940 г. в Индиге объединили Печорскую контору с рыбозаводом и он стал называться Печорским рыбозаводом. В его состав входили рыбоприёмные пункты в Месино, Юшино, Носовая, Хобуйка, Табседа, а также суда для сбора рыбы типа «Нептун».

Таким образом, сооружение заводов в регионе продолжалось более пяти лет, население посёлков получило рабочие места, приобрело новые профессии пильщика, плотника, кузнеца, моториста, баночника, паяльщика, кочегара, токаря, жестянщика. Но план возведения консервных заводов в полярной зоне всё же не был выполнен. Несмотря на то, что на III съезде Советов в 1935 г. делегация от Ненецкого округа сообщила, что в тундре построены заводы в Индиге, Шойне, Нарьян-Маре и Пеше, необходимо внести уточнения. В Нарьян-Маре рыбозавод открыт только в 1940 г., а о судьбе предприятий в порту Алиисх, селах Пеша и Канин Нос не удалось найти сведений.

Структура заводов зависела от сырьевых ресурсов и ассортимента выпускаемой продукции. Самый крупный завод в Усть-Усе вначале включал производственные консервный, жестяночно-баночный, автоклавный цеха, электростанцию, склады для сырья и готовой продукции. Завод обзавёлся моторным флотом из трёх катеров и лодок для транспортировки сырья.

Оборудование для консервных заводов полярной зоны привезли из демонтированных рыбоконсервных заводов в Керчи. Керченские рыбные консервы в середине 1920-х гг. завоевали известность не только в СССР, но и за рубежом, потому что на нескольких международных выставках получили высокую оценку. В 1926 г. в СССР решено построить в Керчи новый консервный завод с проектной мощностью 18 млн усл. банок в год. Реконструкцию завершили в августе 1928 г., а оборудование старого предприятия отправили в с. Усть-Уса. Часть попала и на другие заводы Севера.

Энергетическое обеспечение заводов можно охарактеризовать на примере той же Усть-Усы, т.к. исследованием истории энергетики

---

<sup>1</sup> Ханзерова И. Время, сотворившее эпоху // Нарьяна вындер. 2015. 12 марта.



в Республике Коми занимался уроженец села инженер-энергетик. В 1929 г. в селе введена в эксплуатацию электростанция. Первоначально там установили работающий на дровах локомотив мощностью 67 лошадиных сил и генератор переменного тока мощностью 19 кВт. Затем появилось два двигателя мощностью 48 л. с. Они обеспечивали электроэнергией производственные цеха и прилегающие к заводу жилые дома. К началу 1932 г. в Усть-Усе были электрифицированы 80 жилых зданий. В 1939 г. выработка электроэнергии составляла 43 тыс. кВт/ч<sup>1</sup>.

Обеспечить кадрами новое производство было нелегко, т. к. Индига и Шойна расположены вдалеке от путей сообщения. Вначале специалистов в эти сёла привозили из Мурманска, Архангельска, Мезени, сёл Койды и Майды Мезенского района, расположенных на берегу Белого моря. Всё население этих сел занималось морскими промыслами. В 1930 г. в Шойну переселили ещё 50 рыбаков из Холмогор, в 1937 г. вновь доставили несколько семей промышленных переселенцев из Мезенского района. Трудности пути по бездорожью отражает горькая поговорка переселенцев: «Леса дремучие, комары живучие, слёзы горючие».

Долгие годы квалификация рабочих и мастеров была низкой. Подъёмники для речной воды для доставки сырья были примитивные. На разделке рыбы господствовал ручной женский труд, мужской труд использовали только в жестяном и тарном цехах. Из-за примитивных вытяжек в цехах были постоянные сквозняки. Отсутствие механизации и небольшая мощность заводских электростанций являлись причиной, что заводы работали в одну смену. Подобные условия характерны для всех консервных заводов полярной зоны.

Обеспечить рабочими завод в с. Усть-Уса Коми АССР было немного легче. Основной миграционный поток невольных переселенцев проходил через это село. Население быстро увеличивалось, когда село оказалось одним из важнейших перевалочных пунктов для перевозки заключённых, которых направляли на строительство угольных шахт Воркуты и Северо-Печорской железной дороги. В 1933–1941 гг. здесь располагалась центральная база Усинского, а затем Воркутинского отделения управления Ухтпечлага, с мая 1938 г. – ещё и управление Воркутлага. Недаром в селе было построено внушительных размеров здание НКВД. С 1935 г. в Усть-Усе находилось управление Печорского речного пароходства. Первыми специалистами были житель с. Варыш Ижемского района Пантелеймон Фёдорович Канев и сыктывкарец Василий Осипович Канев. Руководил

<sup>1</sup> Чупров А.С. Энергетика Республики Коми. Т. 2. Создание и развитие самостоятельной электроэнергетической отрасли. (1964) 1965–2000. Сыктывкар, 2004. С. 43, 187.

строительными работами, а затем был мастером на заводе Степан Андреевич Терентьев из с. Брыкаланск.

В документах за 1940 г. значатся 83 рабочих, девять специалистов инженерно-технического состава и пятеро учеников. В лучшие времена на заводе трудилось 150–200 человек. Одним из них был Кирилл Иванович Канев, заготовитель консервного завода. Зимой он заключал договоры с рыбаками, весной они ловили сёмгу и в живорыбницах доставляли её на завод. Несамостоятельное судно – живорыбница – предназначалось для перевозки рыбы в живом виде. В днище одного из герметичных отсеков трюма просверливали сквозные отверстия, и если осадка судна была около двух метров, то в трюме свежая речная вода держалась примерно на этом же уровне. Живорыбница регулярно обходила стоянки рыбаков и принимала в свой огромный аквариум живую рыбу.

Одним из первых руководителей Усть-Усинского завода был упомянутый в документах Печорской бригады Каменецкий (1933 г.). С 1936 г. директором стал выпускник Высшего коммунистического сельскохозяйственного университета им. Я.М. Свердлова в Москве, где готовили руководящие кадры для колхозов, совхозов и райкомов, Георгий Михайлович Игнатов. Директорский корпус завода в 1936–1951 гг. частично восстановлен по воспоминаниям начальника жестяно-баночного цеха Г.В. Дьячковой, выросшей на заводе от ученицы: Канев, А.Н. Клеопатров, Н.А. Логинов, Жеребцов, Комаров, Бузих, Д.П. Батманов<sup>1</sup>.

Производительность заводов была не одинаковой. В 1933 г. мощность консервного завода в Шойне составляла 2,5 млн усл. банок в год. Завод занимался добычей и переработкой морского зверя, приёмкой от тралового флота прибрежного лова наваги в зимнее время и переработкой рыбы. Иными словами, его деятельность также обеспечивалась преимущественно морским промыслом. В 1938 г. в Шойне вылавливали до 90 тыс. цент. рыбы, вырабатывали около 600 тыс. банок консервов. Ассортимент продукции расширили. Кроме рыбных, выпускали консервы из оленины. В 1939 г. Шойна превратилась в большой посёлок с населением 800 человек. А.Ф. Брюханов называл Шойну «Мурманском Ненецкого округа». В посёлке появились и другие производства: моторно-рыболовная станция, мастерские для вязки сетей, кирпичный завод и судоремонтные мастерские; в 1939 г. работали метеостанция, больница, сберкасса, почта.

Основной продукцией завода в Усть-Усе вначале были мясные консервы из птицы, но точные цифры количества птицы вокруг Усть-Усы отсутствуют, так как в те годы не была определена даже площадь угодий.

<sup>1</sup> Хозяинов В. Деликатесы из Усть-Усы [Электронный ресурс]. URL: // <http://gorodusinsk.ru/news/gorod/16775> (дата обращения: 01.06.2019).

Известно, однако, что в 1929 г. на завод поступило 32 тыс., в 1930 г. – 50 тыс., в 1931 г. – 126 тыс., в 1932 г. – 157 тыс. пар куропаток<sup>1</sup>. Производительность Усть-Усинского предприятия в 1929–1932 гг. до пожара отражает табл. 1.

**Таблица 1.** Производительность Усть-Усинского консервного завода в 1929–1932 гг. (в тыс. усл. банок)<sup>2</sup>

Виды консервов	1929/30 гг.	1930/31 гг.	1931 г.	Январь-май 1932 г.
Оленина тушёная	65	130	483	130
Говядина тушёная	-	15	46,5	40
Куропатка в бульоне	60	100	228	125
Боровая дичь	-	2	4,5	-
Рыба	-	3	45	-
Совокупность всех продуктов, получаемых от туш убитого скота, кроме шкуры, крови и мяса	-		3,5	-
Паштеты	5	-	-	-
Зайцы и кролики	-	-	1,5	2
Итого	130	250	812	303

Но к середине 1932 г. мощности Усть-Усинского завода были задействованы только на 40 %. Причины сокращения рыбных запасов выявили специалисты: в районе отсутствовала рыболовецкая кооперация, завод не заботился о сохранении и транспорте сырья, не изучал режим тонь и пути миграции рыб.

Почти не изменились организационные формы лова. Завод перерабатывал только свежую рыбу. Анализ работы завода в Усть-Усе позволил экономистам того времени сделать вывод, что решать вопросы снабжения и финансирования заготовителей и добытчиков сырья надо задолго до начала строительства завода.

Позже выпуск продукции завод увеличивал за счёт интенсификации труда промысловиков-охотников, но наблюдалось не только сокращение птицы. Развитие промысла тормозили примитивные способы лова, отсутствие транспорта для вывоза. Поэтому, когда за первый квартал 1939 г. охотники сдали Заготпушнине 56 тыс. куропаток, выполнив план на 391 %, это расценили как мощное стахановское движение.

<sup>1</sup> Консервная промышленность на Печоре // Советский Север. М. 1933. № 4. С. 66–67.

<sup>2</sup> Там же. С. 69.

В 1938 г. завод выработал около 600 тыс. усл. банок различных консервов. В переработку поступала и речная печорская рыба. Для консервных банок были разработаны бумажные этикетки довольно скромного дизайна, содержащие только текст: «Мясо тушёное оленина», «Мясо растительное. Горох с говядиной», «Говядина тушёная». Этикетки выпускала Усть-Усинская районная типография.

Кроме изготовления консервов в Усть-Усе организовали жестяное производство. В штате завода наряду с другими специальностями имелись баночники, паяльщики, жестянщики. Следовательно, в селе появились специалисты новых профессий. Из отходов жестяного производства выпускали вёдра, баки, ванны для сыпучих товаров. Этот ходовой товар возили продавать и на железнодорожную станцию Кожва. К побочным производствам относились ещё изготовление меховой одежды (совик) и обуви (пимы), овчины, а также ремонт бочкотары.

Усть-Усинский завод характеризовали как «едва ли не единственный комбинированный», считали самым северным в СССР механизированным консервным производством. По некоторым данным, перед Великой Отечественной войной численность населения с. Усть-Уса доходила до 14 тыс. человек. Но после завершения строительства Северной железной дороги значение Усть-Усы стало падать, население – сокращаться.

Великая Отечественная война кардинально изменила условия производства. Почти всё мужское население завода и промысловиков убыло на фронт. В Усть-Усе на заводе остался один мужчина – М.И. Мезенцев. «Он был и токарем и ремонтником», – вспоминали ветераны. Резко сократилось количество тяговой силы, т.к. лошади также подлежали мобилизации. Консервный завод испытывал перебои с поставкой жести, реек для ящичков, железных обручей для бочек. За жестью рабочие вынуждены были ездить из Усть-Усы на Урал на Лысьвенский завод. В Кожве получали жечь и грузили вручную на маленькие баржи. Директор Комаров сам с рабочими был грузчиком. Всё чаще выходили из строя станки, а запасные части к ним было невозможно получить. Сократилось поступление сырья, так как произошло падение природных ресурсов. М.Ф. Третьякова (Ким) вспоминала, что девочкой во время войны собирала грибы и ягоды для консервного завода, где был оборудован приёмный пункт: «За перевыполнение плана в 1942 г. я получила премию – восемь килограммов варенья из чёрной смородины. Это был ценный подарок. Ведь сахар тогда выдавали по карточкам». В годы войны, когда трудно было с питанием, детей работников консервного завода дополнительно кормили в школе.

В 1945 г. на заводе трудилось 126 человек, в том числе семь инженерно-технического состава и десять служащих, но предприятие работало лишь 131 день.

В Индиге для сушки рыбы для фронта на местном лесозаводе открыли сушильный цех. Возобновлено производство рыбных консервов только в 1944 г.

Послевоенная деятельность заводов вначале развивалась более интенсивно. До начала 1950-х гг. в Шойне находилась база флота рыболовецких колхозов Архангельской области. На рейде в Белом море одновременно стояло до 70 сейнеров, производивших лов рыбы, акулы, белухи. В конце 1950-х годов из-за запрета на морской промысел тресковых рыб в районе Канина, в Шойне закрыт завод, рыбоприёмный пункт передан Мезенскому рыбокомбинату.

В 1957 г. в Индиге введены в эксплуатацию первый машинный холодильник на 100 тонн, затем на 500 тонн. В 1959 г. предприятие реорганизовано в Печорский рыбокомбинат (в 1968–2004 гг. – Печорский рыбообработывающий комбинат). На его балансе находилось 45 рыбосборочных судов с холодильными установками, добывали до 20 тыс. цент. наваги, камбалы, сайки и морского зверя. В составе комбината имелись цеха рыбообработки, консервный, посольный и копильный, механические мастерские, лесобиржа, котельная. Село Индига превратилось в крупный центр рыбодобычи. В начале XXI в. в рамках проекта железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) реанимируется идея строительства глубоководного незамерзающего порта «Индига» Ненецкого автономного округа.

К 1960-м гг. в полярной зоне Европейской части СССР функционировали только три предприятия, для которых сырьём являлась морская рыба – в Мурманске, Индиге и Шойне, причём рыбная продукция с. Шойна была богатой и разнообразной. Ассортимент продукции из местной дичи и дикоросов там был незначительным. Ассортимент рыбной продукции в с. Индига был небольшой, ориентированный на быструю доставку к потребителю (табл. 2). В 1930–1950-е гг. основным центром производства мясных консервов стал завод в Усть-Усе. В воспоминаниях встречаются восторженные рассказы о вкусовых впечатлениях, которые вызывали у полуголодного населения, особенно детей, консервы. Учительница начальных классов С.Г. Немчинова вспоминала, что когда она в 1951 г. приехала в Усть-Усу, ей «казалось, что мы попали в рай: очень богатые магазины, своё собственное жильё, любимая работа, послушные ученики. Позднее, когда уже встали на ноги, стали помогать родителям: отправляли посылочки с крупой и вкусными консервами, которые были изготовлены усть-усинским консервным заводом. <...> До сих пор помню

**Таблица 2.** Ассортимент консервных заводов в с. Усть-Уса Коми АССР, Индига и Шойна Ненецкого национального округа (1930–1950-е гг.)

С. Усть-Уса Коми АССР	Ненецкий национальный округ	
	Индига	Шойна
<b>Рыбные консервы</b>		
сёмга консервированная	рыба горячего копчения	мороженая рыба
налим консервированный	рыба холодного копчения	
	свежепросоленная рыба	
	солёная рыба	
	консервы рыбные	консервы из беломорской сельди
		сельдь по типу шпрот
		консервы из гольца
		консервы из наваги
		консервы из трески
		тресковая печень
		консервы из пикши
		килька в масле
		корюшка в масле
		камбала в томате
<b>Мясные консервы</b>		
«Мясо тушёное оленина»		оленина в собственном соку
«Говядина тушёная»		куропатка в собственном соку
«Мясо растительное. Горох с говядиной»		
оленина 422,6 ц (1945–1947 гг.)		
говядина 136,5 ц (1945–1947 гг.)		
баранина 6,8 ц (1945–1947 гг.)		
холодец 25,1 ц (1945–1947 гг.)		
мясной паштет (1945–1947 гг.)		
мясорастительные консервы (1945–1947 гг.)		
жир-сырец (1945–1947 гг.)		
консервированные куропатки на экспорт (1945–1947 гг.)		
консервы из мяса рябчиков на экспорт		
консервированные языки (1945–1947 гг.)		
фаршированная колбаса (1945–1947 гг.)		
<b>Компоты и варенье из дикоросов</b>		
варенье из чёрной смородины (1942 г.)	варенье из черники	варенье из черники
	варенье из морошки	варенье из морошки
	компот из черники	
брага, квас, бульоны, суфле	компот из морошки	

запах куропачьего бульона и неповторимый его вкус»<sup>1</sup>. Но население имело возможность употреблять иногда только те консервы, которые по каким-либо причинам не подлежали длительному хранению, чаще всего из-за повреждений банок. Отличительной чертой консервного производства полярной зоны являлся выпуск продукции для экспорта, хотя его объёмы были не велики.

Создание консервных заводов значительно изменило социокультурную среду поселений: были открыты школы, преимущественно начальные. В пос. Индига в 1932 г. начала работать начальная русская школа. В Шойне в 1934–1935 учебном году начальная школа реорганизована в неполную среднюю, были открыты русская и ненецкая начальные школы. В ненецкой школе обучалось более 90 детей оленеводов Канинской тундры. В с. Усть-Уса неполная средняя школа реорганизована в среднюю в 1938 г., отметим, что после 7-го класса многие юноши и девушки оставались работать на консервном заводе.

В сёлах были открыты клубы, которые стали культурно-просветительными учреждениями и центрами проведения досуга. В с. Усть-Уса накануне Великой Отечественной войны имелось звуковое кино, было три духовых оркестра: в пароходстве, на консервном заводе и так называемый районный. Заводской оркестр под руководством сотрудника отдела кадров пароходства Н. Никифорова включал любителей, игравших на трубе, валторне, тубе и флейте. На концертах в клубе, как рассказывали ветераны, яблоку негде было упасть.

В Шойне в 1935 г. действовали сберкасса, имелись метеостанция, больница, почта, столовая, баня с прачечной. В первой половине 1930-х гг. в с. Усть-Уса открыли медпункт, к 1937 г. – больницу на 25 коек. Для рабочих Усть-Усинского завода построили два 8-квартирных, 12- и 4-квартирный дома, в Шойне – общежитие и квартиры для рабочих. В Индиге Печорский рыбообрабатывающий комбинат в 1960-х гг. обеспечивал деятельность трёх детских садов. В Усть-Усе также работал детский сад и общественная столовая.

Между тем благоустройство посёлков оставляло желать лучшего: дороги и тротуары отсутствовали. С. Усть-Уса раскинулось по склону высокого (60 м) берега. В полярной зоне почва заболоченная, что отражает местная поговорка «Бог создал Печору, а чёрт – Усть-Усинскую гору». Когда построили деревянный речной вокзал, многие считали, что он являлся копией Северного речного вокзала в Москве на берегу Химкинского водохранилища. От пристани до вокзала поднимались вверх по деревянной

<sup>1</sup> Средняя общеобразовательная школа с. Усть-Уса [Электронный ресурс] URL: <http://www.ust-usa.ru/k-yubileinym-datam> (дата обращения: 01.06.2019).

лестнице (220 ступеней и несколько площадок для отдыха). Ветеран А.С. Чупров писал, что «Усть-Уса в те годы была в зените своей славы» и «напоминала небольшой северный городок с дощатыми тротуарами и двухэтажными деревянными домами»<sup>1</sup>.

Со временем заводы стали убыточными, испытывали трудности в обеспечении сырьём и жестью ввиду отдалённости и отсутствия дорог. Причины ликвидации предприятий: устаревшая технологическая база, невысокая производительность труда, производство, не соответствующее возросшим нормативам санитарно-гигиенических требований, трудности получения жестяной тары, в реализации продукции из-за неразвитой транспортной инфраструктуры посёлков, а также неумения максимально использовать одни отходы производства и невозможность утилизировать другие. В Индиге построить дорогостоящий крупный морской порт не удалось, что предопределило судьбу консервного завода, несмотря на расширение сырьевой базы и разнообразный ассортимент рыбной продукции.

9 августа 1950 г. Главное санитарное противоэпидемическое управление Министерства здравоохранения РСФСР приняло постановление о том, что консервный завод в Усть-Усе подлежит закрытию из-за аварийного состояния здания, крайне изношенного оборудования, отсутствия очистки и холодильника. 1 мая 1951 г. производство в Усть-Усе полностью свёрнуто, а 4 июля 1951 г. по распоряжению Совета Министров РСФСР завод ликвидирован.

Немаловажное значение в ликвидации заводов имело и географическое положение Шойны и Индиги. Посёлки оказались отрезанными от внутренних рынков в связи с отсутствием развитой дорожной инфраструктуры. Из-за запрета на морской промысел тресковых рыб в районе Канина в конце 1950-х гг. консервный завод в Шойне также закрыли, рыбоприёмный пункт передали Мезенскому рыбокомбинату, рабочие переведены на предприятия Архангельской области и Нарьян-Мара. С 1960-х гг. Шойна оказалась в категории «неперспективных». По одной из версий, использование тяжёлых тралов привело к уничтожению придонной растительности, в результате чего тысячи тонн песка, намываемого Белым морем, разносятся ветром. Половину домов посёлка заносит песчаными дюнами. К концу 2018 г. в Шойне насчитывалось 46 жилых домов.

Таким образом, постулатом (основой) строительства консервных заводов в полярной зоне был переход к индустриализации, которая должна была охватить и пищевую промышленность. Новые предприятия должны

---

<sup>1</sup> Машкова Н. Усинск: от рассвета до расцвета. Историко-краеведческое обозрение. Сыктывкар, 2007. С. 92.



были ускорить социально-экономический переход к преобладанию промышленного производства. Несмотря на экстремальные условия жизни в полярной зоне, в годы первой пятилетки и этот район стремились превратить из потребляющего в производящий за счёт специализации продуктивного животноводства – оленеводства и дичи. Консервная промышленность в полярной зоне наиболее успешно развивалась в годы второй пятилетки (1933–1937 гг.). Заводы сыграли определённую роль в освоении природных ресурсов Севера, изменении социокультурной среды посёлков, в создании новых профессий и рода занятий для населения.

С другой стороны, деятельность консервных заводов напрямую была связана с насильственной миграцией населения, которую проводило советское правительство с 1930-х гг. Это подтверждается потоками репрессированных через село Усть-Уса в Коми АССР, воспоминаниями ветеранов о фактах переселения в полярную зону, что не могло быть добровольным. Ещё одна особенность поселений заключалась в том, что посёлки имели ведомственное управление, в них не могли развиваться гражданские органы власти и хозяйственной деятельности.

РАБКИН С.В.

## Взаимодействие федерального центра и регионов: историческая дилемма выбора институтов развития Арктики

RABKIN S.V.

THE INTERACTION BETWEEN FEDERAL AND  
REGIONAL GOVERNMENTS: THE HISTORICAL  
DILEMMA OF ARCTIC DEVELOPMENT  
INSTITUTION

### **Сведения об авторе:**

*Рабкин Сергей Владимирович*, кандидат экономических наук, доцент кафедры Государственного и муниципального управления Коми республиканской академии государственной службы и управления (Сыктывкар)  
*Fulcrum-A@yandex.ru*

### **Author:**

*Rabkin Sergey Vladimirovich*, candidate of economic Sciences, associate Professor of the Department of State and municipal management of Komi Republican Academy of public service and management (Syktyvkar)  
*Fulcrum-A@yandex.ru*

### **Аннотация**

На основе общих принципов институционального анализа рассматриваются вопросы развития системы взаимодействия федерального центра и регионов в освоении Арктических территорий России. Особое внимание уделяется проблеме исторической преемственности научных исследований российского Севера при решении задач стратегического планирования регионального развития и обеспечения экономической безопасности государства. В этой связи указывается на возможность использования исторического опыта Республики Коми по реализации модели научно-практического взаимодействия с федеральным центром в начале 1990-х гг.

### **Abstract:**

The paper discusses the issues of interaction between the federal and regional governments regarding Russian Arctic territories. The research is based on the

general principles on institutional analysis. Special attention is paid to the problem of historical continuity of scientific research of the Russian North in solving the problems of strategic planning of regional development and economic security of the state. The author points out that it is possible to use the historical experience of the Komi Republic relating to scientific and practical cooperation with the federal government in the early 1990s.

**Ключевые слова:**

Арктика, регионы, федеральный центр, институциональная теория, экономическая безопасность, стратегическое планирование, Республика Коми.

**Keywords:**

Arctic, regions, Federal center, institutional theory, economic security, strategic planning, Komi Republic.

Развитие современной системы взаимодействия федерального центра и северных регионов страны определяет достаточно сложный процесс реализации национальных приоритетов в создании точек экономического роста территорий Российской Арктики. Вопросы обеспечения экономической безопасности нашей страны во многом носят институциональный характер. В этом отношении сама система освоения Арктики российскими исследователями представляет особый интерес, с точки зрения институциональных основ, формирования механизма реализации государственной политики в отношении развития своих северных территорий.

На протяжении всего исторического процесса освоения данных территорий можно выделить две основополагающие проблемы, которые необходимо было решать государству и обществу в рамках формирования национальной концепции развития Арктики. С одной стороны, это естественное стремление человечества к исследованию территориально-пространства, поиску нового знания о процессах его формирования и развития. С другой стороны, это задачи, связанные с пространственным развитием государства, освоением природных богатств и обеспечением гарантий национальной безопасности.

Освоение Арктики требует не только огромных материальных ресурсов, но и не в меньшей степени осознания обществом и государством необходимости восприятия данного процесса как институциональной основы будущего развития. Отсюда важность реализации своей гражданской позиции, как со стороны научного сообщества, так и отдельных государственных деятелей, прежде всего берущих на себя ответственность

за принимаемые решения. Именно ответственность за будущее является важнейшим институциональным критерием в определении приоритетов пространственного освоения северных территорий страны, в т.ч. их транспортной взаимосвязанности.

Неслучайно многие научные исследования этих территорий тесно соприкасались с интересами обеспечения безопасности государства, определяемыми институциональными категориями укрепления основ территориального единства нашей страны. В полной мере это можно отнести к развитию транспортных коридоров, таких как Северный морской путь. Развитие данного транспортного направления достаточно аргументировано обосновывали в своих работах ещё М.В. Ломоносов<sup>1</sup> и Д.И. Менделеев<sup>2</sup>. Их научная позиция в полной мере отражала попытку комплексного освоения государством северных территорий.

Решение проблем комплексности освоения северных территорий неизбежно связано с региональной политикой государства. Однако многие вопросы, которые не мог изначально решить федеральный центр, были связаны с инициативой и активной позицией руководителей регионов, бравших на себя ответственность за принимаемые решения. В этом отношении показателен опыт реализации системы стратегического планирования размещения и развития производительных сил в Коми АССР (современной Республики Коми).

Во многом опережая время, благодаря логически выстроенной системе взаимодействия учёных и государственных органов ряд управленческих решений заслуживают внимания с точки зрения выработки современной модели освоения Арктической зоны Российской Федерации.

Так, ещё в начале 1970-х гг. Коми филиалом Академии наук СССР, при активной поддержке руководства республики и прежде всего Первого секретаря Коми обкома КПСС И.П. Морозова было предложено создание Тимано-Печорского территориально-производственного комплекса (ТПК). В его состав включались территории Коми АССР и Ненецкого автономного округа Архангельской области. Вопросы теории региональных особенностей и проблем формирования ТПК были определены в работах В.П. Подоплелова и Д.А. Коновалова, структурно-функциональной характеристике комплекса в работах В.Н. Лаженцева.

Тактически «убеждение» центра в необходимости формирования данного ТПК проходило в три этапа. На первом этапе необходимо было узнать мнение центральных министерств и ведомств по поводу создания комплекса. Т.к. традиционные способы согласования были невозможны,

<sup>1</sup> Ломоносов М.В. Для пользы общества / Сост. А.С. Елеонский. М., 1990. С. 292.

<sup>2</sup> Менделеев Д.И. Проблемы экономического развития России. М., 2012. Ч. 1. С. 50.

было принято решение провести в г. Сыктывкаре научную конференцию. На втором этапе, основываясь на выводах конференции, должен был быть подготовлен расширенный проект решения по данному вопросу ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Третий этап – согласование проекта и его принятие<sup>1</sup>.

К сожалению, окончательное решение было принято только в конце 1986 г. Потребовалось десять лет на убеждение центра. Время было упущено. К территориальным проблемам добавились отраслевые проблемы, связанные с проведением экономических реформ в стране<sup>2</sup>.

Современные территории Республики Коми, Архангельской области и Ненецкого автономного округа отнесены к Северному макрорегиону. Отдельные муниципальные образования Республики Коми и Архангельской области входят в АЗРФ. Согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 г., необходимо разрабатывать Стратегию социально-экономического развития уже новых макрорегионов. Поэтому данный исторический опыт, как и научные работы разработчиков ТПК, могут в полной мере быть востребованы с целью анализа тех ошибок, которые не позволили создать новое по своему экономическому потенциалу территориальное пространство ещё в советское время.

Важно отметить, что на протяжении длительного времени в Республике Коми вырабатывалась целая система взаимодействия научных, учебных заведений и органов исполнительной власти, позволявшая выходить на уровень центра с весьма проработанными решениями. Даже название данных документов свидетельствует об этом.

Так, в 1968 г. в ЦК КПСС и Совет Министров СССР было направлено письмо «О направлении в Коми Республику группы учёных и специалистов для выработки предложений по комплексному использованию природных ресурсов Коми АССР». Среди предложений было строительство железной дороги Архангельск – Карпогоры – Сыктывкар – Яр, которая должна была связать Север европейской части страны с Уралом<sup>3</sup>.

Анализ ряда документов, направленных тогдашним руководителем республики И.П. Морозовым непосредственно Председателю Совета Министров СССР А.Н. Косыгину, отражает не только смелую и принципиальную позицию руководителя региона, но и прежде всего широту мышления, чёткое виденье приоритетов будущего развития Севера. Например, в 1972 г. предлагалось строительство автодороги Усинск – Нарьян-Мар, строительство на двух-трёх крупных месторождениях аэродромов

<sup>1</sup> Кочурин Н.Н. Уроки покорения Севера. М., 1998. С. 322–323.

<sup>2</sup> Там же. С. 346.

<sup>3</sup> Морозов Иван Павлович в воспоминаниях и документах. Сыктывкар, 1999. С. 108.

в тундре, способных принимать транспортные самолёты Ан-12 и Ан-22. При этом речь шла не об узких интересах республики, а в целом о развитии страны<sup>1</sup>. Только сегодня мы можем говорить о возможности реализации данного подхода (дорога строится, а аэродром Сабетта, хотя и в другом регионе – реальное воплощение предлагаемой идеи).

Дальнейшее развитие подобной модели позволило в условиях рыночных преобразований удержать ситуацию в республике (как это было возможно) и попытаться сохранить её научно-практический потенциал. Во многом это было связано с активной позицией выдающегося учёного, организатора, первой в СССР женщиной, ставшей ректором университета В.А. Витязевой. Вместе с Главой Республики Коми Ю.А. Спиридоновым им удалось в условиях так называемого «парада суверенитетов» убедить федеральный центр в конструктивности предлагаемого подхода к проведению преобразований, фактически сдержав разрушительные процессы в экономике республики.

В качестве одного из примеров этого можно привести опыт создания и реальной работы в достаточно не простые 1990-е годы Комиссии по изучению естественных производительных сил при Президиуме Верховного Совета Республики Коми (КЕПС). Объединив практиков, учёных и руководителей государственных ведомств, вырабатывалась новая модель, разрешающая главную дилемму в освоении северных территорий России: управлять ими или регулировать. Но в определённой степени – это также можно рассматривать и как применение исторического опыта (Комиссия по изучению естественных производительных сил России, организованная В.И. Вернадским), направленного на решение задач, порождённых новой моделью экономических отношений.

Создание КЕПС было логическим завершением той систематической работы, которую проводило руководство республики с целью сохранения преемственности в научном обосновании программ её социально-экономического развития.

КЕПС являлась научно-методическим, экспертным и консультативным органом. В соответствии с разработанной ей Целевой программой и методологией, комиссия проводила сложные междисциплинарные исследования, направленные на достижение конкретных решений по важнейшим вопросам реализации экономического потенциала Республики Коми<sup>2</sup>.

Несмотря на все объективные трудности, при активной поддержке руководства республики, была разработана «Схема развития

<sup>1</sup> Морозов Иван Павлович в воспоминаниях и документах. Сыктывкар, 1999. С. 115.

<sup>2</sup> Витязева В.А., Жиделева В.В. Об усилении роли программного управления в Северных регионах // Экономика Севера-Запада: проблемы и перспективы развития. 2000. № 1. С. 13.

и размещения производительных сил Республики Коми на перспективу до 2000 г.» (научный руководитель В.Н. Лаженцев). Её основные положения достаточно чётко определили стратегические приоритеты развития республики, актуальные и сегодня. Схема состояла из четырёх блоков: 1) народнохозяйственный; 2) отраслевой; 3) территориальный; 4) функциональный.

Подобное деление позволяло не только оценить сложившуюся ситуацию, но и в какой-то степени сдержать процессы дерегуляции ряда отраслей, в т.ч. транспортного комплекса. Хотя со стороны федерального центра форсировались вопросы приватизации этих отраслей, что делало данный процесс всё более не управляемым. В этих условиях КЕПС Республики Коми решала важнейшую задачу объединения на конструктивной основе различных направлений исследований и возможности их согласования с практиками.

Так, проведение в ноябре 1993 г. в г. Сыктывкаре научно-аналитической конференции «Природные ресурсы и производительные силы Республики Коми» стало не просто площадкой для проведения дискуссии, а реальным шагом к определению приоритетов развития республики.

По каждому направлению были представлены и опубликованы коллективные доклады с чётким обоснованием решения отраслевых и социальных проблем. Ответственными редакторами данных работ являлись авторитетные учёные: Н.П. Юшкин, В.А. Витязева, В.Н. Лаженцев. Отбор материалов был достаточно строг и по объёму, и по качеству. При этом главным критерием выступала конкретизация проектов по всем отраслям народного хозяйства. Подобный подход позволил обосновать большинство инвестиционных проектов (к сожалению, в силу объективных причин, не реализованных в те годы), которые являются основой современного и будущего развития Республики Коми.

Сам факт проведения в самый разгар рыночных реформ Всероссийской научно-практической конференции о роли субъекта Федерации в решении общефедеральных задач развития, в т.ч. транспортной инфраструктуры современной АЗРФ, свидетельствует о необходимости учёта этого опыта в реализации задач обеспечения экономической безопасности нашей страны.

Ряд предлагаемых направлений развития транспортной инфраструктуры и сегодня не потеряли своей актуальности как наиболее оптимальные транзитные направления, обеспечивающие грузопотоками порты Северного морского пути, так и в рамках использования в целях двойного назначения. Особо следует указать на предложения создания морского порта в районах Бельковской губы или Югорского Шара, с учётом

строительства железной дороги Сосногорск – Троицко-Печорск – Соликамск<sup>1</sup>.

В связи с актуализацией развития Арктической зоны Российской Федерации в настоящее время рассматривается проект строительства порта Индига и возможность строительства 610 км железной дороги Сосногорск – Индига<sup>2</sup>.

Сегодня чётко выстраивается управленческая вертикаль, определяемая федеральным центром в отношении реализации задач развития АЗРФ. Но не менее важным представляется формирование горизонтальных связей, определяющих новый по своему институциональному качеству механизм межрегиональной интеграции. Необходима конкретизация взаимодействия федерального, регионального и отраслевых уровней регулирования процессов уже современного этапа освоения северных территорий страны.

Однако вне системы стратегического планирования регионального развития и прямой её взаимосвязи с реализацией гарантий экономической безопасности государства, данный процесс может быть достаточно хаотичным и отчасти саморегулируемым, что наглядно демонстрирует опыт рыночных реформ. К сожалению, сегодня отсутствует научная популяризация лучших отечественных практик территориального развития. Работы многих авторов, реально определивших научно-практические направления развития, становятся не известными новому поколению исследователей.

Поэтому на основе учёта собственного исторического опыта необходимо активизировать те институты гражданского общества, которые в полной мере бы смогли содействовать научно-практическому освоению территорий Российской Арктики. Возможно, возрождение практики региональных КЕПС (а это один из вариантов научно-практической интеграции на уровне макрорегионов) будет содействовать формированию этих новых институтов, направленных на сохранение исторической преемственности в проведении научных исследований.

---

<sup>1</sup> Куратова Э.С., Рабкин С.В., Якименко В.И., Дядик А.А. Транспортные проблемы республики. Сыктывкар, 1993. С. 11.

<sup>2</sup> Теоретические и прикладные проблемы обеспечения экономической безопасности регионов Севера и Арктики в условиях трансформации глобальных и национальных приоритетов хозяйствования. Отчёт о научно-исследовательской работе. Апатиты, 2015. С. 160.



БЛИНОВ В.М.

История формирования в Российской Арктике единой системы государственного управления ледокольно-транспортным флотом на примере ФГУП «Атомфлот» Государственной корпорации «Росатом»

BLINOV V.M.

The history of a unified system of state management in the icebreaker fleet at the Russian Arctic (through the example of FSUE “Atomflot”, Rosatom State Corporation

**Сведения об авторе:**

*Блинов Владимир Михайлович, историк атомного ледокольного флота, член Союза писателей России (Мурманск)  
vladimir.blinov.53@mail.ru*

**Author:**

*Blinov Vladimir Mikhailovich, historian of the icebreaker fleet, member of ‘The Union of Russian Writers’ (Murmansk)  
vladimir.blinov.53@mail.ru*

**Аннотация**

Рассматривается история организационных форм эксплуатации атомного ледокольного флота в условиях Арктики, поиски наилучшей системы управления. Освещена история ремонтно-технологического предприятия атомного флота – РТП «Атомфлот» и задачи управляющей организации на современном этапе (в рамках Госкорпорации «Росатом»).

**Abstract**

The article deals with the history of organizational forms of management of the nuclear icebreaker fleet in the Arctic, the search for the best management system. The article covers the history of the nuclear fleet repair and technological company – RTP

“Atomflot” and the tasks of the management organization at the present stage (within the framework of the Rosatom State Corporation).

**Ключевые слова:**

атомный ледокольный флот, история, система управления.

**Keywords:**

Nuclear icebreaker fleet, history, management system.

Становление и развитие уникального в мире предприятия по эксплуатации и техническому обслуживанию гражданского атомного флота России отразило в себе достижения страны на протяжении более чем полувека. Время строительства первого в мире атомного ледокола «Ленин» органично вошло в историю послевоенного научно-технического развития Советского Союза, отмеченного такими выдающимися достижениями мирового уровня, как полёт человека в космическое пространство, создание первой атомной электростанции в городе Обнинске под Москвой и многими другими. Вместе с тем формирование самого предприятия «Атомфлот» наглядно отразило своеобразие и даже превратности социально-политического реформирования страны в конце прошлого и начале нынешнего века.

Уже проектирование и строительство первого атомохода гражданского назначения поставило неизбежные вопросы, касающиеся организационных форм его дальнейшей эксплуатации в условиях Арктики. Первый их них – кому передать атомный ледокол для дальнейшей эксплуатации, иначе говоря, где рациональнее эксплуатировать ледокол: на предприятии атомной отрасли или морской транспортной. Советское правительство остановило свой выбор на Мурманском морском пароходстве, тогда одном из самых больших в Советской Арктике, которое на протяжении многих лет эксплуатировало обычные ледоколы и под их проводкой во льдах обеспечивало грузоперевозки, во многом своими же транспортными судами. Вместе с тем уже на стадии строительства первого атомного ледокола требовалось тщательно учитывать специфику эксплуатации ядерной энергетической установки. Министерством морского флота и Морским регистром СССР была создана группа по надзору за проектированием и строительством судов со специальными двигателями. Эта группа входила в структуру Мурманского морского пароходства, но функционировала на Адмиралтейском судостроительном заводе в Ленинграде, что позволяло оперативно решать возникавшие технические вопросы при сооружении первого атомного ледокола. На это подразделение пароходства также возлагались функции

Морского регистра, государственной структуры контроля за сооружением судов. Временами это приводило к определённым противоречиям во взаимоотношениях руководящих структур в силу их различной ведомственной принадлежности и своеобразия решаемых ими задач, а также применяемых подходов в контрольной деятельности.

Возникали противоречия уже на стадии формирования экипажа ледокола из-за специфики его атомной энергетической установки. В его составе появилось два технических руководителя: главный инженер-механик, отвечавший в целом за техническую эксплуатацию атомохода, и главный инженер реакторного отсека, своеобразного сердца всего энергетического комплекса корабля. Всё это привело к столкновению позиций руководителей. Первый руководствовался задачами надёжной и безаварийной эксплуатации судна как объекта мореплавания, второй упирал на исключительную важность безопасной эксплуатации атомной установки как технического объекта, созданного в береговых условиях, на эту должность и приглашён был специалист атомной энергетики, никогда не работавший в море. Для разрешения конфликта интересов двух начальников потребовалось участие академика А.П. Александрова, осуществлявшего руководство проектом создания первого атомного ледокола. Дальнейший процесс эксплуатации атомохода привёл к тому, что единоначалие, характерное для флота, живущего по морскому Уставу, восторжествовало, и должность главного инженера реакторного отсека была упразднена.

После ввода атомного ледокола «Ленин» в эксплуатацию и прибытия его в Мурманск задачу устранения недоделок и технического обслуживания первые годы обеспечивала Мурманская база Адмиралтейского завода, для которого были выделены производственные площади на северной окраине Мурманска у мыса Пинагорий в Кольском заливе. Было очевидно, что это временная схема, требовалось создать местное специализированное ремонтно-технологическое предприятие гражданского атомного флота. С 1 июня 1968 г. база, подчинявшаяся Адмиралтейскому заводу, была ликвидирована, вся материальная часть передана на баланс Мурманского морского пароходства. Новое его подразделение получило наименование База-92. Хотя путь к этому решению был непростым, рассматривались варианты обслуживания атомного ледокола на заводе по ремонту атомных подводных лодок в Северодвинске, где «Ленин» в конце 1960-х гг. проходил реконструкцию, связанную с заменой ядерной энергетической установки, либо на заводе по ремонту военно-морского флота «Нерпа» в п. Вьюжный Мурманской области. Тогда доминировала точка зрения, что строительство отдельного предприятия для обслуживания одного атомного ледокола не оправдано из-за больших капитальных вложений. Только после принятия решения правительства о строительстве серии атомных ледоколов

второго поколения типа «Арктика» вопрос о создании самостоятельного предприятия по их обслуживанию в Мурманске был решён окончательно. Полной административно-хозяйственной самостоятельности оно не имело, поскольку вошло в число подразделений Мурманского морского пароходства, которому передали в эксплуатацию атомный ледокол «Ленин». На тот период это было оптимальное решение, учитывая, что в ведении пароходства было большинство мурманских предприятий морского транспорта, включая торговый порт, судоремонтный завод, штаб морских операций, Торгмортранс и другие.

Во второй половине 1980-х гг. в стране наметились кардинальные социальные-экономические перемены с упором на разукрупнение и хозяйственную самостоятельность отдельных предприятий. Переход Базы-92 на хозяйственный расчёт и самофинансирование произошёл в 1988 г. Вместе с самостоятельностью она получила новое название – ремонтно-технологическое предприятие атомного флота – РТП «Атомфлот». Но при этом стало ощутимее сказываться то обстоятельство, что сам атомный ледокольный флот находился в управлении пароходства, а инфраструктура его обслуживания функционировала самостоятельно.

С крушением Советского Союза процессы разукрупнения хозяйствующих субъектов только набирали обороты, подстёгиваемые переходом государственной собственности в различные формы частного владения и управления. Эти перемены не обошли и само Мурманское морское пароходство, акционирование которого произошло в 1993 г. К этому моменту формирование гражданского атомного ледокольного флота страны почти завершилось. В его составе было восемь атомных ледоколов трёх поколений и транспортное судно с ядерным реактором – атомный лихтеровоз «Севморпуть». Второй составляющей были суда атомного технологического обслуживания, особое подразделение, призванное обеспечить задачи специфического обслуживания атомоходов. Среди них – обеспечение операций по перезарядке ядерным топливом реакторов атомных ледоколов, хранение свежего и отработавшего ядерного топлива, жидких и твёрдых радиоактивных отходов, участие в обеспечении операций по вывозу отработавшего ядерного топлива с военно-морских баз Северного флота через РТП «Атомфлот» на комбинат «Маяк» в Челябинской области. Возникла во многом уникальная ситуация: в полном хозяйственном ведении сформировавшегося Открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство» оставались атомные ледоколы, государственная собственность, согласно законодательству, не подлежащая приватизации. В результате реформ не становилось проще, и взаимоотношения пароходства с РТП «Атомфлот» переводились на договорную основу при техническом обслуживании атомоходов, что порождало новые проблемы. Специализированное

на уникальном техническом обслуживании атомного флота предприятие было не в состоянии перепрофилироваться, чтобы получить дополнительные судоремонтные и иные заказы для получения доходов, а объёмов работы по атомному флоту, предлагавшихся пароходством, для нормального финансового обеспечения РТП «Атомфлот» теперь не хватало.

Впрочем, и у руководства самого пароходства с момента разделения имевшихся основных производственных фондов головной боли только прибавлялось. Кризис, разразившийся в стране вследствие неэффективных экономических реформ 1990-х гг., привёл к урезанию объёмов государственного финансирования на обеспечение деятельности гражданского атомного флота и инфраструктуры его обслуживания. Доходы, получаемые от эксплуатации транспортного флота компании, согласно новому её статусу, должны были распределяться в интересах новых собственников имущества, самого трудового коллектива. Но в него входили не только работники транспортного флота, но и атомного, не подлежавшего приватизации. На тот момент разделить коллектив по производственной принадлежности моряков к частному и государственному флоту было всё равно, что резать по живому – ведь пароходство изначально создавалось и долгие годы функционировало как единое ледокольно-транспортное предприятие.

Наступила полоса самых трудных лет в современной истории Мурманского морского пароходства. Права на приватизацию атомного, а также дизель-электрического ледокольного флота оно не получило. Руководство страны резонно считало, что флот этот должен оставаться государственным и быть ориентированным, прежде всего, на решение стратегических задач в Арктике, а не коммерческих. А вот как найти в этой ситуации оптимальную форму управления флотом – это во многом зависело от пароходства. В сентябре 1994 г. здесь была сформирована оперативная группа по разработке, защите и внедрению проекта создания единого предприятия, обеспечивающего эксплуатацию, ремонт и развитие ледокольного флота для обеспечения государственных нужд в Арктике. Это предприятие должно было соединить воедино атомные ледоколы, суда атомно-технологического обслуживания, тренажёрный центр атомного флота и РТП «Атомфлот».

В результате проделанной работы в 1995 г. было упразднено Специальное техническое управление по эксплуатации и ремонту судов с АЭУ и АТО и на его основе создано Управление атомного флота Мурманского морского пароходства. А сам атомный флот оставался в федеральной собственности и был передан пароходству в хозяйственное ведение (оперативное управление). Впрочем, очередная реорганизация не принесла желаемых результатов, поскольку финансовое положение атомного флота оставалось в критическом состоянии, иначе и не могло быть в ситуации всеобщего экономического кризиса, охватившего страну. Как метко заметил стоявший

тогда у руля «Атомфлота» Вячеслав Владимирович Рукша, атомный ледокольный флот – лакмусова бумажка российской государственности: когда положение последней устойчиво, флот уверенно держится на плаву и приносит доходы, если же состояние дел в государстве кризисное, в тяжёлом положении оказывается и сам этот флот.

Поиск оптимальных форм управления государственным флотом продолжался. В 1997 г. была создана рабочая группа по подготовке концепции реорганизации ледокольного флота, которую возглавил технический директор атомного флота В.В. Рукша, но в её состав вошёл и директор РТП «Атомфлот» А.К. Синяев. В короткий срок группа подготовила материалы по правовым, организационным и экономическим аспектам создания в пароходстве единого ледокольно-транспортного комплекса на базе ОАО ММП и РТП «Атомфлот». Между тем в средствах массовой информации развернулась целая дискуссионная кампания, в фокусе которой был вопрос о возможности отделения атомных ледоколов от пароходства и передаче их на ремонтно-технологическое предприятие «Атомфлот». При этом никто не брал в расчёт, что его экономическое положение было неустойчивым, если не сказать критическим, и передавать в такие руки уникальный, стратегический для России по своему назначению флот было просто опасно, это могло обернуться его потерей. 27 ноября 1997 г. в Москве состоялось заседание совета Службы морского флота Министерства транспорта Российской Федерации, обсудившее вопрос совершенствования структуры управления ледокольным флотом России. По рекомендации Министерства бухгалтерия пароходства ввела разделительный баланс приватизированного имущества транспортного флота и имущества ледокольного флота, принадлежащего на праве собственности Российской Федерации, что положительно сказалось на дальнейшем выстраивании отношений государства и пароходства в части управления «Атомфлотом». Сначала появился договор о доверительном управлении ледокольным флотом в ведении Мурманского пароходства на три года, который в дальнейшем государство продлило на десять лет.

На фоне этих событий в стране развернулась борьба крупных бизнес-элит, причастных к освоению колоссальных природных богатств Арктики, прежде всего нефти и газа. Составляющей частью этой борьбы было установление контроля за транспортными потоками в арктических морях. Так родились идеи создания Банка реконструкции и развития Арктики и российского акционерного общества «Северный морской путь». По сути, за этими инициативами скрывалось стремление лишить государство контроля за транспортными потоками в Арктике, а это было равносильно утрате стратегической политики страны в управлении развитием её перспективных регионов.

Попытки выработать приемлемые схемы управления атомным ледокольным флотом на этом не закончились. В июле 2003 г. в Мурманске на борту атомного ледокола «Таймыр» состоялось заседание комитета по транспорту Ассоциации «Северо-Запад». Это формирование было создано для защиты интересов местных властных элит, как противовес системе управления развитием регионов из федерального центра. Естественно, что участники заседания отстаивали позицию, что предпочтительнее управление «Атомфлотом», осуществляемое на местном уровне, где решаются все повседневные вопросы эксплуатации ледоколов. Это был своеобразный ответ на предложение создать ФГУП по управлению атомоходами, выдвинутое ранее рабочей группой, включавшей в себя представителей трёх министерств Российской Федерации – транспорта, экономического развития и имущества. Данная идея была включена в проект «Концепции развития Северного морского пути».

Итог в данном споре подвёл в сентябре 2003 г. на втором морском форуме России первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель службы «Роскомфлот» Вячеслав Рукша. Он подчеркнул: «...доверительное управление подходит для стабильной ситуации. Если стоят задачи динамичного развития – надо использовать другие формы управления ледокольным флотом». Последовал вопрос журналистов: «Какая форма управления предпочтительна для Минтранса?» Он ответил: «Для нас это ФГУП. Но это не значит, что она не может быть изменена на другую».

Ко всем описанным выше попыткам изменить существовавшую форму управления атомным ледокольным флотом надо ещё добавить проверки деятельности Мурманского пароходства, неоднократно проводившиеся Счётной палатой России в первой половине двухтысячных годов. Результаты их разительно отличались. Если поначалу выводы Счётной палаты относительно эффективности существовавшей системы управления атомным флотом со стороны пароходства были отрицательными, то в конечном счёте аудиторы той же палаты признали отсутствие нанесения ущерба государственному имуществу и нарушения условий договора доверительного управления. Положительным моментом этих проверок было то, что в результате межведомственная комиссия, созданная при Минтрансе России, приняла решение сохранить существующий порядок доверительного управления ледокольным флотом до 2008 г.

Срок действия договора доверительного управления федеральным имуществом, каким являются атомные ледоколы, истёк 27 августа 2008 г. В соответствии с российским законодательством флот, до сих пор сохраняющий свою уникальность в мире, был возвращён законному собственнику Росимущество, а затем передан в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот», предприятия, вошедшего в состав Государственной корпорации «Росатом».

В совместном заявлении ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот», принятом в день передачи флота, было подчёркнуто: «Стороны выражают удовлетворение проделанной совместной работой, в ходе которой обеспечены согласованные действия на основе сотрудничества и взаимных консультаций». В заявлении также отмечалось, что «были осуществлены необходимые совместные действия, гарантирующие соблюдение принципов ядерной и радиационной безопасности, защиты окружающей среды от радиационной опасности, для чего была проведена соответствующая подготовительная работа, организован плановый переход работников плавсостава судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания на работу к новому оператору – ФГУП «Атомфлот»».

С момента рождения первого в мире атомного ледокола «Ленин» и до формирования мощного, самодостаточного во всех компонентах эксплуатации и технического обслуживания атомного ледокольного флота России пройден сложный, временами противоречивый путь развития, получивший сегодня своё логическое завершение. Государственная собственность, какой являлся этот уникальный флот на протяжении всей своей истории, возвращена в систему государственного управления. Недавно предпринят следующий шаг в совершенствовании всей системы транспортных перевозок в Российской Арктике. Государственная корпорация «Росатом», высоко зарекомендовавшая себя в деле решения трудных и ответственных хозяйственно-экономических задач развития Российской Федерации, по решению правительства наделена правами регулирования транспортной деятельности на главной арктической трассе страны. Как заявил заместитель генерального директора Госкорпорации «Росатом», директор дирекции Северного морского пути В.В. Рукша, на неё «будут возложены функции реализации государственной политики и стратегии развития СМП, взаимодействия с регионами и органами власти, управление проектами развития (в том числе инфраструктуры), целеполагание и контроль достижения ключевых показателей деятельности предприятий, реализация государственных функций и услуг. В ведении дирекции останется управление атомным ледокольным флотом, содержание и поддержание существующей инфраструктуры».

Новый этап освоения Российского Севера характеризуется выходом отечественных грузов, прежде всего нефти и газа, добытых на арктических месторождениях, на глобальный экономический рынок. Этот шаг будет способствовать повышению роли нашей страны в системе международного разделения труда с вытекающими отсюда преимуществами для её дальнейшего развития. Как видим, одной из ключевых опор успеха в этом многофакторном процессе был и остаётся атомный ледокольный флот.



КАЛАШНИКОВ А.В.

## Организация ФГБУ «Администрация Северного морского пути» и результаты её деятельности в 2019 г.

KALASHNIKOV A.V.

FEDERAL STATE BUDGETARY INSTITUTION  
«THE NORTHERN SEA ROUTE  
ADMINISTRATION» AND ITS PERFORMANCE  
IN 2019

### **Сведения об авторе:**

*Калашников Александр Викторович, начальник отдела навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, ФГБУ «Администрация Северного морского пути» (Москва)  
kalashnikov@nsra.ru*

### **Author:**

*Kalashnikov Alexander Viktorovich, Head of Department for navigation, hydrographic and hydrometeorological support of the Northern Sea Route Administration (Moscow)  
kalashnikov@nsra.ru*

### **Аннотация**

В статье рассматриваются обстоятельства создания Администрации Северного морского пути в 2012 г. и её конкретные достижения в организации арктического судоходства на примере навигации 2019 г.

### **Abstract**

The article discusses the establishment issues of the Northern Sea Route Administration. It was created in 2012 to manage Russia's shipping traffic in the Arctic. The analysis of navigation in 2019.

### **Ключевые слова:**

Арктика, Администрация Северного морского пути, судоходство.

### **Keywords:**

Arctic, the Northern Sea Route Administration, shipping traffic.

В связи с началом освоения арктических месторождений минерального сырья, ориентированных на транспортировку своей продукции морским транспортом, ростом судоходства в Арктике, а также увеличившимся тоннажем судов, следующих по Северному морскому пути, в целях совершенствования организации плавания судов в акватории Северного морского пути 28 июля 2012 г. был принят Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (далее – Федеральный закон). Федеральным законом установлен разрешительный порядок плавания судов в акватории Северного морского пути, полномочия по выдаче разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути возложены на создаваемую Администрацию Северного морского пути (далее – Администрация СМП).

Во исполнение Федерального закона Правительством Российской Федерации 15 марта 2013 г. было издано распоряжение № 358-р о создании Администрации СМП в форме Федерального государственного казённого учреждения подведомственного Росморречфлоту в составе Министерства транспорта Российской Федерации.

В основные цели и задачи Администрации СМП входит обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Севморпути.

В 2018 г. учреждение изменило свою форму на Федеральное государственное бюджетное учреждение и с вступлением в силу с 27 декабря 2018 г. Федерального закона № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» за Администрацией СМП в настоящее время закреплены следующие основные функции:

- выдача разрешений на плавание судов в акватории СМП;
- контроль движения судов в акватории СМП;
- оперативное принятие мер к судам, нарушившим Правила плавания;
- принятие решения о возможности плавания конкретных судов на определённом участке СМП;
- информирование судовладельцев и судоводителей о гидрометеорологической, ледовой фактической и прогностической обстановке в акватории СМП;
- сбор статистических данных о количестве перевезённых грузов в акватории Севморпути.

В настоящее время плавание судов в акватории Северного морского пути регулируется Правилами плавания в акватории Северного

морского пути, утвержденными приказом Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 (далее – Правила).

Для реализации своих уставных функций Администрацией СМП с 15 апреля 2013 г. был организован и функционирует вебсайт. На вебсайте в русском и английском вариантах размещены следующие сведения:

- контактная информация;
- Правила плавания в акватории Северного морского пути;
- информация о рассматриваемых заявлениях;
- информация о выданных разрешениях;
- информация об отказе в выдаче разрешения;
- данные об организациях, оказывающих услуги по ледокольной проводке;
- данные об организации, оказывающей услуги по ледовой лоцманской проводке;
- информация о движении судов;
- долгосрочный ледовый прогноз на 30 и 90 сут.;
- гидрометеорологический и ледовый анализ;
- гидрометеорологический и ледовый прогноз на 72 ч;
- рекомендации по связи и другая оперативная информация, включая форму заявления на плавание судна в акватории Северного морского пути.

По данным на 6 сентября 2019 г. с начала года Администрацией СМП: выдано 675 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути, в том числе 79 судам под иностранным флагом; опубликовано 139 обзорных и прогностических ледовых карт по морям Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому, Чукотскому, 35 обзорных карт ледовой обстановки в Северной полярной области, 35 гидрометеорологических бюллетеней, 167 синоптических трёхсуточных прогнозов по Северной полярной области, включая акваторию Севморпути, 6 долгосрочных ледовых прогнозов и их уточнений на первую и вторую половину летней арктической навигации, включая прогнозы сроков вскрытия и замерзания отдельных пунктов в акватории Северного морского пути; опубликовано 57 ПРИП (прибрежных предупреждений. – Авт.)-ЗАПАД и 13 ПРИП-ВОСТОК по акватории Северного морского пути.

Администрацией СМП ведётся ежедневный учет грузоперевозок в акватории СМП. По состоянию на 6 сентября 2019 г. по акватории Северного морского пути с начала года перевезено 20 553 740 т грузов – это исторический рекорд за всю историю грузоперевозок по Северному морскому пути.

Администрация СМП активно участвует в разработке нормативных правовых документов, регулирующих судоходство в акватории

СМП, включая разработку нового проекта Правил плавания в акватории СМП. Опыт шестилетней деятельности Администрации СМП выявил необходимость внесения изменений в действующие в настоящее время Правила. Основным инициатором подготовки вариантов предложений по изменению существующих Правил и разработчиком их является Администрация СМП. В настоящее время новый вариант Правил находится в Правительстве Российской Федерации на утверждении.

ИЛЬИНА Л.Н.

## Канада и Россия управляют Арктикой: сравнительный анализ управленческих стратегий

ILIYNA L.N.

## Canada and Russia manage the Arctic: comparative analysis of management strategies

### **Сведения об авторе:**

*Ильина Людмила Николаевна, кандидат географических наук, профессор Института природных ресурсов Университета Манитобы (Канада), в 1970–1996 гг. – старший научный сотрудник СО АН СССР, Института системного анализа и Института географии АН СССР и РАН (Москва)*

### **Author:**

*Iliyina Lyudmila Nikolaevna, Candidate of Geographical Sciences, Professor at the University of Manitoba's Institute (Canada), in 1970–1996 – senior research officer at the Siberian Branch of the USSR Academy of Sciences, System Analysis Institute and Institute of Geography at the USSR Academy of Sciences and RAS (Moscow)*

### **Аннотация**

В статье рассматривается опыт управления канадскими арктическими территориями, анализируются причины неудач совместных проектов России и Канады в прошлом и перспективы таких проектов в будущем.

### **Abstract**

The article is devoted to the Canadian experience in Arctic management, it also analyses the history of some joint Russian-Canadian projects and the reasons of its failure. As well as the prospects for similar projects in the future.

### **Ключевые слова:**

Канада, Россия, Арктика, управление, сравнительный опыт.

**Keywords:**

Canada, Russia, the Arctic, management, comparative experience.

**Понятийный аппарат<sup>1</sup>**

Традиционная дефиниция центрального понятия: «Управление есть элемент, функция организованных систем различной природы (биологических, социальных, технических), обеспечивающая сохранение их определённой структуры, поддержание режима деятельности, реализацию программы и цели деятельности»<sup>2</sup>.

*Субъект управления* – федеральная (провинциальная или муниципальная) власть в Канаде и государственная или административная в регионах Российской Федерации.

*Объектом управления* в Канаде и России является Север с Арктикой, то есть административные единицы, директивно включенные в Север. Поскольку речь идёт о территориальных объектах, важнейший вопрос – определение границ объектов управления – требует специального рассмотрения.

Цель управления формулируется управляющим субъектом: в данном случае это *долговременное устойчивое развитие Севера и Арктики в неустойчивом мире*.

Управление общественными объектами может быть стихийным (рынок) и сознательным. *Сознательное управление* осуществляется специально сформированными институтами (субъектами), представляющими собой систему организаций, целенаправленно воздействующих на объект. Сознательное управление невозможно без научной составляющей.

Создаётся впечатление, что все сложности современных систем управления территориями сводятся к управлению финансовыми потоками вне и внутри региона, контролем за «адресностью» и результативностью использования средств, что вполне достижимо цифровизацией. Опыт Канады и России показывает, что такой подход не оправдан в северных регионах с уязвимой природой и специфическими проблемами коренного населения. В условиях Севера и Арктики целеполагание должно обеспечивать *долговременное устойчивое существование и развитие глобальной территориальной системы «природа – население – хозяйство»*.

Поэтому в развитых северных странах важнейшей формой регулирования остается *государственное управление*, при котором власть

<sup>1</sup> Ключевые понятия: управление, субъект, объект, цель управления.

<sup>2</sup> Большая Советская Энциклопедия. М., 1977. Т. 27. С. 33–37.

осуществляет частичное или общее значительное воздействие на объекты через систему специальных органов, между которыми есть разделение управленческих компетенций (прав и обязанностей), установление подчинённости, что определяется конституцией, законами и правовыми актами.

В отличие от Канады, в России генеральной целью развития страны считается социально-экономический «прорыв», следовательно, одной из первых задач должно быть совершенствование государственного управления, в первую очередь, наиболее перспективными мегарегионами – Российским Севером (с Арктикой), Сибирью и Дальним Востоком.

Организация процессов управления отличается жёстким алгоритмом: целеполагание, прогнозирование, планирование, оперативное управление, распорядительство, координация, стимулирование, учёт и контроль. При грамотном подходе к управлению названные функции объединены в единый целенаправленный процесс, где руководство есть органическое единство планирования и оперативного управления.

Выше говорилось о важности определения границ объекта управления. В качестве такового мы выделяем ту часть Севера, без которой освоение арктических ресурсов невозможно (по ряду причин). Иными словами, управляются северные территории, дающие возможность экономически эффективно и экологически безопасно использовать ресурсы Крайнего Севера и Арктики. «Точечные» объекты освоения в Арктике выглядят частью фронта наступления («локальные прорывы»), а северные тылы обеспечивают его успех (доступность, скорость, безопасность, эффективность и т.д.).

Арктическая Энциклопедия даёт общепланетарное определение Арктики: «Это единый физико-географический регион Земли, примыкающий к Северному полюсу, в состав которого входят акватории морей Северного Ледовитого океана (СЛО), многочисленные острова и архипелаги, а также прибрежные территории трёх материков – Европы, Азии и Северной Америки»<sup>1</sup>. Далее приведены 9 критериев проведения южных границ, из которых три физико-географические, остальные социально-экономические, т.е. временные, зависящие от уровня развития региона и страны. Если принять все девять требуемых критериев, то правильнее определять Арктику как «географический регион Земли», который (судя по границам) не может быть «единым» для приарктических государств с разными уровнями развития.

Логичнее использовать исключительно природные критерии для определения границ Арктики как физико-географического феномена

<sup>1</sup> Арктическая Энциклопедия. М., 2017. Т. 1. С. 17.

Земли, а социально-экономические критерии (в какой-то мере производные от природных) применить к проведению южных границ управляемого Севера. Тогда «точечные» объекты в Арктике из кратковременных и затратных (Резолют или Полярис в Канаде) станет возможным превратить в стабильные и эффективные, если подтянуть к ним с юга инфраструктуру.

Для унификации социально-экономических границ Севера, вынесения их за пределы одной страны необходимо создание международной группы согласования. В любом случае, они неприемлемы как границы физико-географического региона.

### **Канадский опыт**

В Канаде Арктика считается северной частью Дальнего Севера, южная граница её проводится по июльской изотерме 10 С. Есть и другие варианты: граница многолетней мерзлоты, северная граница распространения лесов, южная граница тундр и пустынь, суммы температур вегетационного периода, граница водосбора бассейна Арктического океана (СЛО) и др. Эти варианты границ наиболее часто используются на циркумполярных северных картах, поскольку их репрезентативность позволяет сопоставлять регионы всех приарктических стран трёх континентов.

Россия и Канада вполне сопоставимы по природным и хозяйственным параметрам, а также по уровню жизни населения в условиях Севера. Россияне уступают канадцам в умении создавать позитивный имидж страны. «Сказочные» условия жизни в арктических центрах добычи ископаемого сырья сегодня есть в российских Сабетте и Норильске, а коренные народы на Ямале живут более обеспеченно, чем в Нунавуте или Северо-Западных территориях Канады.

Канадский Север составляет 7 млн км<sup>2</sup>, около 70% площади страны. Канадцы давно пришли к выводу, что стихийные (рыночные) варианты управления рано или поздно приводят к деградации системообразующих функций – разрушению природной среды вследствие неконтролируемого ресурсопользования, резкому снижению уровня жизни и оттоку населения после выработки части ресурсов или в случае природных и техногенных катастроф. Экология – основная причина того, что на Севере Канады предпочтительна государственная форма управления. Освоение ресурсов Дальнего Севера происходит под абсолютным управлением властей из Оттавы. На Среднем Севере власти провинций частично участвуют в управлении, но роль федерального правительства значительнее.

В компетенции федеральных властей находятся: оборона, финансы, прямое налогообложение, законодательство, «большая» энергетика,



транспорт и связь, международные отношения и внешняя политика, иммиграционная политика и гражданство, внешняя торговля, авторское право, экология, уголовное право, ответственность за судьбу коренных народов, возрастные пенсии, проблема разделения полномочий разного уровня. Провинции отвечают за социальную помощь населению, образование, здравоохранение, трудовое законодательство, судопроизводство и косвенное налогообложение, а также эксплуатацию природных ресурсов, в чем Оттава выступает арбитром.

В последние десятилетия резко возрос интерес крупных корпораций к месторождениям нефти и газа, золота и алмазов, урана и редких металлов. Поощряя разработку недр, государство заботится об инфраструктуре поселений, строит магистральные дороги, обеспечивает стабильное энергоснабжение. Одновременно усиливается госконтроль за результатами использования ресурсов, экологической ситуацией и условиями жизни коренного населения. Существует мнение, что Оттава не вмешивается в эксплуатацию минерально-сырьевой базы, якобы это – прерогатива местных властей, которые привлекают инвесторов и разработчиков, собирая 100 % природной ренты и налога на недвижимость. Это не совсем так. Государство имеет полномочия не только регулировать работу компаний, но и отменять сделки и подписанные контракты, исходя их политических, макроэкономических или природоохранных интересов страны. Госуправление предполагает жесткий мониторинг деятельности добывающих предприятий, даже таких крупных как «Yukon Mining Alliance» на Юконе.

В последние годы усилилось влияние Министерства по делам коренных народов и развития Севера (Ministry of Indigenous Affairs and Northern Development), Министерства окружающей среды (Ministry of Environment) и Министерства природных ресурсов (Ministry of Natural Resources).

Экологическая (качество среды) составляющая в развитии северных систем превалирует над экономической, причём не в виде публичных наскоков «зелёных», а в форме зарождающихся и вырывающихся из-под контроля природных катаклизмов, в большинстве случаев спровоцированных стихийной деятельностью человека (нефтепроводы, сплошные рубки).

### **Дальний Север Канады**

Это объект почти абсолютно государственного управления площадью 4 млн км<sup>2</sup>, 40% Канады. Южная граница проходит по 60-й параллели, на севере – Арктика. В состав Дальнего Севера включены три административных единицы – Юкон, Северо-Западные территории и Нунавут.

О взаимодействии горнодобывающих компаний с местной и федеральной властью можно узнать из регулярно публикуемых сводок и отчетов компаний<sup>1</sup>. Горнодобывающий Альянс Юкона позиционирует себя как «стратегический промышленный альянс, лидирующий на Юконе в деле разведки и добычи ископаемого сырья, а также комплексного развития». Наряду с добычей золота, серебра и редкоземельных металлов, работа компаний фокусируется на инновациях, привлечении в район капитала, продвижении инициатив в интересах Юкона для использования всех его преимуществ. В Альянс входят: *Victoria Gold, Copper North, Strategic Metals Ltd., Nickel Creek Platinum, Fireweed Zink*.

Первая из названных пяти компаний продвигает «Орлиный Проект» (*Eagle Project*) золотодобычи с помощью корпорации *Osisko*. Предполагается добывать минимум 200 000 унций золота в год в течение 10 лет. В проекте заложено развитие комфортной селитебной инфраструктуры не только для занятых в добыче, но и для местного населения. Государство несёт ответственность за качество магистральных дорог, энергообеспечение и экологию, в частности Оттава контролирует рекультивацию всех отвалов, не только токсичных. Механизм контроля несложен: компании получают финансовую помощь и юридические послабления (*mining-friendly jurisdiction*) от правительства Юкона, а оно, в свою очередь, дотируется государством. Расходы, понесённые местным населением в связи с освоением недр, компенсирует государство, одновременно возмещая это взиманием штрафов с виновных компаний. «Экологические штрафы» могут достигать половины дотаций и компенсаций. Жёсткий мониторинг исключает налоговые нарушения.

### Средний Север Канады

Госуправление здесь не столь абсолютно, как на Дальнем Севере, но вполне ощутимо. Площадь Среднего Севера около 3 млн км<sup>2</sup>, 30 процентов территории Канады. Здесь располагаются высокоширотные муниципалитеты семи провинций – Британской Колумбии, Альберты, Саскачевана, Манитобы, Онтарио, Квебека, Ньюфаундленда и Лабрадора. Южная граница виртуально проводится от поселения к поселению. Используя разработки канадского учёного Л.Э. Амлена, российский северовед А.И. Черкасов определил южную границу Среднего Севера как некую линию, соединяющую пункты с суммой баллов «северности» равной 200. По Амлену, Северный полюс имеет 1000 баллов, столица Юкона г. Уайтхорс 263 балла, столица Северо-Западных территорий г. Йеллоунайф 390 б., Фробишер Бей (Икалуит) 584 б., самая северная военная база Канады

<sup>1</sup> Yukon Mining News. Monthly Report. January 2019. 31 pp.

Алёрт 878 б., Архангельск 231 б., Мурманск 247 б., Якутск 392 б., о-в Врангеля 800 б., о-ва Земля Франца Иосифа – 875 баллов<sup>1</sup>.

С 1960-х гг. транснациональные корпорации занимаются на Среднем Севере добычей свинцово-цинковых, никелевых, медных, урановых, железных руд. В 2000-х гг. наращивается освоение и развитие нефтегазовых и алмазных месторождений, интенсивно вырубается лес. Растёт прибыль от туризма с фото- и видеокамерами. Государство строит и ремонтирует магистральные дороги, владеет производством гидроэнергии, обеспечивая свои населённые пункты и предприятия и продавая избыток в Штаты.

Государственная форма управления Канадским Севером оправдала себя эффективностью в достижении главной цели: устойчивое развитие в условиях общей нестабильности (*sustainable development in a state of flux*).

### **Проект «Арктический Мост»**

Этот межконтинентальный проект мог стать одним из перспективных и вполне реальных проектов сотрудничества Канады с Россией. Канадцы начали работу по его обоснованию ещё в послевоенные годы. Европа нуждалась в дешёвом и качественном канадском зерне. Канаде нужны были удобрения и сельскохозяйственные машины. Из «пшеничных провинций» Саскачеван и Манитоба морские торговые пути вели через порты Монреаль и Тандер Бей, вдоль Великих Озер через Атлантический океан к европейскому, а позже и африканскому покупателю. Увеличение экспорта-импорта привело к поиску новых маршрутов, в том числе северных, наиболее коротких и выгодных. Порт Чёрчилл в Гудзоновом заливе позволял почти вдвое сократить пути и стоимость доставки грузов и вдвое нарастить объёмы экспорта-импорта. К сожалению, ледовые условия Гудзонова залива не позволяли без ледокольной помощи в полной мере использовать его преимущества, а холодная война не способствовала заключению взаимоприемлемых контрактов с Севморфлотом. В 1990-х гг. появились определённые возможности для работы по международному проекту «Арктический Мост. Чёрчилл-Мурманск».

Неизвестно, занимался ли кто-то в России рассмотрением вопроса о причинах того, почему взаимовыгодный международный проект «Арктический Мост» не стал реальностью. Результаты анализа, проведённого канадской стороной, использованы в данной работе. Многочисленные публикации, некоторые документы (Соглашения, Договоры, Протоколы

<sup>1</sup> Черкасов А.И. Север и северяне: канадский опыт // Проблемы Севера. 1997. Вып. 1. С. 106–107.

о намерениях и др.), интервью российских и канадских официальных лиц позволяют прийти к следующим выводам.

Объективными причинами негативного характера, за которые отвечает Россия, можно считать: 1) общую неразбериху в верхних эшелонах власти в 1990-е гг. (судя по интервью посла РФ); 2) недоверие к региональным российским партнёрам из-за упразднения в 2000-х гг. государственного гаранта международных проектов – Государственного комитета по делам Севера (Госкомсевера); 3) замена комплексного многоцелевого проекта 1990-х гг. с долгосрочными перспективами взаимовыгодного сотрудничества («Арктический Мост-1») на примитивный одноразовый договор с чисто коммерческими целями и «точечной» программой («Арктический Мост-2»).

Со стороны Канады причинами охлаждения к выгодному проекту являются: 1) вступление в NAFTA, что дало Канаде 48 млрд долларов инвестиций, но ограничило её свободу; 2) противодействие со стороны США торговым контактам с Россией, что усугубилось с приходом к власти консерваторов во главе с премьером Харпером; 3) резкий подъём русофобской волны, спровоцированной украинским лобби в Оттаве и «пшеничных провинциях».

Монографии сотрудников Института США и Канады РАН и Российского общества изучения Канады к 150-летию её государственности приводят исчерпывающую информацию о том, что и как разрушалось между Россией и Канадой. Авторы не дают советов, что делать, кроме одного – пытаться поддерживать те связи, которые остались<sup>1</sup>. На руинах сохранилось немногое...

### **Канада и Россия: обмен опытом**

Россия могла бы ускорить процесс оживления взаимно интересных каналов сотрудничества. Во-первых, необходимо вовлекать широкую общественность с обеих сторон. Россияне должны знать, что богатые соседи у нас есть не только на юго-востоке. Канада – крупнейший северный сосед России, общая граница с которым чуть меньше границы с Китаем<sup>2</sup>. Циркумпольярные карты Севера показывают это со всей очевидностью, но их надо уметь читать. К сожалению, купить циркумпольярную карту Севера и Арктики невозможно в стране, где Географическому обществу исполняется 175 лет. В Канаде такие карты рассылаются школам и всем желающим бесплатно.

<sup>1</sup> Канада: современные тенденции развития. М., 2017. 432 с.; Россия и Канада: Экономика, политика, мультикультурализм. М., 2017. 245 с.

<sup>2</sup> The Canadian Circumpolar North. Illustrated by Maps. Published: Canadian Geographic Society. 2014. 200 pp.

Как можно управлять половиной глобального Севера, не имея перед глазами объекта управления? Потому и подчинили Арктику Владивостоку.

Во-вторых, Канада не имеет и не может иметь к нам территориальных притязаний, что также показывают циркумполярные карты. Скорее, в будущем она поддержит нас в юридических вопросах использования Северного морского пути (СМП) и отклонения претензий на какое-либо «обобществление».

В-третьих, Россия и Канада могли бы вспомнить историю работы по взаимовыгодным проектам, возобновить договоры об этнокультурном, социальном и экономическом сотрудничестве, об охране уникальной природной среды на Севере и в Арктике. Такие договоры у нас были подписаны и работали безотказно десятки лет. Как и россияне, канадцы заинтересованы в сохранении качества арктической среды для обеспечения вполне реальных арктических проектов, сокращающих пути взаимного достижения Евразии и Северной Америки в 2–3 раза.

Проект-мечта «Арктический Воздушный Коридор», связывающий Виннипег и Чёрчилл с Омском и Красноярском, в 2000-х гг. анализировался как вполне реальный, но не получил поддержки властей. В Канаде циркумполярные карты Севера и Арктики во всех атласах и учебных пособиях публикуются с маршрутами морских и воздушных путей, пересекающих Северный Ледовитый океан. В России таких карт нет или они недоступны гражданам. Но мировой тренд – к сокращению расстояний (маршрутов) торговых и пассажирских путей между странами и континентами – обязывает государство готовиться к реалиям 2010-х гг.

В ближайшей перспективе – не только наш Севморпуть (СМП) или Северо-Западный проход в Канаде, но и несколько других вариантов сокращения расстояний перевозок между Северной Америкой и Евразией. Варианты показаны в зарубежных атласах на циркумполярных картах Севера и Арктики, например, сочленение СМП с Шёлковым путём или создание Арктического Морского Кольца. Россия в Кольце может быть представлена СМП, сочлѐнным с Северо-Восточным проходом вокруг Чукотки<sup>1</sup>.

Чтобы снять претензии членов «арктического клуба» на российскую часть Кольца, кроме ледоколов и береговой инфраструктуры, необходимо встроить СМП в Российскую транспортную систему, которая должна включать не только широтную железную дорогу «запад – восток»,

<sup>1</sup> См. напр.: Arctic Council «Circumpolar Routes». Arctic Marine Shipping Assessment. 2009. Report. [Электронный ресурс] URL: <http://www.environmentandsociety.org/exhibitions/northwest-passage/northwest-passage-question-sovereignty> (дата обращения: 17.02.2020).

но и меридиональные речные связи между портами СМП и железнодорожными станциями, узлами, превращающими СМП в подсистему Единой Транспортной Системы России. Посягнуть на разрушение транспортной системы страны будет не вправе ни международный суд, ни ООН. Каркас морских, речных и сухопутных северных путей сообщения повысит доступность ресурсов Арктики, снизит нагрузку на природную среду и риски эксплуатации СМП.

В-четвёртых, для развития международного сотрудничества необходимо повышение взаимного информационного обеспечения, в первую очередь, картографического. Карты и атласы представляют репрезентативные материалы в наглядном пространственном отображении. Многомерная форма подачи материала позволяет до максимума повысить насыщенность информацией на единице площади карты. Особую ценность имеют циркумполярные карты Севера и Арктики, которые дают полное, почти без искажений, представление о пропорциях приарктических стран. Канада и Россия на таких картах предстают двумя арктическими доминантами Северного полушария, от которых во многом зависит «здоровье» Арктики, а значит – благополучие большинства жителей планеты.

Наконец, оживление контактов России и Канады невозможно без установления взаимного доверия. С российской стороны гарантом взаимовыгодного сотрудничества долгие годы были СОПС при Госплане СССР и Госкомсевер России. Под руководством Госкомсевера работал актив североведов высочайшей квалификации, объединённых многоуровневой системой *«центр – регионы – муниципалитеты» по вертикали и «природа – население – хозяйство» по горизонтали*. Решения принимались на самом высоком уровне и являлись результатом всестороннего анализа и синтеза информации. Банки данных формировались на основе разработанной специалистами концепции долговременного устойчивого развития Севера и Арктики. Подготовке кадров уделялось главное внимание. Научные задачи решались профессионалами из институтов АН СССР и РАН, а также специальных подразделений в Москве, Санкт-Петербурге и северных центрах. Уход со сцены реально управлявшего Севером органа – Госкомсевера – привёл ко многим разрушительным последствиям, самое трагичное из которых – *дезинтеграция Российского Севера*. Без гаранта ослабло большинство зарубежных контактов, некоторые сведены к нулю, например с Канадой.

### **Заключение**

Если при Президенте Российской Федерации будет воссоздан орган, управляющий Российским Севером и Арктикой, то к его компетенции целесообразно отнести все вопросы, за исключением обороны и политики.

Как сказал 9 апреля 2019 г. президент Финляндии Ниинисте, Союз арктических государств сохранится, только находясь в стороне от политических и военных вопросов. Трудно с этим не согласиться.

У стран-членов «арктического клуба» нет разногласий по вопросу о значении Арктики для народов Земли. *Арктика – природный феномен и достояние человечества.*

Глобальная климатическая перестройка привлекает внимание к полярным регионам планеты. Достаточно сравнить циркумполярные карты Северного и Южного полушарий, чтобы понять: *катастрофическое потепление в Антарктике ухудшит условия жизни на всех континентах; аналогичные процессы в Арктике сделают невозможным цивилизованное существование 90% населения Земли.*

Географический прогноз на 2020-е гг.: *Канада и Россия вместе могут играть ведущую роль в Арктике. Если этого не произойдёт, то США вместе с Канадой будут господствовать в Северном полушарии.*

ЗАЙДФУДИМ П.Х.

Госкомсевер России как государственное  
правительственное ведомство, центр  
освоения, развития и реабилитации  
российских Арктики и Севера

ZAYDFUDIM P.KH.

The Goskomsever of Russia as a State  
government agency, center for exploration,  
development and rehabilitation of the Russian  
Arctic and the North

**Сведения об авторе:**

*Зайдфудим Павел Хаскельевич, доктор биологических, кандидат философских наук, профессор, академик РАН, директор Национального центра проектирования культурной среды сельских и городских поселений Ассамблеи народов России, Почётный полярник (Москва)*  
*noopolis@mail.ru*

**Author:**

*Zaydfudim Pavel Khaskelievich, doctor of biological sciences, candidate of philosophy, professor, member of RANS, Director of the National Center for the design of the cultural environment of rural and urban settlements of the Assembly of peoples of Russia, Honorary Polar Explorer (Moscow)*  
*noopolis@mail.ru*

**Аннотация**

В статье рассказывается о задачах создания и деятельности Государственного комитета РСФСР (затем Российской Федерации) по вопросам развития Севера (1990–2000 гг.), опыте его работы. Автор заостряет внимание на отсутствии в наши дни подобного государственного органа, который необходим для эффективного управления Арктической зоной Российской Федерации.

**Abstract**

The article describes the tasks of creating and operating of the Goskomsever – the State Committee of the RSFSR (then the Russian Federation) for the development of the



North (1990–2000) – and its experience of its work. The author focuses on the absence of such a state structure in our days, which is necessary for effective management of the Arctic zone by the Russian Federation.

**Ключевые слова:**

Госкомсевер, Арктическая зона Российской Федерации, правительственная структура, практика управления, полярный регион.

**Keywords:**

The Goskomsever, Arctic zone of the Russian Federation, government structure, management practice, Polar region.

Формирование уникального феномена Арктики и Севера происходило в России на протяжении пяти последних столетий, и он всегда был в центре внимания центральной власти, начиная с Московского государства, с создания специальной государственной службы – Сибирского приказа. Однако всегда сохранялось известное противоречие. Одно дело понимать, что страна обладает уникальнейшим и гигантским регионом с огромнейшим ресурсным потенциалом, другое – так научно обосновано встроить это пространство в систему формирования полноценной жизнедеятельности страны в целом с тем, чтобы оно стало воистину лидирующим объектом и субъектом внутренней и внешней политики страны. А происходить это может только с созданием мощной системы государственного управления и общественного, местного самоуправления, с развитием государственно-общественного взаимодействия и государственно-частного партнёрства. Одному, даже самому сильному государственному механизму с этой задачей не справиться. XX в. дал целый ряд образцов совершенствования государственных арктических и северных в целом служб, самыми важными и эффективными из которых были Главное управление Севморпути (1932–1964 гг.) и Государственный комитет РСФСР, а затем и РФ по вопросам развития Севера (1990–2000 гг.).

Вместе с тем, строго говоря, Арктика до известного времени была и оценивалась либо огромным виртуальным ресурсом на перспективу, либо отличалась предельно прагматической и даже беспощадной эксплуатацией богатых месторождений полезных ископаемых. И хотя многие годы неоднократно ставился вопрос о системности, комплексности освоения и развития российского арктического пространства, он так полноценно и не решался. Тем не менее за годы существования советской власти стране удалось реализовать первичное капитально-индустриальное

освоение и развитие арктической территории, наглухо закрытой на замок от мало-мальски активного влияния внешнего фактора.

По нашей оценке, происходило и происходит это неадекватное ресурсам «развитие» до сих пор в силу целого ряда обстоятельств. Главное из них заключается в том, на наш взгляд, что на планете Земля территории с экстремальными условиями проживания человека (пространства вечной мерзлоты и запредельно низких температур, горы, пустыни, Мировой океан и островные территории, подземное и подводное пространства, космос) всегда находились в позиции аутсайдеров мировой политики формирования полноценной культурной среды обитания и жизнедеятельности людей (за исключением специальных утилитарных и прагматических проектов и программ освоения космоса, ряда территорий вечной мерзлоты и отдельных анклавов мировой пустыни).

Глобальный кризис в мировом масштабе заставляет сегодня человечество принципиально по иному взглянуть и даже пристально взглянуться во все неиспользуемые полноценно ресурсы организации жизнедеятельности человека и сообществ людей на планете Земля. Происходит это ещё и потому, что сегодня многие страны и народы обладают необходимыми знаниями, наукой, образованием, специалистами, технологиями, техникой и пр. для активного старта процесса, который мы называем реабилитацией экстремальной среды, для создания национальных, межрегиональных и международных систем безопасности, защиты, спасения и жизнеобеспечения людей, проживающих в территориях с экстремальными условиями и постоянно проявляющимися чрезвычайными ситуациями.

Целевая установка российского государства на полноценное осуществление нового (современного) этапа инновационного освоения и развития Арктики (включая и экологически безопасную индустриализацию и инфраструктуру) объективно требует создания адекватных государственных, общественных, государственно-общественных (включая и государственно-частное партнёрство) институтов, механизмов и инструментов системного управления этим сложнейшим процессом. Распад СССР определил целый ряд шагов России по укреплению своих суверенных позиций в российском секторе Арктики, что вызвало весьма негативную реакцию как арктических, так и неарктических государств, небывалый рост амбициозных и даже достаточно неприкрытых агрессивных настроений в мире. Как известно, это касается, прежде всего, стран и транснациональных компаний, жёстко претендующих на участие в эксплуатации магистрали Северного морского пути, а также и ресурсов российского шельфа Северного Ледовитого океана и пр.

Анализ современной ситуации в колоссальном по масштабам российском арктическом мегарегионе показывает и определяет целый ряд сложнейших проблем, как в ликвидации системного ущерба, нанесённого перестройкой и постперестроечным периодом, так и в восстановлении утраченного потенциала арктической экономики и социального развития, а также в достижении принципиально иного, системно привлекательного и позитивного уровня, качества, образа и стиля жизнедеятельности человека в Арктике, необходимости утверждения Арктики как надежного северного форпоста национальной безопасности Российской Федерации. В связи с такого рода стратегической задачей вполне объяснимо создание в 2015 г. Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

Всё это возможно лишь при оптимальном решении выбора требуемой адекватной системы территориального управления российским арктическим пространством. Вполне очевидно, что даже взаимодействие государственных министерств и ведомств с администрациями субъектов РФ в условиях Арктики не даст должного эффекта организации современных процессов её полноценного инновационного освоения и развития. Огромные и экстремальные пространства Арктики, серьёзнейшие задачи по освоению и развитию её территорий при должном подходе к имеющимся и ещё не оценённым и неразведанным ресурсам объективно предполагают создание более совершенной системы управления процессами инновационного освоения и развития Арктики, перехода на новые этапы технологических укладов во внедрении программ новейшей индустриализации и проектов промышленной революции.

В этой связи всякий раз заходят разговоры и полемика в среде специалистов и учёных арктическо-северного профиля о специфике предполагаемой государственной структуры управления, о министерстве или ведомстве, о возрождении и развитии исторически успешных и оправдавших себя структур государственной северной и арктической политики, о месте дислокации подобной структуры, её филиалов и региональных центров, о конкретных городах, уже имеющих исторический опыт привязки к непосредственным аспектам государственной политики в Арктике.

В Российской Арктике уже давно идут споры о том, какой из городов является её «столицей», главным населённым пунктом, откуда можно было бы управлять, обосновать геополитику, стратегию и программное развитие мегарегиона. Не только Севморпутём и эксплуатацией шельфа, всей совокупностью ресурсов, а стать подлинной столицей, моделью, репером, образцом и примером организации полноценной жизнедеятельности в Арктике. Сегодня в Арктике есть территории, богатые нефтью и газом, которые не скупятся на процессы формирования

«столичного, фирменного» образа жизни. Однако таких территорий немало, да и не во всём они могут стать примером, тем более принимать разумное участие в управлении развитием огромной территории вместе с государством и его представительствами на местах.

Представляется, что здесь необходима системная, комплексная, конвергентная оценка ситуации и всех подходов к решению проблемы. А то, что это проблема и её надо решать, носит безусловный и даже императивный характер. Ибо в Арктике сосредоточены уникальные ресурсы федерального масштаба, да и Арктика в целом является сегодня и особенно в перспективе геополитическим и стратегическим форпостом национальной безопасности и «фасадом России», как её называл русский адмирал С.О. Макаров.

С нашей точки зрения, государственной управленческой столицей Арктики, Крайнего Севера должен стать Санкт-Петербург. Оценивая долгие десятилетия и результаты постоянной научно-исследовательской, экспедиционной, проектно-внедренческой и т.д. комплексной работы на Северах в целом и в Арктике в частности, можно обоснованно заявить, что конкретными региональными субъектами управления, точками роста управленческой деятельности, «управленческой» территорией, моделью развития в Арктике могут и должны стать, например, Мурманская область и город Мурманск, города Апатиты и Кировск Мурманской области. Эту позицию вполне сегодня разделяют как само руководство данного субъекта Федерации, так и значительное количество специалистов и учёных.

Мурманская область и Мурманск являются первым, исторически вполне обозримым, комплексным цивилизационным опытом России новейшего времени, которому чуть немногим более 100 лет. За это время здесь проведена колоссальная работа по формированию вполне современного пространства организации жизнедеятельности человека и сообществ в Арктике. Мурманск является самым большим по населению арктическим городом на планете Земля. Расположена область и её административный центр на пограничном стыке российской и зарубежной Арктики. Именно здесь накоплен исключительно важный опыт пограничного взаимодействия и сотрудничества с арктическими странами Северной Европы по огромному перечню направлений, начиная от совместного решения вопросов безопасности морского судоходства и до сотрудничества национальных общин коренного малочисленного народа саами, живущего в России, Норвегии, Финляндии и Швеции. Мурманск и Мурманская область позиционируются как уникальная арктическая концентрация и полигон полярной и заполярной многоотраслевой и даже универсальной экономики (среди них необходимо особо

выделить уникальную геологическую, горнодобывающую и металлургическую отрасли), социального развития, негативного и положительного опыта решения экологических проблем, историко-культурного развития, практики межнациональных отношений, освоения космоса и недр земли, Мирового океана, академической (пример беспрецедентного количества институтов РАН: в Апатитах и Кировске их 11 и 2 в Мурманске) и отраслевой науки, подготовки специалистов, охраны границы, военно-морского и рыболовного флотов, и т.д. Исторически и практически Мурманск и область дали старт современному и активному участию России в комплексном исследовании Северного Ледовитого океана, его многочисленных островных архипелагов, Севморпути и пр. В Мурманске долгие годы успешно работало региональное подразделение – отдел Госплана СССР, позднее модифицированное в региональный центр Госкомсевера России. Можно бесконечно перечислять заслуги города и области в освоении и развитии Арктики и Крайнего Севера России.

Этого достаточно, чтобы обосновать необходимость и государственную важность создания в Мурманске российского Арктического агентства (центра) освоения и развития огромного субрегиона страны с филиалами по всей береговой линии Северного Ледовитого океана.

Предполагаемая деятельность такого рода структуры имеет исторические аналоги в России. Решением советского правительства, а затем и правительств РСФСР и РФ с 1989 по 1993 г. в посёлке Солнечном Хабаровского края работал региональный центр освоения и развития Дальнего Востока и зоны БАМа («Востокцентр»). Его разнообразная и комплексная деятельность способствовала не только созданию мониторинга ресурсов огромного субрегиона, но и дала возможность формирования информационно-инновационного банка и, главное, разработки и внедрения инновационных проектов, подготовки молодых специалистов для территории, организации бизнес-среды и пр. Именно «Востокцентру» принадлежит историческая заслуга инициирования создания в 1990 г. Госкомсевера России, региональным центром которого он и стал впоследствии, а также стал моделью создания по всей территории российского Севера (65 % территории России) 23 региональных центров Госкомсевера РФ.

Какие задачи предстоит решать в своей деятельности предполагаемому центру в Мурманске? Это должна быть комплексная научно-исследовательская, экспедиционная, научно-технологическая и проектно-внедренческая универсальная база, как фундамент и основа участия в системном управлении интенсивного развития ресурсов Арктики. Этому могла бы способствовать масштабная деятельность центра по постоянно действующему мониторингу и оценке ресурсов Арктики в целом, созданию информационно-инновационного банка, разработке и внедрению

инновационных проектов, созданию научно-технологического пояса Северного Ледовитого океана, подготовки кадров – специалистов непосредственно для работы в арктических территориях, повышению квалификации специалистов, созданию медийных структур и информационно-аналитических центров и агентств, многое другое.

В 1964–1965 гг. безвременно завершило свою уникальную деятельность знаменитое Арктическое училище в Ленинграде в связи с прекращением деятельности ГУСМП. В стране прекратилась деятельность единственного в СССР средне-специального учебного заведения, которое готовило целевым образом кадры для Арктики. Разумеется, что такого рода учебное заведение следовало бы возродить. Как и необходимо создание кадетских корпусов для будущей работы и службы в Арктике подрастающих поколений молодых людей. Вполне понятно и наше желание возродить многие традиции, возникшие в деятельности ГУСМП и долгие годы замечательно воспроизводимые во всех территориях Арктики и Крайнего Севера. Возрождение деятельности Севморпути предполагает работу центра не только исключительно в рамках одной магистрали. Наоборот, она должна быть глубоко эшелонирована на весь Север России, начиная, например, от вопросов сопряжения деятельности всех видов транспорта до создания принципиально инновационных транспортных средств и магистралей (широтных и меридиональных). Не менее важной могла бы быть деятельность по созданию в стране на базе центра системы профессиональной и социальной ориентации молодёжи на арктические профессии и жизнедеятельность в Арктике.

В значительной степени сказанное относится и к Архангельску. И также можно говорить о преимуществах Архангельской области в определении государственно-региональной политики современного этапа инновационного освоения и развития Арктики.

Всё сказанное выше весьма серьёзно определяет вопросы системного переосмысления огромного исторического опыта жизнедеятельности человека на всех российских Северах и в Арктике, становления и развития новейших институтов и механизмов адекватной современным и грядущим задачам государственной, государственно-общественной и общественно-гражданской политики на всех территориях этого уникального пространства страны. В той же степени исключительно важно, хотя бы в первом приближении, дать оценку деятельности Государственного комитета РСФСР – РФ социально-экономического развития Севера, его интереснейшему опыту и наследию.

В апреле 2019 г. исполнилось 20 лет со дня завершения работы уникального российского государственного ведомства в результате его преемственной ликвидации. Опыт более чем десятилетней работы Госкомсевера

России (1990–1999 гг.) беспрецедентен, масштабен и глобален, как в России, так и на всех пространствах Циркумполярного региона, всех северных территорий Земли.

Впервые со времён упразднения Сибирского приказа в 1763 г. и Главсевморпути в 1964 г., в составе российского правительства была создана и успешно работала властная структура государственного управления процессами социально-экономического развития северных в целом и арктических территорий страны. Впервые в мире практически была создана система государственного управления процессами освоения, развития и реабилитации двух третей общественного пространства огромной северной и арктической державы. То есть, в столице северного и арктического государства, являющегося таковым по преимуществу его объективных оценок природно-климатических условий и уровней (качества, стиля, образа жизни) социально-экономического развития, в Москве, был столь же реально организован российский и затем международный центр научно-практической реабилитации основных экстремальных территорий России. Госкомсевер в не меньшей степени стал также и домом для коренных малочисленных народов Севера, Сибири, Арктики и Дальнего Востока страны.

Вкратце напомним, что предшествовало процессу созданию Госкомсевера России (РСФСР) летом-зимой 1990 г. Коллеги помнят это время активных демократических подвижек, стартовых акций в начальном формировании рыночных отношений, создания новейших массовых общественных организаций, первых демократических выборов на заводе РАФ и на БАМе. К концу 1980-х гг. на огромном пространстве северных и арктических территорий весьма активно стали определяться национально-общественные организации коренных малочисленных народов Севера, Арктики, Сибири и Дальнего Востока (КМНС). Лидеров этих движений уже значительное время не устраивала невозможность активного влияния на государство в деле принятия позитивных для КМНС решений в организации, сохранении и сбережении традиционных укладов хозяйства, природопользования, развития национальных языков и культуры, образа и стиля жизни, образования и воспитания детей, медицинского обслуживания и здравоохранения в целом, многого другого. Особенно острыми были вопросы правового характера, отсутствия в законодательстве страны целого блока законов, прямо регулирующих жизнедеятельность КМНС. В то время единственным органом в аппарате правительства РСФСР был Отдел КМНС, который так или иначе работал в данном направлении. Вполне понятно, что сил Отдела аппарата правительства было явно недостаточно, чтобы решить огромное количество проблем, которые накапливались и не решались десятилетиями.

Тем не менее, в конце 1980-х гг. была разработана и принята к исполнению программа развития традиционного хозяйствования и социальной сферы КМНС, известная как Программа № 145. Это, безусловно, было весьма серьёзным фактором в становлении и развитии новых подходов политики государства к решению многих проблем жизнедеятельности КМНС. Слабым звеном в этой системе программных решений было отсутствие адекватных программе механизмов и институтов её развития и реализации. Поэтому во многих местах компактного проживания КМНС стали происходить собрания, на которых настойчиво звучал вопрос о необходимости создания в структуре правительства РСФСР специального министерства или ведомства, которое и могло бы осуществлять системное управление решением огромного количества проблемных вопросов жизнедеятельности КМНС. Наиболее активными организациями и лидерами КМНС отличался Дальний Восток страны (Евдокия Гаер, Владимир Санги и др.). Значительную научно-методологическую поддержку им оказывало и ДВО АН СССР. Разумеется, что и в региональных партийных и советских организациях зрело понимание, что проблемы настолько серьёзны, что требуют буквально немедленного решения. Дальний Восток и дал практически один из самых первых сигналов Центру о необходимости создания соответствующей правительственной структуры.

Здесь же, на Дальнем Востоке, в пос. Солнечном, центре Солнечного района Хабаровского края с начала 1989 г. начал свою работу первый в СССР государственно-общественный инновационный научно-технологический Региональный центр освоения и развития Дальнего Востока и зоны БАМа – «Востокцентр». Идея его организации и практического создания выростала из опыта работы новейшего Штаба ЦК ВЛКСМ по освоению и развитию зоны БАМа. То есть, с одной стороны это была часть работы ЦК ВЛКСМ по формированию принципиально новой государственной молодёжной политики в районах нового освоения Дальнего Востока и зоны БАМа. И в этом плане традиционные, организационно-политические для комсомола стиль, методы и формы работы даже нового, демократически избранного Штаба ЦК ВЛКСМ уже не могли соответствовать цели и задачам новейшего этапа освоения и развития огромного мегарегиона. Поэтому, с другой стороны, был востребован уникальный опыт советского Главсевморпути (1932–1964 гг.), а также и зарубежный опыт Администрации Долины Теннесси (США), программы Цукуба (Япония), освоения и развития южных районов страны в связи с перенесением столицы (Бразилия), опыт Израиля и ряда арабских стран в освоении и развитии пустынных районов, опыт Японии, Франции, Швейцарии, Голландии, Финляндии и других стран в создании технополисов



как факторов инновационного, научно-технологического развития ранее депрессивных территорий. Автор этого материала возглавлял рабочую группу по созданию «Востокцентра» и представил на заседании Бюро СМ СССР по социальному развитию соответствующий доклад, который получил абсолютную поддержку. Позже основные положения доклада и наши предложения по созданию государственно-общественной структуры территориального научно-технологического управления были представлены в ЦК КПСС и получили всемерное одобрение и поддержку (секретарь ЦК КПСС Н.Н. Слюньков). За время своей работы в 1989–1993 гг. «Востокцентр» сделал немало интереснейших работ по предпроектной системной оценке ресурсов развития ряда районов ДВ и зоны БАМа. И здесь главными результирующими являются разработка практической районной модели организации малого и среднего бизнеса, а также и первой в стране подпрограммы инновационного развития Дальнего Востока «Техноэкополис Комсомольск – Амурск – Солнечный», утверждённой позже в рамках ФЦП развития Дальнего Востока и по инициативе Госкомсевера России.

Также важнейшей заслугой «Востокцентра» является его инициатива создания министерства по делам развития Севера страны. В связи с рассмотрением в правительстве РСФСР и в Верховном Совете РСФСР нашей инициативы мы были приглашены председателем правительства РСФСР И.С. Силаевым на заседание Комитета ВС РСФСР по региональному развитию и межрегиональному сотрудничеству (председатель А.Г. Гранберг) с докладом по обоснованию создания государственного северного ведомства. Комитет поддержал наше предложение. Это и было вторым сигналом Центру о необходимости создания соответствующего министерства.

Третьим по счёту фактором – событием, способствующим созданию Госкомсевера, стало проведение профсоюзной конференции в Мурманской области, которая также приняла решение о необходимости создания министерства-ведомства и обратилась в правительство с соответствующим письмом. В итоге, в декабре 1990 г. было принято решение о создании в структуре правительства РСФСР Государственного комитета по социально-экономическому развитию Севера – Госкомсевера РСФСР.

Перечислим некоторые из самых главных, на наш взгляд, достижений и прорывных событий в деятельности Госкомсевера России:

- страна впервые заявила о себе как северная, арктическая держава, две трети территории которой с этого момента становятся важнейшим объектом государственной северной политики;
- впервые в столице северного, арктического государства в структуре правительства было создано ведомство, призванное нести ответственность перед государством за его деятельность в данных территориях;

– впервые создана общероссийская команда и коллектив опытных специалистов, учёных, полярников, имеющих практику работы и жизнедеятельности в районах Арктики, Крайнего Севера, районах, приравненных к Крайнему Северу;

– опыт «Востокцентра» в качестве регионального центра освоения и развития ДВ и зоны БАМа стал моделью для создания трёх десятков региональных центров Госкомсевера РФ во всех арктических и северных территориях страны;

– в системе Госкомсевера России впервые были организованы два всероссийских научно-координационных центра: по проблемам коренных малочисленных народов Севера и в целом по вопросам социально-экономического развития Севера, позже ставших единым ВНКЦ по проблемам развития Севера России;

– структура Госкомсевера России была разработана таким образом, чтобы её отделы, секторы и департаменты могли охватить все самые главные направления жизнедеятельности человека в сложнейших и экстремальных природно-климатических и социально-экономических условиях;

– были созданы также и специальные Комиссии при Госкомсевере, в задачу которых входили, например, вопросы организации, выполнения и контроля программных проектов государства на островах Курильской гряды, северного завоза и по Арктике и Антарктике;

– были впервые разработаны целый ряд программ и механизмы их исполнения по следующим направлениям: а) строительство жилья для граждан, выезжающих из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностям; б) экономическое и социальное развитие коренных малочисленных районов Севера; в) работа научно-исследовательской программы «Дети Севера» в рамках программы «Дети России»; г) инновационная подпрограмма Техноэкополис Комсомольск – Амурск – Солнечный в качестве составной части ФЦП развития Дальнего Востока и др.

Особо следует отметить следующие важнейшие виды деятельности Госкомсевера России, впервые осуществлённые в России:

– разработка и сопровождение целого ряда законопроектов, никогда ранее не принимавшихся в России (среди них: законы, защищающие и регулирующие права КНМС; законы социального развития Севера, например, Закон о государственных гарантиях и компенсациях гражданам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях);

– разработка значительного количества проектов для конкретных территорий Севера и Арктики в сотрудничестве с институтами РАН и с региональными научно-исследовательскими и научно-технологическими структурами;

– разработка и осуществление в сотрудничестве со специалистами и учёными стран зарубежной Арктики, всего Циркумполярного региона целого ряда совместных проектов и международных научно-исследовательских экспедиций. Среди них, например, российско-канадский проект «Арктический мост» и многое другое;

– создание целого ряда предприятий КМНС по комплексной переработке мяса, субпродуктов и шкур северного оленя и тундровых дикоросов – ягод, грибов и трав;

– при поддержке Госкомсевера России впервые в истории страны были созданы во всех северных и арктических субъектах Федерации региональные ассоциации КМНС и Российская ассоциация КМНС Севера, Арктики, Сибири и Дальнего Востока;

– при поддержке Госкомсевера России впервые эти организации КМНС были представлены на множестве международных форумов коренных народов мира, а также и в структурах ООН;

– Госкомсевер России стал одним из главных организаторов проведения международного десятилетия (1990-е гг.) ООН по коренным народам мира;

– проведение на полярном судне «Михаил Сомов» по трассе Севморпути и береговой линии Северного Ледовитого океана регулярных ежегодных научно-исследовательских экспедиций и практических работ по профилактике и лечению специфических болезней детей КМНС в сотрудничестве с институтами РАМН;

– ежегодные научно-практические конференции в Москве и в административных центрах всех северных и арктических регионов страны по самым актуальным проблемам жизнедеятельности человека в экстремальных территориях;

– Госкомсевер России стал инициатором создания при поддержке правительства России Международного общественного фонда содействия экономическому и социальному развитию коренных народов Севера. Одним из самых интересных проектов МОФ стала разработка проекта создания Международного центра арктической цивилизации (Таймыр, Дудинка – Хатанга);

– разработка программы «Российский северный техноэкополис» с предложениями конкретной привязки проектов в городах Стрежевом и Апатиты.

Ещё раз остановимся на характеристике мегарегиона Арктика-Север и определим современные, на наш взгляд, государственные подходы к его инновационному освоению и развитию.

Россия всегда была, есть и будет Северной державой, поскольку Арктика и северные территории (включая районы, приравненные

к северным регионам) занимают площадь более 80 % от общей площади России, где сосредоточено около 90 % ресурсного потенциала РФ.

Географический прогноз – единственная отрасль науки, позволяющая разрабатывать стратегические планы освоения и развития новых территорий. Однако в XXI в. посчитали, что на Земле всё давно открыто и освоено, геопрогнозирование умерло, и специалистов по геопрогнозу вывели за рамки государственных интересов.

С недавнего времени государство уделяет пристальное внимание вопросам освоения и развития Севера России и в первую очередь Российской Арктики. Однако без наличия достоверного географического прогноза освоение и развитие Арктики и Севера России может привести к существенным пагубным последствиям и невозможности восстановления в обозримом будущем испорченной уникальной экосистемы Арктики и Севера в целом.

Следовательно, требуется разработка стратегического плана освоения и развития Севера на основе квалифицированного географического прогноза: что произойдёт в Российской части Циркумполярного региона планеты в связи с развитием глобальных природных и социально-экономических процессов, преобразующих Северное полушарие и Землю в целом. Для начала целесообразно подготовить прогноз на период до 2030 г.

Основываясь на истории освоения Севера, где неоднократно проявлялась уникальность и хрупкость экосистемы Севера, сегодня очевидно, что путь на исключительное развитие военной и добывающих отраслей, при всей их важности, нельзя считать единственно верным, обеспечивающим устойчивое развитие страны в общем и Севера в частности. Диверсификация должна идти в направлении развития транспортной инфраструктуры, атомной энергетики, туризма, создания особо охраняемого интернет-пространства, защиты интересов малочисленных народов Севера. Эти отрасли в высоких широтах экологически оправданы, экономически и политически выгодны, инвестиционно привлекательны. Необходимое условие – строгая централизация внутри страны.

Во исполнение Указа Президента РФ от 3 февраля 2015 г. № 50 «О Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» была образована Государственная комиссия по вопросам развития Арктики.

Постановлением Правительства РФ от 14 марта 2015 г. № 228 было утверждено Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Она является координационным органом, обеспечивающим взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, иных государственных органов, органов местного самоуправления и организаций при решении социально-экономических и других задач, касающихся развития Арктической

зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности.

Основными задачами Госкомиссии являются: а) уточнение целей и задач государственной политики РФ в Арктике в соответствии с изменением внутривнутриполитической и внешнеполитической обстановки; б) повышение эффективности программ и проектов устойчивого развития Арктической зоны РФ; в) координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, иных органов и организаций для укрепления позиций страны в Арктике с учётом геополитических, военно-технических, экономических и иных факторов; для изучения и освоения Арктики с учётом потребностей страны и мировых тенденций, обеспечения в связи с этим необходимого уровня фундаментальных и прикладных научных исследований; для эффективного использования Севморпути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике; для расширения ресурсной базы Арктической зоны РФ для обеспечения потребности страны в углеводородных ресурсах, водных биологических ресурсах и других видах стратегического сырья; для обеспечения благоприятного оперативного режима, включая создание и поддержание необходимого боевого потенциала группировок войск (сил) общего назначения Вооружённых Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов (в первую очередь пограничных органов) в этом регионе; для защиты населения и территорий Арктической зоны РФ от угрозы возникновения чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и рукотворного характера; для улучшения качества жизни населения, включая коренные малочисленные народы, сохранения их традиционного образа жизни и традиционной хозяйственной деятельности, а также объектов культурного наследия; для сохранения и защиты природной среды Арктики, ликвидации экологических последствий хозяйственной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата; для установления особых режимов природопользования и охраны окружающей среды в АЗРФ; для формирования единого информационного пространства РФ в её Арктической зоне с учётом природных особенностей; для обеспечения взаимовыгодного двустороннего и многостороннего сотрудничества РФ с приарктическими государствами на основе международных договоров и соглашений, участником которых является Российская Федерация; для уточнения действующих и принятия новых нормативных документов, обеспечивающих эффективность государственной политики РФ в Арктике, защиту её национальных интересов и устойчивое развитие АЗРФ.

Из вышеизложенного становится очевидно, что Госкомиссию интересуют исключительно тактические и оперативные детали некоего

стратегического плана социально-экономического развития Арктики, который (подразумевается) разработан, согласован и утверждён на самых высоких уровнях власти.

Однако, для того чтобы грамотно и эффективно проработать детали, необходимо знать: каковы генеральная цель, важнейшие задачи и ожидаемый результат и хотя бы ознакомиться со всем стратегическим планом социально-экономического развития Арктики. Исходя из того, что с данным стратегическим планом социально-экономического развития Арктики невозможно ознакомиться, возникает целый комплекс вопросов. Существует ли он? Кто, какой государственный орган исполнительной власти его разрабатывал? Госкомиссия по Арктике является координационным органом, обеспечивающим взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, иных государственных органов, органов местного самоуправления и организаций при решении социально-экономических и других задач, касающихся развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности.

Для эффективного и комплексного освоения Арктики и Севера в целом необходима государственная поддержка, включая финансовые средства. Есть ли они? И самый важный вопрос: какой государственный орган исполнительной власти будет во главе выполнения всех высокочрезвычайных и остро необходимых стране освоительских мероприятий в Арктике?

Освоение и развитие Арктики – не просто большой проект или группа проектов, а огромное количество взаимоувязанных, одновременных проектов, эффективность реализации которых зависит друг от друга и последовательности воплощения их в жизнь. Грамотная и эффективная реализация мегапроекта по освоению Арктики – очень сложный процесс, но его конечные результаты обеспечат дальнейшее укрепление мощи России, стабильность поступательного развития и сохранения экономического и политического суверенитета России. Поэтому развитие Арктики необходимо начинать с создания крупной государственной структуры, прототипом которой вполне мог бы быть Госкомсевер России – Государственный комитет РФ по делам Севера, существовавший в структуре Правительства РФ с 1990-го до 2000 г. и успешно выполнявший поставленные перед ним цели и задачи.

Почему «Север», а не модная, прибывшая из дальнего зарубежья «Арктика»? Потому что, в отличие от Канады, США, Дании и других приарктических «законодателей моды», наша Арктика – не вахтовые точки и военные базы, отстоящие от «материка» на тысячи миль. Российская Арктика – часть нашей страны и не может рассматриваться в отрыве, в изоляции от окружающих её северных регионов. Говоря об изучении, освоении и развитии Арктики, мы должны иметь в виду, что там – фронт,

который в отрыве от прочного, надёжного тыла (Севера), с его населением, промышленной и транспортной инфраструктурой, социально-экономическим потенциалом, не только развивать, но и осваивать нереально. Никакие «вахтовые» и «маятниковые» подвижки трудоспособного населения не дадут стабильного и долгосрочного экономического эффекта, оправдывающего предстоящие огромные затраты труда и капитала. Подтверждение этому – сегодняшнее состояние Севера России и Арктики в целом, освоение которых осуществляется именно «вахтовым» методом.

Итак, Государственный комитет РФ по делам Севера – единственная в истории человечества структура, сочетавшая в своё время теорию и практику изучения, освоения и развития территории, сложнейшего комплекса природных и социально-экономических ресурсов Советского Севера. Фактически половина Циркумполярного региона планеты за 70 лет была превращена из самой пустынной части полушария в одну из наиболее перспективных ресурсно-транспортных систем Земли. При Госкомсевере России скорость освоения и развития Субарктики достигала непревзойдённых сегодня темпов и размеров, а разведанный в XX в. и вовлечённый в хозяйство потенциал ресурсов является и будет оставаться базисом устойчивого развития РФ через десятки лет после непродуманного расформирования Госкомсевера России. Не стоит выяснять, кому и зачем это понадобилось. Сегодня на новом этапе освоения Севера России, включая Арктику, хотелось бы избежать тех же ошибок, что были допущены ранее, вопреки мнению тысяч североведов, представителей экспертного сообщества и жителей северных регионов.

Госкомсевер России сочетал в своем составе группы учёных-североведов и практиков, занимавшихся отбором, анализом, синтезом и внедрением в хозяйство информации по всем взаимозависимым параметрам освоения и развития Севера. Стиль и методы работы Госкомсевера России вызывали острый интерес и зависть всех развитых стран, причастных к северным делам. Например, в Северной Америке открыто провозглашались «экспертные мнения» о якобы «неэффективности» госструктуры, «скроенной по устаревшим советским лекалам». В то же время советские североведы с мировым именем активно приглашались для участия в крупных проектах Запада. Учёные в той же Канаде завидовали России, пропагандируя у себя в стране опыт Госкомсевера России, и стремились к тесному сотрудничеству.

После расформирования Госкомсевера России уникальная школа подготовки североведов была практически уничтожена. Элитные кадры утеряны: кто-то умер или отправлен на пенсию, кого-то заставили сменить профессию, некоторые специалисты уехали на Запад. Есть и не востребовавшиеся. Между тем девиз «кадры решают всё» – как нельзя более точно

применим в Арктике. Талантливого юного инженера, техника или программиста найти и обучить легче, чем любого специалиста арктической специальности. Северные коэффициенты помогают лишь до определённого уровня. Со временем всевозможные заболевания, семья, хорошая работа на материке уводят специалистов на юг, оголяя и без того скудно заселённые места. Кстати, чем выше уровень зарплат по стране, тем труднее удержать высококвалифицированных специалистов на Севере. Необходимо искать и находить иные стимулы. Что касается экспертов, то специалисты, выпускаемые кафедрами северных университетов, – не совсем тот кадровый материал, который требуется в высоких широтах. Это кабинетные учёные, в лучшем случае прошедшие «полевую практику» в Арктике. На Севере нужно сначала поработать, там же выбрать профессию и, только познакомившись с условиями и спецификой Севера, идти в техникум или вуз. Сейчас много разговоров о «социальных, профессиональных и иных лифтах». Нужно помнить, что карьерный рост в условиях Севера и Арктики – процесс многолетний и тяжёлый, не только физически, но и психологически. 20-летние лидеры и просто юные энтузиасты там не приживаются. Северные квалифицированные кадры, как правило, «штучные», их приходится долго и терпеливо выращивать.

Сегодня структуры, подобной Госкомсеверу России, ни в России, ни за рубежом нет. Отсутствие органа власти, обеспечивающего не только комплексное изучение, но и комплексное освоение Северных территорий и Арктики, неизбежно приведёт к неисправимым разрушительным последствиям. Сейчас необходимо создать государственную «головную» организацию, сформированную и функционирующую с учётом всех позитивных результатов деятельности Госкомсевера России. Такой орган должен быть встроен в международную структуру, созданную «Арктической пятёркой» государств, с привлечением грант-инвесторов. Консолидирующий (международный) орган, стоящий над интересами финансовых и промышленных корпораций, должен будет охранять интересы стран и народов Циркумполярного Севера. Первоочередной задачей новой государственной структуры должно стать обобщение всех знаний, накопленных в том числе и Госкомсевером России за десятки лет освоения, вместе с приобретёнными в последние четверть века, в эпоху глобального распространения и бурного развития интернета. Обобщение, анализ и классификация обширного разнокачественного материала потребует разработки специальных компьютерных программ. Здесь не будет места коллекционированию результатов исследований гляциологов, климатологов, геологов, гидрологов, океанологов и других специалистов. На данном этапе потребуются синергические, конвергентные усилия взаимодополняющих экспертных групп, объединённых необходимостью



решения сложной прикладной задачи или достижения конкретной практической цели. Без предварительной разработки стратегии, стратегического плана освоения и развития Российского Севера (о чём говорилось выше) всё это нереально.

Подготовку кадров для Севера нужно было начинать вчера. Сегодня для «головной» государственной структуры на передний план выдвигается образование.

В приоритете два направления – международное право и адаптация человека к условиям Севера, создание механизмов и институтов адаптивно-реабилитационного регулирования жизнедеятельности экстремальных сред и территорий, человека, сообществ, территориально-социальных общностей, техники и технологий. Без предварительного согласия всех арктических государств ни одна группа заинтересованных стран или корпораций не в состоянии создать юридическое обеспечение.

Именно Россией должны быть разработаны, сформулированы и предложены для международного обсуждения арктическими и северными государствами критерии международной активности в Арктике, разработаны и представлены на утверждение императивы международного кодекса поведения и контроля за его соблюдением.

Госкомсевер имел определённые наработки в этом направлении. Но они не соответствуют новому уровню развития производительных сил и современным интернет-реалиям. Поэтому знание международных законов и основ юриспруденции должно стать важнейшей составляющей высшего и среднего специального образования в северных университетах и на факультетах североведения.

Вторым необходимым направлением являются основы медико-биологического и адаптационного образования. Наряду с врачами, профессиональными медиками, в задачи которых входит лечение больных, на Севере особенно остро стоят проблемы сохранения здоровья и работоспособности всех занятых в производстве и сфере обслуживания северян. Иными словами, важны превентивные меры по формированию и сохранению здорового контингента трудоспособных людей в условиях небольших по численности, изолированных групп. В целом, сотни тысяч (миллионы) здоровых рабочих и служащих должны сохранять здоровье и работоспособность, как минимум, до пенсионного возраста. Государство не готово к сверхзатратам на содержание тех, кто потерял трудоспособность (стал инвалидом) в связи с проблемами адаптации. Одним из методов превентивной охраны здоровья, например, может стать широкое применение специальных «тестов адаптационного потенциала», проще говоря, пригодности к работе в условиях Арктики без ущерба для здоровья. Подобно военным контрактникам, все граждане должны

проходить тест адаптации. Причём психологическое тестирование пригодности к работе в условиях Арктики иногда более значимо, чем проверка адаптации к низким температурам, солнечной активности и другим физическим явлениям.

Таковы лишь некоторые из множества актуальнейших проблем необходимости создания в России правительственной структуры государственного управления новыми этапами освоения, развития и реабилитации экстремальных территорий всего Российского Севера и Арктики с учётом уникального исторического опыта Госкомсевера РФ.

Роль военных ведомств  
в изучении и освоении  
Арктики

The role of military  
institutions in the exploration  
and development of the Arctic

ТРЕТЬЯКОВА С.Н.

## Адмиралтейств-коллегия и организация полярных экспедиций второй половины XVIII в.

TRETYAKOVA S.N.

## The Admiralty Board and Organization of Polar Expeditions in the Second Half of 18th century

### **Сведения об авторе:**

*Третьякова Светлана Николаевна, кандидат исторических наук, исследователь (Северодвинск)*

*swetsn@mail.ru*

### **Author:**

*Tretyakova Svetlana Nickolayevna, candidate of historical sciences, researcher (Severodvinsk)*

*swetsn@mail.ru*

### **Аннотация**

В статье рассматривается деятельность Адмиралтейств-коллегии по организации исследовательских экспедиций, которые носили не только научный, но и политический характер, поэтому их цели держались в секрете. Основное внимание уделено полярному плаванию В.Я. Чичагова по проекту М.В. Ломоносова. Рассматривается реакция Адмиралтейств-коллегии на неудачный результат, а также причины, почему эта экспедиция надолго была забыта.

### **Abstract**

The article examines organization of marine expeditions by the Admiralty Board. They were considered not only scientific but political too, that's why their aims were kept in secret. Main attention is devoted to V.Y. Chichagov's polar voyage based on M.V. Lomonosov's research project. The author characterizes the reaction of the Admiralty Board to Chichagov's failure and reasons why this expedition has been forgotten for a long time.

### **Ключевые слова:**

Адмиралтейств-коллегия, М.В. Ломоносов, В.Я. Чичагов, полярные экспедиции.

**Keywords:**

Admiralty Board, M.V. Lomonosov, V.Y. Chichagov, Polar Expeditions

В истории России XVIII в. отмечен важными географическими открытиями. Огромную работу проделала Великая Северная экспедиция, которая в течение десяти лет (1733–1743 гг.) работала в Северном Ледовитом и Тихом океанах. Во второй половине XVIII в. на тихоокеанском направлении работало более 100 частных и 5 правительственных экспедиций<sup>1</sup>. Организация такого рода предприятий возлагалась на Адмиралтейств-коллегию, в ведении которой находилось руководство морскими экспедициями, гидрографическими и картографическими работами на флоте.

В 1764 г. Адмиралтейств-коллегия, помимо своих непосредственных задач по развитию флота, по поручению Екатерины II занималась одновременно подготовкой двух больших исследовательских экспедиций. Судить о деятельности ведомства в этой области можно главным образом по источникам официального характера – указы и распоряжения, протоколы заседаний, переписка, инструкции и наставления.

В состав Адмиралтейств-коллегии в этот период входили адмирал И.Л. Талызин, адмирал С.И. Мордвинов, граф И.Г. Чернышев, капитан 1-го ранга И.М. Селиванов, генерал-майор И.Л. Голенищев-Кутузов, вице-адмирал Ф.М. Селиванов, генерал-майор И. Ромбург, генерал-поручик И.В. Демидов, вице-адмирал Г.А. Спиридов и вице-адмирал А.И. Нагаев<sup>2</sup>.

Адмирал И.Л. Талызин по старшинству был председательствующим, но главным в коллегии был адмирал Семён Иванович Мордвинов, один из наиболее образованных морских офицеров, прошедший все чины, от мичмана до вице-адмирала, имевший богатый опыт командования кораблями и эскадрами, имел труды по навигации. Отметим также вице-адмирала Алексея Ивановича Нагаева, известного морского картографа и гидрографа, составителя атласа Балтийского моря. По поручению коллегии он занимался приведением карт в порядок, консультировал по вопросам морской науки.

В феврале 1764 г. в Санкт-Петербурге была получена реляция от сибирского губернатора Д.И. Чичерина о новых географических открытиях русских купцов в Тихом океане. Исходя из того, что «оное обретение»

<sup>1</sup> Русские экспедиции по изучению северной части Тихого океана во второй половине XVIII в. Сб. документов. М., 1989. С. 6.

<sup>2</sup> Фамилии приводятся по протоколам заседаний Адмиралтейств-коллегии. См.: Перевалов В.А. Ломоносов и Арктика. М., Л., 1949. С. 469–491.

было сделано людьми «морского знания и науки не имеющими» и их описания не могут быть достаточны, «чтоб всю могущую пользу приобрести можно было», Екатерина II указом от 4 мая 1764 г. поручила экспедицию по описанию и освоению Алеутских островов и Аляски в «особливое попечение» Адмиралтейской коллегии, т.е. иметь частую переписку, давать наставления, снабжать инструментами и картами. Велено было «производить оное предприятие секретным образом, не объявляя до времени сей наш указ и Сенату», а также уведомлять о «всех по той экспедиции происшествиях и даваемых наставлениях»<sup>1</sup>.

На заседании коллегии 5 мая старшим по предложению А.И. Нагаева выбрали капитан-лейтенанта Петра Кузьмича Креницына, который «всеохотно» согласился, «да к нему ещё одного офицера»<sup>2</sup>. Помощником был назначен лейтенант Михаил Дмитриевич Левашов (в литературе ее называют экспедицией Креницына-Левашова). Для сохранения секретности коллегия постановила официально именовать экспедицию «Комиссией, посланною для описи лесов по рекам Каме и Белой и по впадающим в оныя реки»<sup>3</sup>.

9-16 июня Адмиралтейств-коллегия разрабатывала инструкцию, в начале которой традиционно говорилось о важности экспедиции для «славы её величества» и пользы отечества и необходимости проявить «ревность и усердие», что будет вознаграждено поощрением. Далее подробно излагалось, как вести журналы и наблюдения, какие сведения собирать, принципы взаимоотношения с местным населением («ласковое обхождение»), подробный маршрут, «о чём не сказывать никому»<sup>4</sup>. В разработке данной Инструкции главное участие принимал А.И. Нагаев.

В то время было невозможно оперативное вмешательство в ход экспедиции, особенно такой отдалённой. Поэтому особое внимание уделялось подробным инструкциям и наставлениям. Так рапорт П. Креницына из Охотска о неудачном начале экспедиции от 18 января 1767 г. был получен в коллегии лишь 13 ноября 1767 г.<sup>5</sup>, то есть спустя почти 10 месяцев. В среднем донесения шли 6–7 месяцев.

Организация этой экспедиции не вызвала особых хлопот со стороны коллегии. Предполагалось, что она пойдёт по следам промышленников, многие вопросы должны были решаться на месте, с участием сибирского губернатора Чичерина и властей Камчатки. Экспедиция спешно выехала 1 июля 1764 г., ей предстояло проехать через всю страну до берегов

<sup>1</sup> Русские экспедиции. Сб. документов. С. 76.

<sup>2</sup> Там же. С. 77.

<sup>3</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 294.

<sup>4</sup> Русские экспедиции. Сб. документов. С. 78–83.

<sup>5</sup> Там же. С. 112.

Тихого океана, а там начать морские походы. Она продолжится 7 лет и в Петербург вернётся только в октябре 1771 г., уже без П. Креницына.

Сложнее оказалось с подготовкой полярной экспедиции, инициатором которой стал М.В. Ломоносов. Позволим предположить, что если бы не настойчивость учёного, то реализация этого направления была бы затруднена. Причём именно с воцарением Екатерины II, выступавшей покровительницей российских муз, Ломоносов связывал надежды на возможный положительный результат. В 1763–1765 гг. он несколько раз встречался с императрицей<sup>1</sup>.

Своё сочинение, в котором обобщались все предыдущие наработки и излагался проект – «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»<sup>2</sup>, – Ломоносов посвятил Павлу Петровичу, имевшему чин «генерал-адмирала Российских флотов», и преподнёс ему 20 сентября 1763 г., в день его рождения.

В обращении к наследнику учёный напоминал о его великом прадеде, «неутомимую рукою» которого «выведены корабли военные на Белое, Азовское, Варяжское и Каспийское море и показана морская российская сила всем окрестным державам в краткое время громкими победами». Для великих дел правнука он предлагал «пространное поле» Северного океана, где «усугубиться может российская слава, соединённая с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку».

Ломоносов считал, что при освоении арктических регионов, несмотря на «трудности и опасности», русские имеют преимущества перед другими народами. Приводя многочисленные примеры как «россияне далеке в оный край на промысел ходили», учёный предлагал распространить мореходство вдоль всего побережья Ледовитого океана, заселить и освоить эти богатые края. Он был уверен, что многие люди с охотой пойдут на это, если им дадут «отменные привилегии и вольности». А завершается сочинение Ломоносова его пророческими и часто цитируемыми словами о том, что «российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном». Очевидно, что к вопросу освоения Арктики Ломоносов подходил с государственных позиций, он видел в этом и приумножение славы России, и подъём производительных сил, и укрепление обороноспособности.

В декабре 1763 г. проект Ломоносова поступил в Морскую российских

<sup>1</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 224–226.

<sup>2</sup> Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Ломоносов М.В. Полное собрание сочинений. М., Л., 1952. Т. 6. С. 417–498.

флотов и Адмиралтейского правления комиссию, учреждённую Екатериной для приведения в постоянный «добрый порядок» этой «знатной части» обороны государства. В состав входили вице-адмирал С.И. Мордвинов, граф И.Г. Чернышёв, вице-адмирал Ф.С. Милославский и контр-адмирал Г.А. Спиридов<sup>1</sup>. Он был сопровождён письмом от имени цесаревича Павла Петровича, который формально был президентом Адмиралтейств-коллегии<sup>2</sup>. Скорее всего, письмо было составлено графом И.Г. Чернышёвым.

Ломоносов предположил, что от одного края России к другому можно добраться через высокие широты, так как в летнее время пространство там должно быть свободно ото льдов. Он предлагал два возможных маршрута – от северо-восточной оконечности Новой Земли или к западу от Шпицбергена. И если в среде учёных к этой идее относились скептически, то военно-морское ведомство проявило заинтересованность. Естественно, что сомнения были. Неодобрительно высказался по этому поводу известный моряк, автор сочинений по гидрографии и навигации, бывший сибирский губернатор Ф.И. Соймонов, который рассматривал этот вопрос по просьбе Екатерины. Комиссия затребовала также мнение гидрографа А.И. Нагаева, но тот не дал определённого ответа. Для проверки доказательств учёного в Петербург были вызваны несколько поморов и моряков, не раз совершавших плавание к Шпицбергену и Новой Земле. В марте все они были опрошены, а их рассказы подробно записаны. Особенно комиссию интересовали условия плавания в районе Шпицбергена. «Каким образом и когда они в Шпицбергене и в Новой Земле были; и какие в пути от тамошних льдов опасности имели; и что достойно примечания видели; и кто ещё другие тамо звериные промыслы имеет; и на каких судах; и что покажут»<sup>3</sup>. Однако решения комиссия не приняла, свои материалы она передала в Адмиралтейств-коллегию. Встречался с поморами и Ломоносов. После этого он доработал свой проект, остановившись на Шпицбергенском варианте<sup>4</sup>.

Посредником между императрицей, коллегией и Ломоносовым был граф Иван Григорьевич Чернышёв. Часто в литературе его называют вице-президентом, а то и президентом коллегии, хотя формально он эту должность займёт только в 1796 г., за несколько месяцев до своей смерти. В 1763 г. он становится членом Адмиралтейств-коллегии и Морской

<sup>1</sup> Полное собрание законов Российской Империи. СПб., 1830. Т. XVI. № 11970.

<sup>2</sup> Материалы для истории русского флота. СПб, 1886. Ч. XI. С. 64–65; Перевалов В.А. Указ. соч. С. 240–241.

<sup>3</sup> Более подробно об этом см.: Перевалов В.А. Указ. соч. С. 241–250.

<sup>4</sup> Ломоносов М.В. Прибавление. О Северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану // Ломоносов М.В. Полное собрание сочинений. М., Л., 1952. Т. VI. С. 499–506.



российских флотов комиссии, а вице-президентом – в 1769 г. Сначала Чернышёв пользовался покровительством императрицы Елизаветы Петровны, затем Екатерины II, одновременно был близок двору наследника. Это делало его фактически первым лицом в Адмиралтействе. Именно он подготавливал доклады по морскому ведомству для императрицы, и все высочайшие указы и повеления Адмиралтейств-коллегии объявлялись через графа Чернышёва<sup>1</sup>.

Указ об экспедиции Екатерина II подписала 14 мая 1764 г. Отметим и смелый замысел учёного, и смелое решение Екатерины II. Скорее всего, свою роль сыграли амбиции молодой императрицы, желавшей прославить себя великими географическими открытиями. И понятно, почему проект Ломоносова «пришёл к двору», так как именно на северо-восточном направлении у России были и географические, и исторически обусловленные возможности. Видимо поэтому его продвижение пошло быстрыми темпами. Да и самому Ломоносову успех этого начинания был важен для упрочения его положение в Академии наук.

Точнее, было две редакции указа, гласный и секретный. Первый касался возобновления китового промысла на Шпицбергене, на что выделялось 20 тыс. рублей из адмиралтейской суммы<sup>2</sup>. В секретной редакции (в обход Сената) прямо указывалось, что для пользы мореплавания и купечества учинить «поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку и далее». Экспедиции предписывалось, выйдя из Архангельска, следовать к западному Шпицбергену и далее мимо Гренландии на север через Арктический бассейн в общем направлении к Берингову проливу. Повелевалось «всё сие предприятие содержать тайно», знать об этом должны были немногие, «для прикрытия от иностранных сего походу»<sup>3</sup>. В указе довольно подробно разъяснялось, что следовало предпринять для реализации такого масштабного предприятия. Текст этой редакции, скорее всего, был составлен самим Ломоносовым, так как его положения сходны с некоторыми суждениями «Краткого описания» и «Первого прибавления». По инициативе графа Чернышёва учёный был приглашён для работы в коллегии, что отражено в указе.

Так как было велено «не упуская времени, положить сему предприятию начало этим же летом», уже в день получения указа 14 мая 1764 г. коллегия приступила к подготовке экспедиции. Начали с кадрового вопроса,

<sup>1</sup> См.: Рубцов Ю.В. Генерал-фельдмаршалы в истории России. М., 2015. С. 226–228; Большая биографическая энциклопедия. [Электронный ресурс] URL: [https://gufo.me/dict/biography\\_encyclopedia/Чернышев,\\_граф\\_Иван\\_Григорьевич](https://gufo.me/dict/biography_encyclopedia/Чернышев,_граф_Иван_Григорьевич) (дата обращения: 20.04.2019).

<sup>2</sup> Полное собрание законов Российской Империи. СПб., 1830. Т. XVI. № 12158.

<sup>3</sup> Соколов А. Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова. СПб., 1854. С. XXV–XXVIII.

подбирали людей, «бывавших в Северном море». Первым, на кого обратили внимание, был капитан-лейтенант Василий Бабаев, имевший опыт плавания по Баренцеву морю, которого немедленно вызвали из Казани. На следующем заседании, 17 мая, на котором присутствовал и Ломоносов, начальником экспедиции было решено назначить капитана 2 ранга Михаила Рябинина. Он дал согласие, с него взята подписка о «содержании в величайшем секрете всего им услышанного». Рябинин был опытным моряком, не раз делал рейсы из Кронштадта в Архангельск.

Центром организации и снаряжения экспедиции был определён Архангельск. Особую роль в этом играла Архангельская контора над портом. Её возглавлял участник первой Камчатской экспедиции Пётр Чаплин. Решили использовать имеющиеся на месте два пинка и один бот<sup>1</sup>, которые обшить дополнительно для защиты ото льда. Доносить о ходе работ следовало еженедельно, «дабы коллегия могла видеть и брать свои по тому меры для скорого исполнения высочайшего повеления её императорского величества». Для этого в Архангельск был срочно направлен курьер. За содействием коллегия обратилась к архангелогородскому губернатору Е.А. Головцыну. Подробные сообщения Чаплина о базе на Шпицбергене, покупке провианта, о наборе поморов и т. п. также заслушивались в коллегии.

Подразумевалось, что всё должно быть готово к середине июня, как видно, организационные вопросы решались довольно оперативно. Но северная навигация коротка, да и для подготовки научной стороны экспедиции требовалось время. Поэтому после указа императрицы от 28 мая о возможном переносе сроков было решено построить к сентябрю три новых судна, более пригодных для плавания во льдах<sup>2</sup>. В итоге на подготовку экспедиции ушёл почти год.

10 июня на заседании коллегии, на котором Ломоносов не присутствовал, окончательно был определён командный состав. Начальником экспедиции назначили капитана 2 ранга Василия Яковлевича Чичагова, командирами других судов – Никифора Панова и Василия Бабаева. Все офицеры тогда же согласно указу императрицы произведены в следующий чин. Причина замены Рябинина Чичаговым, отличавшимся осторожностью и не имевшим опыта ледового плавания, неизвестна. Насколько удачным был новый выбор, трудно сказать, зная, что главная

---

<sup>1</sup> По мысли М.В. Ломоносова, суда должны были быть «невелики, легки, крепки, поворотливы, притом не совсем новы для того, чтобы оных в ходу удобность и свойства» изведаны были.

<sup>2</sup> Три судна с двойной обшивкой, построенные в Архангельске под руководством корабельного мастера англичанина Джемса Лембе, были готовы уже 1 августа 1765 г. и отправлены на зимовку в Колу.

задача в любом случае была невыполнима.

25 июня 1764 г. коллегия подвела промежуточные итоги подготовки экспедиции. В заседании участвовали командиры кораблей и М.В. Ломоносов, после чего капитаны и их помощники сразу же отправились в Архангельск. Это была крупнейшая по своему времени экспедиция. Личный состав – 178 человек, среди них 29 поморов. Для команды были пошиты овчинные тулупы и другие тёплые вещи, отпущены противочинготные средства, кирпичные печи на суда. Снабдили материалами предыдущих плаваний к Америке Беринга и Чирикова. На Шпицберген были отправлены избы, амбар и баня для зимовки, а также часть провианта и разные припасы. Организацией базы остались довольны. По вопросу изготовления научных инструментов и обучения штурманов производству астрономических наблюдений шла активная переписка между коллегией и Академией наук. Однако большую часть этой работы пришлось делать самому Ломоносову и частично вице-адмиралу А.И. Нагаеву.

«Инструкцию» для экспедиции составлял Ломоносов, с проектом которой он выступил на заседании коллегии ещё 25 июня. В феврале-марте 1765 г. обсуждение инструкции продолжилось, были внесены незначительные дополнения. На заключительном заседании Адмиралтейств-коллегии по организации экспедиции 4 марта «Примерная инструкция»<sup>1</sup> была утверждена. В ней, в том числе, говорилось и о возможной встрече с судами экспедиции, отправившейся на Камчатку, поэтому разработали систему сигналов для опознания кораблей (несколько вариантов для разных ситуаций). Такую же инструкцию год назад получил и Креницын<sup>2</sup>. Три экземпляра «Инструкции» Ломоносов запечатал каждый в особый конверт. К ним были приложены три экземпляра карты Арктики в футляре. Императрица послала командирам (через графа Чернышёва) золотые секундные часы, что свидетельствовало об особом её внимании.

Однако сохранить в тайне подготовительные работы не удалось. Уже в сентябре 1764 г. во французском донесении из Петербурга подробно говорилось о проекте Ломоносова, о двух судах в Коле и выражалось сомнение в успехе этого плавания<sup>3</sup>, а в октябре 1764 г. подобное сообщение был напечатано в Лондоне<sup>4</sup>. Позже, во время плаваний Чичагов не раз будет встречать суда иностранных промысловиков. Да и в среде поморов

<sup>1</sup> Ломоносов М.В. Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на Восток Северным океаном // Ломоносов М.В. Полное собрание сочинений. М., Л., Т. VI. С. 519–535.

<sup>2</sup> Эта инструкция («секретное прибавление») держалась в секрете даже от участников и должна была быть вскрыта ими только на Камчатке, при посадке на суда.

<sup>3</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 262.

<sup>4</sup> Болховитинов Н.Н. Россия открывает Америку. М., 1991. С. 28.

довольно скоро пришло понимание, что никаким китобойным промыслом моряки не занимаются.

Высокоширотная экспедиция отправилась в путь в мае 1765 г., через месяц после смерти Ломоносова. Она дважды пыталась пройти от Шпицбергена к Тихому океану в высоких арктических широтах, но неудачно. Во время первого плавания (9 мая – 20 августа) достигли 80°26' с. ш. Решение возвращаться было принято 29 июля, поскольку «как Гренландского берега, так и проходу сквозь льды не усмотрели и потому заключили, что прохода нет». При этом Чичагов не стал заходить на подготовленное зимовье, не видя в этом необходимости, в то время как зимовщикам требовалась помощь. И уже 20 августа он прибыл в Архангельск, откуда послал рапорт в Адмиралтейств-коллегию.

Рассмотрим реакцию коллегии на неудачный результат экспедиции. Рапорт Чичагова, полученный 1 сентября, оказался очень неожиданным (лишь 21 июля прошло последнее заседание коллегии о ходе обеих экспедиций), столь быстрого возвращения никто не ждал. 12 сентября коллегия собралась на заседание. Вполне естественно, что чиновники должны были выяснить причины невыполнения «государственного задания», несмотря на «великие трудности» и «усердие». Наиболее серьёзным, к чему можно было придраться, это некоторое отклонение от Инструкции. Заметим, что впоследствии Чичагову, наоборот, будут рекомендовать быть более свободным в выборе пути. Обратим внимание на другие замечания: недостаточное количество попыток, которые были слишком кратковременными; можно было бы открыть новые берега Гренландии; «опасного повреждения судов» и «изнеможения людей не видно»; «не было довольно терпения» и «бодрости духа», и т.п.<sup>1</sup>

Были сразу даны распоряжения о подготовке к следующему плаванию, а Чичагову предложили срочно явиться в Петербург. Но был и альтернативный вариант – для продолжения экспедиции уйти на зимовку на Шпицберген, от чего он отказался.

Лучше всего настроения в Петербурге отражены в письме Чичагову графа Чернышёва, которое было написано им по поручению Адмиралтейств-коллегии. В нём явно сквозит неудовольствие и разочарование тем, что не были использованы все возможности. Приведём фразы из его письма: «прискорбность», «неожиданное возвращение», «уверенность в невозможности», «падающий на российских мореплавателей неизбежный стыд», «приготовленная и великих денег стоящая экспедиция»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Соколов А. Указ. соч. С. LIX–LXV.

<sup>2</sup> Там же. С. LXV–LXX.

По возвращению Чичагов обработал корабельные журналы в виде сводного журнала «Экстракт» и представил их 23 декабря. Вице-адмирал Нагаев по поручению императрицы изучил журналы, но никакой вины Чичагова не нашёл. Коллегия обратилась за консультацией в Академию наук о возможности изыскания прохода. Заключение было написано академиком Ф. Эпинусом, правда, весьма уклончиво.

На заседании 16 января 1766 г. Чичагову напомнили, что открытие прохода имеет политическое значение и должно быть выполнено в интересах России, да и всей Европы, а он может обессмертить своё имя. Коллегия, понимая всю сложность предприятия, пыталась подбодрить его, отмечая, что полагается на «известное, и уже опытом доказанное, ревностное усердие, благоразумие, искусство и патриотический дух Господина Чичагова». Ему было разрешено действовать самостоятельно, не придерживаясь строго инструкции. Поясняли, что неудача могла зависеть от случайного господства ветров и надобно повторить, «дабы увидеть, невозможно ли встретившихся препон в первый раз, при другом разе преодолеть... Дабы столь славное и полезное предприятие произвести ничего не упустили, и чрез то узнали бы – или возможность или конечную невозможность предполагаемого проезда»<sup>1</sup>.

Во время второго плавания, продолжавшегося 19 мая – 10 сентября 1766 г., Чичагов смог достичь 80°30' с. ш. Через пять дней после возвращения он направил в морское ведомство рапорт об итогах второго плавания. 3 октября 1766 г. указом Екатерины II деятельность экспедиции была прекращена. Коллегия положительно оценила её труды, вынесла решение о награждении участников полярных плаваний. 9 ноября 1767 г. Чичагов подал рапорт в Адмиралтейств-коллегию о возврате инструментов и карт. Последний протокол по экспедиции Чичагова датирован 8 февраля 1770 г., он касался мелких вопросов о наградах<sup>2</sup>.

Скорее всего, отказались от продолжения попыток, поняв, что если проход и существует, то воспользоваться им в таких условиях будет очень затруднительно. Кроме того, информация, полученная Чичаговым от иностранных китобоев о ледовой обстановке в том районе, подтверждала, что обойти вокруг Шпицбергена было невозможно.

На карьере В.Я. Чичагова, дослужившегося до чина адмирала, это не сказалось, но видимо он продолжал испытывать досаду и обиду, что на него пала ответственность за неудачу. Он даже написал объяснительную записку с изложением всех трудностей ледового плавания,

<sup>1</sup> Соколов А. Указ. соч. С. LXX–LXXXIII.

<sup>2</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 427.

получившую среди морских офицеров название «оправдательной»<sup>1</sup>. Отметим, что в своё время подобные упрёки звучали и в адрес Беринга.

Спустя несколько десятилетий Павел Васильевич Чичагов, также ставший адмиралом, а затем и морским министром, вынужден был «оправдывать» отца в своих записках. Особенно критически он пишет об уязвлённом тщеславии и самолюбии графа Чернышёва, «которому непомерно желательно было, чтобы его управление ознаменовалось каким-либо великим открытием»<sup>2</sup>. И обвиняет членов коллегии, которые «далее Ревеля по морю не ездили», в «совершенном непонимании дела».

Авторы сочинений об адмирале В.Я. Чичагове, вслед за его сыном, во всём винят «петербургских флотоводцев». Можно прочесть такого рода высказывания: «свои интересы чиновники прикрывали вопросами престижа государства», они «обиделись на саму природу», «в коллегии было много закалённых профессионалов, просоленных в лучшем случае суровыми водами Финского залива» и т.п.<sup>3</sup>

У каждой стороны своя правда. Коллегии выполняла поручение императрицы, её члены следовали плану, разработанному Ломоносовым. Наверное, можно говорить о некомпетентности адмиралов в вопросе полярных плаваний, хотя многие из них имели в своей карьере опыт переходов из Балтики в Архангельск. Но авторитет Ломоносова оказался сильнее, в том числе и для амбициозного графа Чернышёва. Его называли «комнатным адмиралом». Не имея практического военного и тем более морского опыта, он был успешным царедворцем, обладал организаторскими способностями. Екатерина II высоко оценивала его роль в «приведение флота в доброе состояние», за что после окончания русско-турецкой войны он получил одну из высших наград в государстве – орден св. Андрея, а также орден Александра Невского.

Приведём мнение автора сочинения «Ломоносов и Арктика» В.А. Перевалова, который оценил уровень подготовки экспедиции как хороший. Он считал, что Чичагов «не понял ни «Краткого описания», ни «Инструкции» Ломоносова, составленной в форме программы научно-исследовательской экспедиции в Северном Ледовитом океане, а не оперативных указаний для плавания в известных водах Балтийского моря и Атлантического океана». Не понял он и политической необходимости открытия

<sup>1</sup> Соколов А. Указ. соч. С. LXXIV–LXXXVII.

<sup>2</sup> Чичагов П.В. Записки. М., 2002. С. 104–106.

<sup>3</sup> См.: Усыкин Л.Б. Адмирал Василий Чичагов. М., 2009. С. 75–79; Бриг Д. Адмирал Василий Яковлевич Чичагов: вторая арктическая экспедиция и служба в Архангельске [Электронный ресурс] URL: [topwar.ru/138523-admiral-vasilij-yakovlevich-chichagov-vtoraya-arkticheskaya-ekspediciya-i-sluzhba-v-arhangelske.html](http://topwar.ru/138523-admiral-vasilij-yakovlevich-chichagov-vtoraya-arkticheskaya-ekspediciya-i-sluzhba-v-arhangelske.html) (дата обращения: 22.04.2019).

для России полярного мореплавания, превратив плавание экспедиции «в обычный рейс морских судов, искавших свободной ото льдов воды в высоких широтах Арктики»<sup>1</sup>. Это, наверное, единственное, в чём его можно упрекнуть.

С другой стороны, Чичагов сохранил корабли и не потерял ни одного члена своей команды в тяжёлых условиях ледового плавания. Но это сейчас мы знаем, что достижение цели экспедиции было невозможно. Отрицательный результат, это тоже результат.

Считают, что неудачный результат экспедиции был главной причиной, почему она долгое время оставалась неизвестной для широкого круга лиц. «Мы как будто стыдились своей неудачи и не объявляли результатов этой экспедиции», поэтому и проект Ломоносова также остался тайной, а потом его забыли, объясняет морской историк XIX в. А. Соколов, и «Краткое описание» было впервые опубликовано лишь в 1847 г., спустя 84 года. Но возможно это было связано с сохранением секретности, на соблюдении которой, напомним, настаивал сам учёный, чтобы возможностями арктического плавания не смогли воспользоваться иностранные моряки и купцы. В 1775 г. описание экспедиции Чичагова по инициативе графа Чернышёва было сделано Г. Миллером, на немецком языке. Затем переведено на русский язык, но так и не издано<sup>2</sup>.

Но в узких кругах об этом не забывали и совсем от идеи Ломоносова не отказались. Отметим интерес, проявленный морским ведомством к результатам экспедиции Ф. Розмыслова к Новой Земле в 1768–1769 гг. «Тщательная обработка данных Розмыслова, чего нельзя сказать в отношении других полярных экспедиций, лишний раз убеждает в том, – писал историк М.И. Белов, – что в ней были заинтересованы правительственные круги, которые после неудачи на Шпицбергене считали Новую Землю базой для поисков морских путей в Сибирь и Северную Америку»<sup>3</sup>.

Участившееся появление в Беринговом проливе иностранных судов, в частности, известного английского мореплавателя Дж. Кука, вызывало опасение, как бы они не открыли проход из Атлантики в Тихий океан. Поэтому в августе 1785 г. Екатерина II поручает Адмиралтейств-коллегии снарядить Северо-восточную географическую и астрономическую экспедицию под командованием капитан-лейтенанта И.И. Биллингса (экспедиция Биллингса-Сарычева продлилась 8 лет), которая также носила секретный характер. В «Наставлении», разработанном коллегией определялись цели и задачи экспедиции, подчёркивалась необходимость

<sup>1</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 424–425.

<sup>2</sup> Соколов А. Указ. соч. С. LXXXVIII–XC.

<sup>3</sup> Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М., 1956. С. 390.

выяснения очертаний Аляски и возможности прохода Беринговым проливом в Ледовитый океан. Фактически это было продолжением предыдущих плаваний Левашова-Креницына и проекта Ломоносова. Экспедицию снабдили картами «прежних плаваний» и подготовили «экстракт» из журналов путешествий, которые велись в 1729–1779 г., в том числе, плаваний Чичагова и Креницына. Экспедиции были предоставлены рукопись «Краткого описания», копии «Первого прибавления», «Второго прибавления», «Инструкции» Ломоносова, копия инструкции Креницыну с «Секретным прибавлением»<sup>1</sup>.

В заключение отметим, что в экономическом и политическом плане восточный регион в этот период оказался более привлекательным. В исследовании арктического направления, конечно же, большая заслуга принадлежит Ломоносову, но без правительственной поддержки мероприятия такого масштаба были бы невозможны. Помимо организации экспедиций, Адмиралтейств-коллегия аккумулировала в своём архиве полученные сведения и материалы, которые при необходимости могли быть использованы в дальнейшем. В то же время в Адмиралтействе отсутствовала планомерная работа с полученными в ходе экспедиций материалами, недостаточным было взаимодействие с Академией наук. По мнению Е.Н. Лебедева, экспедиция Чичагова не имела серьёзных научных результатов, так как коллегия игнорировала эту часть ломоносовской инструкции<sup>2</sup>. «Многое только недавно обработано, и многое остаётся ещё вовсе неразработанным; история целой экспедиции не известна в подробностях». Причём написано это было Соколовым о Великой Северной экспедиции<sup>3</sup>, но вполне применимо и к другим экспедициям.

<sup>1</sup> Перевалов В.А. Указ. соч. С. 460–461.

<sup>2</sup> Лебедев Е.Н. Ломоносов. М., 1990. С. 519.

<sup>3</sup> Соколов А. Северная экспедиция // Записки Гидрографического департамента. 1851. Ч. IX. С. 192.



СЫЧЕВ В.И.

Морское министерство Российской империи в период подготовки полярных экспедиций: от плавания О. Коцебу до похода Ф.Ф. Беллинсгаузена – М.П. Лазарева

SYCHEV V.I.

The Naval Ministry of the Russian Empire during the preparation of polar expeditions: from the voyage of O. Kotzebue to the campaign of F.F. Bellingshausen – M.P. Lazarev

**Сведения об авторе:**

*Сычев Виталий Иванович, кандидат физико-математических наук, профессор кафедры океанологии Российского государственного гидрометеорологического университета (Санкт-Петербург)*  
*vsychev@rshu.ru*

**Author:**

*Sychev Vitaly Ivanovich, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, professor of Oceanology Department of Russian State Hydrometeorological University (St. Petersburg)*  
*vsychev@rshu.ru*

**Аннотация**

На основании архивных документов и публикаций описывается деятельность Морского министерства Российской империи в период 1815–1821 гг. Значительные усилия прилагались для завершения навигационного обеспечения на Балтийском море и строительства важнейших маяков на других морях, омывающих побережье России. Показано, как в связи с продлением привилегий Российско-американской компании Россия попыталась установить границы российских владений на Аляске и посылала в Тихий океан корабли императорского флота с целью стать одной из мировых морских держав.

**Abstract**

Archival documents and publications describe the activities of the Russian Navy Ministry between 1815 and 1821. Significant efforts were made to complete navigational support on the Baltic Sea and to build major lighthouses on other coasts of Russia. It is shown how in relation with the extension of the privileges of the Russian-American company, Russia tried to define the boundaries of Russian possessions in Alaska and sent ships of the Imperial Navy for their defense to the Pacific, intending to become one of the world marine countries.

**Ключевые слова:**

Морское министерство, экспедиции, кругосветные плавания, В.М. Головнин, маяки, границы России, Аляска.

**Keywords:**

Naval Ministry, expeditions, round-the-World voyages, V.M. Golovnin, Lighthouses, borders of Russia, Alaska.

На основании документов Российского государственного архива ВМФ (РГАВМФ) и публикаций периода 1815–1821 гг. описывается деятельность Морского министерства после войны против Наполеона, понесённых значительных затрат на содержание войск и экипажей судов за рубежом и на их возвращение морским путём (продолжавшихся до 1817 г.) при практически полном отсутствии средств на строительство новых судов, ремонт портовых сооружений и заграничные походы. При продолжавшемся реформировании Министерство морских сил в 1815 г. получило название Морское министерство, а в 1821 г. при нём было учреждено Управление начальника штаба по морской части. Описываемый период отличался активной деятельностью в различных областях работы министерства и его подразделений, хотя средства, выделяемые для флота в конце первой четверти XIX в. по сравнению с другими периодами были явно недостаточными. С.Ф. Огородников указывал: «... ассигнования Морскому ведомству выражались следующими суммами: <...> 1818 г. – 22.675.884 р.; 1822 г. – 25.436.466 р.»<sup>1</sup> Н.Д. Каллистов писал о том, что морской бюджет в 1821 г. «достиг наибольшей цифры 27,2, и в 1825 г. составлял 24 миллиона рублей»<sup>2</sup>. Но отсутствие достоверной

<sup>1</sup> Огородников С.Ф. Исторический обзор развития и деятельности Морского министерства за сто лет его существования (1802–1902 гг.) – СПб.: Типография Морского министерства. 1902. С. 130.

<sup>2</sup> Каллистов Н.Д. Флот в царствование Императора Александра I. История русской армии и флота. М., 1913. Т. 9. С. 70.

информации и меняющийся курс рубля не позволяли получить реальную картину затрат, поэтому в разных работах данные о бюджете значительно различались.

В исследованиях В.Г. Чубинского<sup>1</sup>, С.Ф. Огородникова<sup>2</sup>, посвящённых деятельности Морского министерства по руководству флотом, а также в трудах по истории флота Ф.Ф. Веселаго<sup>3</sup>, Е.И. Аренса<sup>4</sup> и П.И. Белавенца<sup>5</sup> о его состоянии в 1815–1821 гг. писалось или достаточно сдержанно, или, особенно к концу XIX в., в негативных тонах. Классический труд Ф.Ф. Веселаго содержал вывод о том, что преобразования времён Александра I «могли бы принести флоту большую пользу, если бы политические обстоятельства благоприятствовали их систематическому спокойному развитию, и во главе морского управления стояли бы люди, желавшие и способные внимательно следить за ходом этого развития»<sup>6</sup>. Ф.Ф. Веселаго объяснял причины неудачных, по его мнению, преобразований, проведённых на флоте в первые годы XIX в., политическими обстоятельствами и слабостью центрального управления. С.Ф. Огородников старался объективно оценивать как деятельность морских министров, так и участие Александра I в управлении флотом<sup>7</sup>.

Всё же при небольшом штате чиновников министерства в 1815–1821 гг. выполнялся огромный объём работы и сохранялся достаточно высокий уровень исполнительской дисциплины. Регулярно посылались доклады императору, отсутствовавшему в столице практически половину описываемого времени. Министерство оправдывало доверие Александра I своими действиями, которые он одобрял после выполнения; оно нередко предугадывало его указы и распоряжения, поступавшие в столицу спустя недели после предписаний императора. Значительные затраты финансовых ресурсов и времени на подготовку шлюпов и военных кораблей, организацию экспедиций и управление ими не помешали министерству осуществлять руководство в других областях своей

<sup>1</sup> Чубинский В.Г. Историческое обозрение устройства и управления Морским ведомством в России. СПб., 1869. 314 с.

<sup>2</sup> Огородников С.Ф. Указ. соч. 263 с.

<sup>3</sup> Веселаго Ф.Ф. Краткая история русского флота. СПб., 1895. Вып. 2. Царствование Александра I. С. 303–462.

<sup>4</sup> Аренс Е.И. История русского флота. Царствование императора Александра I. СПб., 1899. 90 с.; Он же. Русский флот. СПб., 1904. 69 с.

<sup>5</sup> Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1910. 318 с.

<sup>6</sup> Веселаго Ф.Ф. Указ. соч. 1939. С. 213.

<sup>7</sup> Сычев В.И. Труды историков Российского флота второй половины XIX в. о периоде 1818–1825 гг. в свете новых исследований // «Строго держась источников...» К 200-летию со дня рождения историка русского флота Ф.Ф. Веселаго: сборник статей. СПб., 2017. С. 141–150.

деятельности. На верфях Санкт-Петербурга и Архангельска продолжали строиться военные суда и пароходы<sup>1</sup>.

Но кроме традиционной деятельности министерства в описываемый период значительные усилия прилагались для завершения навигационного обеспечения Финского и Рижского заливов и строительства важнейших маяков на других морях, омывающих побережье России. С 1807 г. должность директора береговых маяков исполнял капитан 1-го ранга Леонтий Васильевич Спафарьев (1766–1847)<sup>2</sup>. На Чёрном море не было службы маяков, поэтому после окончания первоочередных работ на Балтийском море ему поручили сооружение двух капитальных маяков на Крымском полуострове, которые сохранились до настоящего времени. Один маяк установили в шести милях от Севастополя на мысе Херсонес, к западу от которого находился опасный риф. Тарханкутский маяк построили в одном из самых опасных для мореплавателей районе с многочисленными отмелями и подводными камнями. Каждый из них представлял собой каменную коническую башню высотой 36 м с деревянным фонарём правильной десятиугольной формы высотой 3,3 м и катоптрическими осветительными аппаратами, закупленными во Франции и Англии. После введения маяков в строй в 1817 г. для обеспечения содержания навигационных средств была образована Дирекция маяков и лоции Чёрного и Азовского морей<sup>3</sup>. В том же году завершалось строительство Рижского маяка и перестраивались башни Домеснесского маяка в Балтийском море.

В 1818 г. после гибели транспортного брига «Фалк», когда на Толбухином маяке спасли только двух членов команды, «прочие же, как-то командир, офицеры и служители найдены замёрзшими...»<sup>4</sup>, в министерстве старались извлечь уроки из кораблекрушения и предлагали иметь на маяках средства для спасения моряков. К 1820 г. были перестроены все старые маяки Финского и Рижского заливов и построено 19 новых маяков, из которых 13 были каменными, а 6 – деревянными. К этому периоду относится установка для Лондонской мели нового плавучего маяка «Фригант», а также Невского и Елагинского маяков в Петербурге, несветящихся башен по побережью Финляндии и на островах Финского залива. Работы по ремонту и строительству маяков Морским министерством

<sup>1</sup> Веселаго Ф.Ф. Список русских военных судов с 1668 по 1869 год. 1-е изд. СПб., 1872. 754 с.

<sup>2</sup> См.: Сычев В.И., Гатино А.Б. Жизнь и трагедия первого директора Балтийских маяков Л.В. Спафарьева. СПб., 2003. 186 с.

<sup>3</sup> Комарицын А.А., Корякин В.И., Романов В.Г. Маяки России (Исторические очерки). СПб., 2001. С. 426–427.

<sup>4</sup> РГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 3520. О бриге «Фалк», потерпевшем крушение у Толбухина маяка. Л. 1–25.

обошлись казне в 420 тыс. руб. ассигнациями<sup>1</sup>. В России, как и в передовых странах, внедрялись новые усовершенствования, появившиеся в морской практике.

Строго выполнялись указы императора о подготовке и посылке в Кадис проданных Испании линейных кораблей и фрегатов в соответствии с конвенцией от апреля 1818 г. Но история с продажей кораблей началась ещё раньше, в октябре 1817 г., когда в Испанию отправилась эскадра под флагом контр-адмирала А.В. фон Моллера в составе пяти 74-пушечных кораблей – «Дрезден», «Норд-Адлер», «Любек», «Трёх Святителей», «Нептунус», и трёх 44-пушечных фрегатов – «Автроил», «Патрикий» и «Меркуриус»<sup>2</sup>.

Неукоснительно исполнялась императорская резолюция об отказе выплат вице-адмиралу Д.Н. Сенявину и экипажам судов его эскадры призовых денег, которые ни министерству, ни правительству не выделялись. Поэтому продолжалась многолетняя тяжба министерства, начиная с П.В. Чичагова, затем И.И. де Траверсе и А.В. фон Моллера с сотнями страниц переписки и резолюций, требовавшая человеческих усилий и финансовых затрат<sup>3</sup>.

Министру приходилось реагировать на появившиеся первые сообщения о тайных обществах и слухах об участии в них известных морских офицеров. Чиновники министерства и образованного в 1812 г. главного медицинского управления во главе с генерал-штаб-доктором решали финансовые вопросы о ремонте Санкт-Петербургского морского госпиталя, инструктировали командиров портов об усилении карантинных мер в связи с эпидемией чумы, жёлтой лихорадки и других болезней в стране и за рубежом. В министерстве рассматривали многочисленные дела и принимали решения о побеге, наказаниях за грабежи и другие проступки морских чинов.

При организации похода О.Е. Коцебу на бриге «Рюрик», который финансировался графом Н.П. Румянцевым, Морское министерство выделило команду и дало разрешение бригу идти под военным флагом<sup>4</sup>. Оно не имело отношения к планированию экспедиции, однако понимало необходимость государственной поддержки подобного рода плаваний и ещё

<sup>1</sup> Казакевич П. Обзор по устройству маяков в России с 1800 по 1875 год. Прибавления к описанию маячных аппаратов системы Френеля. СПб., 1875. С. 9.

<sup>2</sup> Слѣзкин Л.Ю. Россия и война за независимость в Испанской Америке. М., 1964. 324 с. См. также: Андриенко В.Г. Продажа русской эскадры Испании в 1817–1818 годах // Гангут. 2006. Вып. 39. С. 88–100; Анка Аламилло А. Корабли, купленные Испанией в России // Гангут. 2003. Вып. 35. С. 60–67; Кузнецов Л.А. Русская эскадра для испанского короля // Гангут. 2002. Вып. 31. С. 85–91.

<sup>3</sup> См. например: РГАВМФ. Ф. 131. Оп. 1 Д. 77. 29 л.; Д. 3195. 20 л.; Ф. 132. Оп. 1. Д. 746.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 212. Оп. 1. Д. 964. 22 л.

до возвращения «Рюрика» впервые выделило средства для организации кругосветного плавания «Камчатки» В.М. Головнина и заграничного похода брига «Феникс» с гардемаринами. В.М. Головнину было разрешено публиковать очерки из плавания в периодической печати, которыми читывались в стране, узнавая не только подробности о походе, но и новости из портов Южной Америки в период освободительной борьбы их населения.

Начиная с 1817 г. в министерстве изучали опыт плавания «Рюрика», а отчёты о нём дали новый импульс планированию экспедиций к Южному полюсу, в Чукотское море и на Аляску. Самые опытные морские офицеры Российской империи привлекались к составлению планов и инструкций. Вице-адмирал Г.А. Сарычев в конце 1818 г. подал на рассмотрение министра проект экспедиций с целью описать побережье Новой Земли и обследовать прибрежные районы малоисследованных полярных областей Сибири, от устьев Яны и Колымы до Берингова пролива. В 1820–1821 гг. морской министр использовал опыт В.М. Головнина при подготовке новых плаваний, а также многочисленных документов и инструкций в канцелярии министерства. Успехи русских исследовательских экспедиций не заставили себя долго ждать – за «Камчаткой», активностью судов Российско-американской компании «Кутузов», «Бородино», «Суворов» готовились в плавание шлюпы, фрегаты и бригаи. В РГАВМФ сохранились автографы морского министра и его аппарата<sup>1</sup>, освещавшие историю деятельности министерства в период формирования квалифицированных кадров ВМФ России, которые прославили его в течение следующего полувека. Посланные для картирования северного побережья Сибири сухопутные экспедиции также подтверждали, что Россия намерена прочно утвердиться на севере Тихого океана.

Особое значение имела попытка правительства организовать дальние и кругосветные плавания, а Россия в те годы намеревалась стать одной из мировых морских держав. В конце 1819 г., по истечении двадцатилетнего срока привилегий, предоставленных Российско-американской компании императором Павлом, управление ею перешло в ведение Министерства финансов, и потребовалось закрепить официальными документами границы российских владений на Тихом океане и в Америке. Особой точности требовала демаркация границ между Россией и Японией, а также на Аляске, что потребовало тщательной подготовки. Министр финансов граф Д.А. Гурьев писал в Морское министерство

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 7. Фонд В.М. Головнина, вице-адмирал (1776–1831); Ф. 25. Фонд И.И. Траверсе, адмирал (1754–1831); Ф. 166. Департамент Морского министра, С.-Петербург (1803–1828).

9 апреля 1820 г.: «...взяв во внимание, что выгоды Компании, устройство и цель её неразделимы с выгодами правительства, почти необходимым кажется для охранения владений наших в северо-западной части Америки и островах на океане лежащих содержать там непрерывно два судна императорского флота»<sup>1</sup>. Далее Гурьев спрашивал о возможных затратах при посылке кораблей. Новое соглашение, учитывающее интересы России на севере Тихого океана, готовилось также сроком на 20 лет. По его семидесятой статье, «командирам военных судов предписать будет арестовать все иностранные суда, попадающиеся им в границах, России принадлежащих; так же существующее уже в флоте строгое запрещение о какой-либо торговле подтвердить им»<sup>2</sup>.

В правительственных кругах решили объединить государственную политику и дела компании и, чтобы уменьшить расходы, предложили на военных кораблях отправлять в Русскую Америку коммерческие грузы. В Государственном Адмиралтейском комитете прохладно отнеслись к посылке военных судов в Русскую Америку, хотя практическую закалку в плаваниях могли получить многие молодые офицеры и экипажи кораблей. Возражение вызывало направление кораблей с коммерческими грузами под военным флагом. Поэтому «коллегия судила бы иметь коммерческий флаг на тех судах, на которых будет производиться мена товаров в иностранных портах»<sup>3</sup>. Переписка между министерствами возобновилась в августе 1820 г., когда Гурьеву были посланы ведомости по снаряжению «Камчатки». В подготовке документов активное участие принимал В.М. Головнин, и ему пришлось проявить дипломатический талант, улаживая противоречия между Морским министерством и Министерством финансов. С июля 1820 г. Александр I находился в очередном заграничном путешествии, поэтому с подготовкой кораблей опоздали, и министры приняли решение отправить их в следующем году. Политическая ситуация в Европе позволила Александру I вернуться в Россию только в мае 1821 г. К этому времени уже направлялись в Кронштадт из плавания к Антарктиде Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазарев; М.Н. Васильев и Г.С. Шишмарёв находились в Беринговом проливе; А.П. Лазарев побывал у архипелага Новая Земля, Ф.П. Литке готовился к плаванию, а сухопутные экспедиции Ф.П. Врангеля и П.Ф. Анжу исследовали и картировали арктическое побережье Сибири.

В РГАВМФ сохранились многочисленные записки В.М. Головина с комментариями, критическими замечаниями и анализом донесений

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. Д. 665. Л. 2.

<sup>2</sup> Там же. Л. 392–393.

<sup>3</sup> Там же. Л. 69 об.

начальников экспедиций, которые он готовил для министра. Например, 29 октября 1821 г. одна из них была «послана в Романцину к Министру», копия её содержит следующее:

- рапорты «капитан-лейтенанта Васильева из Петропавловской гавани от 4 июня 1820 года за № 227» и «от 25 октября 1820 за № 451»;
- «список от 2 сентября 1821 года от сибирского генерал-губернатора <...> с донесения к нему лейтенанта Врангеля от 18 марта 1821 года»;
- рапорты «к морскому министру от 16 марта 1821 года с острова Зимовелах» и от лейтенанта Анжу «от 3 июня 1821 года из Устьилимска»<sup>1</sup>.

Подготовка указа задерживалась, и только в августе 1821 г. в Морском министерстве были получены тексты статей о границах. По поручению И.И. де Траверсе В.М. Головнин составил записку, содержащую замечания, в которых, как оказалось впоследствии, достаточно точно прогнозировалась реакция заинтересованных стран на подготавливавшийся документ; они «вероятно, составят компании, вооружат сильно свои суда и будут плавать там, может быть, под чужими флагами; в таком случае и нам надобно будет употребить там для поддержания своих прав соразмерные силы...»<sup>2</sup>

Головнин писал: «...в 7 часов вечера 3 сентября 1821 г., что только получил инструкцию из министерства финансов от графа Ламберта, завозил её, но того не было дома, и он её не оставил, так как она была не запечатана <...> Поелику наш министр очень заботится о сей инструкции, да и действительно она может причинить остановку в отправлении судов, то не лучше ли отправить её с нарочным курьером»<sup>3</sup>. Указ о границах в районе Курильских островов и в русской Америке не успели подписать до отъезда императора из Санкт-Петербурга. Поэтому в свой приезд 12 сентября в имение морского министра Александр I обсуждал с ним окончательную редакцию указа, а на следующий день в Порхове подписал его. По указу российские владения расширялись до 51°с.ш., запрещалась иностранная торговля с русскими колонистами и индейцами, обитавшими на территории Русской Америки. Тем самым Россия впервые официально обозначила претензии на территории в Тихом океане, заявив о своём суверенитете над Алеутскими и Командорскими островами.

Первая экспедиция для защиты границ под общим командованием капитана 1 ранга Иринарха Степановича Тулубьева была организована Министерством финансов, а её снаряжение и формирование экипажей остались в ведении Морского министерства.

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 7. Оп. 1.98. Д. 2. Л. 132–134, 139 об.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 166. Оп. 1. Д. 665. Л. 225 об.–226.

<sup>3</sup> Там же. Л. 334 и об.



Пока военный шлюп «Аполлон» под командованием И.С. Тулубьева и бриг «Аякс» (капитан-лейтенант Н.И. Филатов) ожидали подписанных императором документов, в министерстве подготовили инструкцию от 9 сентября, по которой «Аполлону» было поручено занять крейсерство у берегов Русской Америки для защиты границ, перекрыть маршруты вывоза контрабанды и тем самым способствовать развитию торговли Российско-американской компании. Бриг «Аякс» должен был доставить товары для жителей Русской Америки и перевезти в Охотский порт оборудование для постройки судов<sup>1</sup>. Корабли вышли в море 28 сентября 1821 г.; восемью днями раньше отправились в плавание два торговых судна Российско-американской компании – «Рюрик» и «Елизавета».

Командирам было дано строгое предписание не разлучаться в плавании, но «Аякс» и «Аполлон» недолго шли вместе. Во время шторма в Северном море корабли потеряли друг друга. Из-за сильного встречного ветра «Аякс» был отнесён к берегам Голландии, где 25 ноября сел на мель. С брига спустили баркас, но он был унесён, и бывшие на нём трое матросов погибли.

В этот день в Санкт-Петербурге 25 ноября (7 декабря) 1821 г. маркиз де Траверсе завершил свою работу во главе Морского министерства и был «отправлен в отпуск». Контр-адмирал Антон Васильевич фон Моллер получил назначение «начальником Главного Морского Штаба Его Императорского Величества» и «управлял Морским министерством фактически, хотя де-Траверсе» «продолжал и после 1821 года носить звание морского министра»<sup>2</sup>.

В трагической истории с кораблекрушением «Аякса» местные рыбаки требовали деньги за спасение команды, которая была вынуждена оставить свой бриг. Местные жители грабили покинутый корабль, его потом сняли с мели, отвели в Гарлинхен, отремонтировали и в следующем году возвратили в Кронштадт. Похищенные рыбаками деньги старанием голландского правительства были возвращены почти все, и многие вещи разысканы<sup>3</sup>.

Не зная о случившемся с бригам Филатова, «Аполлон» вынужден был укрыться на рейде Даунс, затем зашел в Портсмут и на переходе из Рио-де-Жанейро в порт Джексон (Сидней) потерял командира – И.С. Тулубьев умер от туберкулёза. В командование шлюпом вступил

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 131. Оп. 1. Д. 1541, 2259.

<sup>2</sup> Цит. по: Сычев В.И. «Маркизова лужа»: Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. СПб., 2014. С. 212.

<sup>3</sup> Соколов А.П. Летопись крушений и пожаров судов русского флота 1713–1853. СПб., 1855. 393 с.

лейтенант С.П. Хрущов<sup>1</sup>.

Заявленные новые границы Русской Америки и запрет на торговлю вызвали противодействие Соединённых Штатов и Великобритании. Российское правительство, не желая обострения отношений с ними, отказалось от своих заявлений и согласилось на трёхсторонние переговоры по урегулированию взаимных претензий. Результатом переговоров стали значительные уступки со стороны российской дипломатии. Рыбная ловля и плавание вдоль побережья Тихого океана были объявлены на 10 лет открытыми для судов обеих держав.

Заключённая в 1824 г. конвенция с Соединёнными Штатами зафиксировала южную границу владений Российской империи в Аляске по параллели 54° 40' с.ш. По англо-русской конвенции от 1825 г. русские владения на западном побережье Северной Америки до 60° с.ш. отделялись от владений Британии (в Британской Колумбии) по границе, проходившей в 10 милях от береговой линии, т.е. России принадлежало только побережье шириной не более 10 морских миль. Россия отказалась от своих претензий на единоличное владение Аляской, её прибрежными водами и торговлей в её пределах.

Многочисленные свидетельства о событиях далёких лет сохранились в РГАВМФ. Исследователям представляется уникальная возможность знакомиться не только с историей кругосветных и полярных экспедиций, организованных Морским министерством России, но и вскрыть неизведанные страницы его деятельности в контексте российской истории. Многие из редких документов доказывают приоритет россиян в исследовании Мирового океана, а их демонстрация способствует повышению авторитета российского флота, а также его международной значимости.

---

<sup>1</sup> «Аполлон» крейсировал по проливам, производя опись западного побережья Северной Америки; в сентябре 1823 г. передал охрану Русской Америки фрегату «Крейсер» под командованием М.П. Лазарева. Вместе со шлюпом «Ладога» капитан-лейтенант Андрея Петровича Лазарева в январе 1824 г. «Аполлон» отправился из Сан-Франциско в Россию. Вслед за «Аполлоном» Тулубьева и Хрущова, а затем М.П. и А.П. Лазаревыми на охрану границ Америки отправлялись О.Е. Коцебу («Предприятие»), Ф.П. Врангель («Кроткий»), М.Н. Станюкович («Моллер»), Ф.П. Литке («Сенявин»).

ЗАГОРОДНЮК Н.И., КОНОВАЛОВА Е.Н.,  
РОЩЕВСКАЯ Л.П.

Организация быта участников экспедиций  
Главного гидрографического управления  
в 1910–1920 гг.

ZAGORODNYUK N.I., KONOVALOVA E.N.,  
ROSHCHEVSKAYA L.P.

The lifestyle of the participants of expedition of  
Chief hydrographic department expedition in  
1910–1920

**Сведения об авторах:**

*Загороднюк Надежда Ивановна*, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник ФГБУН «Тобольская комплексная научная станция Уральского отделения Российской академии наук» (Тобольск, Тюменская область)  
[niz1957@yandex.ru](mailto:niz1957@yandex.ru)

*Коновалова Елена Никифоровна*, кандидат исторических наук (Эребру, Швеция)  
[xlebutina1@gmail.com](mailto:xlebutina1@gmail.com)

*Рощевская Лариса Павловна*, доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник ФИЦ «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук» (Сыктывкар)  
[lp38rosh@gmail.com](mailto:lp38rosh@gmail.com)

**Authors:**

*Zagorodnyuk Nadezhda Ivanovna*, Candidate of Historical Sciences, senior researcher of the Tobolsk Complex Scientific Station of the Ural branch of the Russian Academy of Sciences (Tyumen region, Tobolsk)  
[niz1957@yandex.ru](mailto:niz1957@yandex.ru)

*Konovalova Elena Nikiforovna*, Candidate of Historical Sciences (Örebro, Sweden)  
[xlebutina1@gmail.com](mailto:xlebutina1@gmail.com)

*Roshevskaya Larisa Pavlovna, Doctor of Historical Sciences, Professor, senior researcher of the Komi Scientific Center of the Ural branch of the Russian Academy of Sciences (Republic Komi, Syktyvkar)*  
*lp38rosh@gmail.com*

### **Аннотация**

Предметом исследования выступает быт участников научных экспедиций по обследованию Северного морского пути, организованных Главным гидрографическим управлением в первые десятилетия XX в. Быт рассматривается как синоним понятия «повседневность», т.е. уклад жизни человека, в котором удовлетворяются его физиологические потребности в нормальных условиях проживания, снабжение продуктами питания, одеждой и предметами первой необходимости, а также связанное с вышеназванными процессами освоение духовных благ.

В работе рассматриваются особенности финансирования экспедиций, снабжения продуктами питания и предметами первой необходимости, даётся сравнительный анализ норм пищевого довольствия вышеуказанных экспедиций, установленных в дореволюционный период и Временным правительством, выявлены особенности бытового устройства офицеров, матросов, учёных на борту судов, в условиях зимовки и др.

Методологической основой данного исследования являются принципы исторического познания: научности, объективизма, историзма, альтернативности, социального подхода и др., предполагающие критическое отношение к источникам. Введение в научный оборот комплекса архивных документов определяет методы и приёмы, используемые при анализе такого типа источников.

Повседневная жизнь участников экспедиций рассматривается с позиции понимания экстремальной повседневности, где длительные командировки, ограниченные пространством судна, участками малообжитых и неисследованных территорий не что иное, как переход из привычного мира вещей, услуг и связей в новые условия, связанные с жёсткими ограничениями в материальной и духовной сферах, новизной бытовых условий и трудностей в преодолении последних, новой социальной средой.

Сделаны выводы, что в начале XX в. Главным гидрографическим управлением были предприняты меры по улучшению бытовых условий участников северных экспедиций: построены новые суда с относительно комфортными условиями по сравнению с предшественниками, военные моряки были обеспечены одеждой, предметами первой необходимости. Сравнительный анализ установленных норм продуктов питания экспедиций 1914–1915 г. и Карской экспедиции 1919 г., преследовавших отличные цели, позволяет сделать выводы об улучшении снабжения экспедиций периода Гражданской войны благодаря мерам, предпринятым при непосредственном участии учёного, путешественника, адмирала

А.В. Колчака. Участники экспедиций Главного гидрографического управления находились в лучших материальных условиях, чем исследователи других ведомств.

### **Abstract**

The subject of research is the lifestyle of the participants of the scientific expeditions to survey the Northern Sea Route, organized by the Main Hydrographic Office in the first decades of the 20th century. Lifestyle is viewed as a synonym for the concept of “everyday life” i.e. the organization of human life, which meets one’s needs by providing satisfactory living conditions, food supply, clothing, basic amenities (or essential items); the term “lifestyle” is also closely connected to the aforementioned processes aimed at obtaining spiritual wealth.

The paper deals with the specific features of expedition funding, provision of food supply and essential items. It provides a comparative analysis of the norms of food allowance of the aforementioned expeditions established in the pre-revolutionary period as well as/and in the period/times of the Provisional government. The paper also describes the features of the household of officers, sailors, scientists on Board ships, in wintering conditions, etc.

The methodological basis of this study are the principles of historical knowledge: scientific approach, objectivism, historicism, alternativeness, social approach, etc., assuming a critical attitude towards the sources. The introduction of a complex of archival documents into scientific circulation determines the methods and techniques used in the analysis of this type of sources.

The everyday life of the expedition participants is viewed from the perspective of understanding the everyday life in extreme conditions, where long trips limited by the space of a vessel, areas of sparsely inhabited and unexplored territories are nothing but a transition from the usual world of things, services and connections to new conditions associated with severe restrictions in the material and spiritual spheres, the novelty of living conditions and difficulties in overcoming the latter, a new social environment.

It is concluded that at the beginning of the 20th century the Main Hydrographic Office took measures to improve the living conditions of the participants of the Northern expeditions: new ships were built with relatively comfortable conditions compared to their predecessors, sailors were provided with clothing, essential items. Comparative analysis of the established food standards during the expeditions 1914–1915 and the Kara expedition of 1919, pursuing excellent goals, allows us to draw conclusions about improving the conditions for the expeditions’ participants during the civil war thanks to the measures taken with the direct participation of the scientist and traveler, Admiral Kolchak. Members of the expeditions of the Main Hydrographic Office were provided better material conditions.

**Ключевые слова:**

социально-бытовые условия, Главное гидрографическое управление, медицинское обслуживание, питание, Северный морской путь, снабжение, экспедиция, экстремальная повседневность.

**Keywords:**

social and living conditions, Main Hydrographic Office, medical care, nutrition, Northern Sea Route, supply, expedition, everyday life in extreme conditions.

Планомерное изучение морей Северного Ледовитого океана российской гидрографической службой началось в конце XIX в. В 1885 г. было создано Главное гидрографическое управление, деятельность которого была направлена на выполнение навигационно-гидрографических, гидрометеорологических, топогеодезических работ. Кадры гидрографической службы формировались из военных моряков. Это был, по определению А.А. Комарицына<sup>1</sup>, период «системной научной» гидрографии, когда окончательно произошло формирование органов управления, функций науки и создания технических средств, позволявших решать поставленные перед гидрографами задачи.

История освоения Северного морского пути писалась одновременно с протекавшими событиями. За столетие были опубликованы сотни работ, однако вопросы экстремального быта участников экспедиций стали предметом изучения лишь в начале XXI в.

Содержание работы В.Г. Смирнова о повседневной жизни личного состава парохода «Пахтусов» в период летних и зимних стоянок представляет определённый интерес постановкой проблемы, но в нём отсутствуют сведения о быте моряков в условиях экспедиций<sup>2</sup>.

Физическому состоянию транспорта и условиям жизни военных моряков на судах и в условиях зимовки посвящены работы В.Г. Андриенко<sup>3</sup>, В.Г. Смирнова<sup>4</sup>, медицинскому обслуживанию и кадровому обеспечению

<sup>1</sup> Комарицын А.А. История развития гидрографической службы флота России (XVII–XX вв.). Автореф. дис. докт. техн. наук. СПб., 2001. С. 11.

<sup>2</sup> Смирнов В.Г. О повседневной жизни и быте личного состава парохода «Пахтусов» в Архангельске в конце XIX в. (К 120-летия создания Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана) // История повседневности. 2017. № 3 (5). С. 112–127.

<sup>3</sup> Андриенко В.Г. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» (к 100-летию создания) // Судостроение. 2009. № 4. С. 90–96.

<sup>4</sup> Смирнов В.Г. Техническое оснащение гидрографических экспедиций Морского министерства в Северном Ледовитом океане на рубеже XIX–XX вв. (К 160-летию со дня рождения генерала Корпуса гидрографов А.И. Вилькицкого) // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2018. М., 2019. С. 77–93.

экспедиций медицинскими сотрудниками – А.А. Сабурова<sup>1</sup>, С.М. Кузнецова и др.<sup>2</sup>

В.Г. Смирновым были введены в научный оборот документы, раскрывающие вопросы технического оснащения гидрографических экспедиций в 1890-е гг. Интерес представляют характеристики судов, участвовавших в первых экспедициях Главного гидрографического управления – пароходов «Лейтенант Овцын» и «Пахтусов», парусной баржи «Лейтенант Скуратов»<sup>1</sup>. Работа В.Г. Андриенко посвящена истории создания судов для научных исследований, в ней последовательно раскрываются вопросы проектирования, создания и эксплуатации ледоколов нового типа «Таймыр» и «Вайгач» – «экспедиционно-ледокольных пароходов». Приведённые схемы общего расположения помещений на судах позволяют составить представление о местоположении кают-компаний, кабинета экспедиции, кубрика команды, кают начальника и членов экспедиций, боцмана, офицеров, прислуги.<sup>4</sup>

Авторы статьи ограничились сюжетами, связанными с освоением Северного морского пути. Исследования северных границ Российского государства проводились в экстремальных природно-климатических условиях. Экспедиции 1914–1915 г. и Карская экспедиция 1919 г. приходится на период Первой мировой и Гражданской войн, что также важно для понимания поставленной проблемы.

Главными угрозами жизни участников экспедиций оставались холод и голод. О мерах, направленных на обеспечение достойных бытовых условий для офицерского и рядового состава, учёных, проводивших совместные исследования, повествуется в данной статье. Основными источниками послужили опубликованные и впервые вводимые в научный оборот документы Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ), отчёты, путевые записки, мемуары участников экспедиций, а также материалы периодической печати. В частности, вопросы бытовых условий моряков поднимались на страницах журналов «Медицинские прибавления к Морскому сборнику» и «Морской врач», выходивших в печать с середины XIX в.

Экспедиции 1910–1915 гг. преследовали цель прохождения Северного морского пути с востока на запад, от Берингова пролива до Белого моря.

<sup>1</sup> Сабуров А.А. Кадровое обеспечение советских арктических исследований в 1920-е гг. // Учёные записки Петрозаводского государственного университета. 2016. № 5 (158). С. 41–45.

<sup>2</sup> Кузнецов С.М. и др. Развитие санитарного просвещения и гигиенического воспитания в российском флоте в XVI–XIX веках // Вестник Российской военно-медицинской академии. 2015. № 3 (51). С. 319–325.

<sup>1</sup> Смирнов В.Г. Техническое оснащение... С. 77–93.

<sup>4</sup> Андриенко В.Г. Ледокольные пароходы... С. 90–96.

На тот период путь через Карское море был слабо изучен. Исследовательские работы устьев рек Оби и Енисея с целью обеспечения безопасного плавания по морям Северного Ледовитого океана торговых судов были начаты еще в конце 1893 г. До 1904 г. был обследован участок морского пути от Новой Земли до устьев этих рек. На период Русско-японской войны 1904–1905 гг. гидрографические работы были приостановлены, а с 1906 г. возобновлены.

Перед военными моряками была поставлена задача разработки и реализации научной программы, позволившей в короткий срок осуществлять постоянные грузовые перевозки Северным морским путём. Первыми практическими действиями стало строительство двух усовершенствованных ледокольных кораблей «Таймыр» и «Вайгач», которыеполнили российский ледокольный флот в 1909 г. Благодаря этому ежегодно, на протяжении пяти лет, начиная с 1910 г., специальная гидрографическая экспедиция проводила исследования в Северном Ледовитом океане.

Новые суда отличались большей комфортностью. Ещё в период сборки по настоянию будущих командиров кораблей жилые и некоторые служебные помещения получили теплоизоляционное покрытие, к тому же помещения (каюты для офицеров, два кубрика для команды, служебные помещения) находились под верхней палубой, это позволяло членам экипажа меньше времени находиться на открытом воздухе и выходить на верхнюю палубу только в особых случаях. Впервые на арктических судах были установлены радиостанции, дальность действия сигнала достигала 100–150 миль<sup>1</sup>.

Э.Е. Арнольд, судовой врач ледокола «Вайгач», не скрывал восхищения, описывая комфортные условия, созданные на судне: «Отопление паровое, причём в каютах устроены отдельные грелки, которые могут быть регулированы и при желании вообще выделяться из общей сети. Кроме того, имеется ещё камельковое отопление для топки дровами или углём. Освещение электрическое от двух динамо-машин, работающих одна паром, а другая от нефтяного двигателя. В случае зимовки для экономии топлива... был запас свечей и ламп с особыми горелками...»<sup>2</sup>

Транспорты «Таймыр» и «Вайгач» при водоизмещении 1500 тонн помещали в свои угольные ямы (трюмы) до 500 тонн угля, это позволяло при условии тихой погоды пройти «экономическим» ходом (8 узлов в час) до 12 тыс. миль, оставаясь под парами до 60 суток<sup>3</sup>. База экспедиции находилась во Владивостоке. Л.М. Старокадомский, старший врач экспедиций 1910–1915 гг., писал, что в начале похода для пополнения запасов

<sup>1</sup> Андриенко В.Г. Ледокольные пароходы... С. 94.

<sup>2</sup> Арнольд Э.Е. По заветному пути // Кузнецов Н. А. Забытые герои Арктики. Люди и ледоколы. [Б/м], 2018. С. 34.

<sup>3</sup> Старокадомский Л.М. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. Пг., 1915. С. 3.



угля, воды и закупки свежего мяса одно или несколько судов отправлялись в бухту Провидения у берегов Чукотского полуострова или к острову Святого Лаврентия (Аляска), где находилось два населённых пункта – город Ном и посёлок Сан-Майкель<sup>1</sup>, в которых можно было приобрести продукты из Австралии: мясо, картофель, лук, яблоки и апельсины. Примечательно, что спиртные напитки там не продавались<sup>2</sup>.

Исследования Севморпути начинались от Берингова пролива. Успешное выполнение картографических работ сопровождалось географическими открытиями. В 1911 г. пароход «Вайгач» впервые обошёл северный берег о. Врангеля, на котором был водружён русский флаг. В 1912 г. суда достигли северо-восточного побережья Таймырского полуострова. В 1913 г. было сделано крупное географическое открытие – обнаружен целый архипелаг, названный Землёй Николая II (Северная Земля). В 1914 г. перед экспедицией была поставлена задача – пройти судам от Берингова пролива до Архангельска за один навигационный период.

Морское пространство в районе полуострова Таймыр представляло слабо изученный участок Севморпути. Во время продвижения в Карское море серьёзные повреждения получило судно «Таймыр». У северо-западного побережья полуострова суда вынуждены стать на зимовку.

Отчасти моряки были готовы к такому повороту событий. «В носовой и кормовой части судна были сделаны два больших трюма для провизии, – писал Э.Е. Арнгольд, – в которых помещался двухгодичный запас на 50 человек. Для сообщения с берегом и на случай аварии на каждом корабле были моторный катер, гребной катер, два вельбота, две двойки, две двухместные и две одноместные байдарки и две ледянки, т.е. шлюпки на санях. Были полозья для всех шлюпок на случай гибели корабля, когда бы пришлось тащить их по льду до берега. Для всех матросов имелся полный набор тёплого платья, состоявший из кухлянок<sup>3</sup>, торбазов<sup>4</sup>, сделанных из оленьих шкур, валенок, полушубков, меховых шапок, трёх сотен шерстяного егеревского белья, норвежских вязанок и рукавиц. Командный состав обязан был обзаводиться таким же тёплым платьем на свой счёт. Для всего личного состава имелись двух сортов лыжи: одни короткие, широкие, на которых легко ходить, но нельзя развивать большой скорости, и узкие, длинные, так называемые гоночные. Уменьше ходить

<sup>1</sup> Так в тексте. Посёлок Сент-Майкл, или поселок Святого Михаила.

<sup>2</sup> Старокадомский Л.М. Указ. соч. С. 61.

<sup>3</sup> Кухлянка – глухая меховая куртка из шкуры оленя. Зимой носится в два слоя: наружный (мехом наружу) и внутренний (мехом внутрь), в тёплое время – в один слой.

<sup>4</sup> Торбазы, торбаса – мягкие сапоги из оленьих шкур шерстью наружу.

на лыжах было обязательным для всего состава экспедиции»<sup>1</sup>.

Для разнообразия пищи организовывался сбор яиц на островах<sup>2</sup>, устраивалась охота на оленей, песцов, медведей<sup>3</sup>. «Для охоты на птиц и зверей имелись двуствольные ружья центрального боя, несколько ружей системы Браунинга, маузеры, винчестеры, 3-линейные винтовки кавалерийского образца, обычное вооружение флотских команд и револьверы системы Нагана», – констатировал Э.Е. Арнгольд.

Л.М. Старокадомский довольно подробно описывал охоту на острове Преображения<sup>4</sup>: «Отвесные скалы усеяны громадным количеством гнёзд кайр, целыми тучами взлетающих при выстреле. Группа северных оленей безумно металась по острову, удирая от охотников. На каждый транспорт добыли по одному. Кроме того, убили двоих белых медведей, мясо которых стали есть почти все, тогда как от мяса первого медведя, убитого на острове генерала Вилькицкого, многие с пренебрежением отворачивались – всё же оно порядком отдаёт ворванью<sup>5</sup>. Но жестяночные консервы надоели, и привкус ворвани перестал казаться невыносимым. В виде котлет и бифштексов офицеры и команда угощались медведями и в дальнейшем плавании в Ледовитом океане»<sup>6</sup>.

Для экспедиции 1914–1915 гг. были установлены следующие нормы продуктов питания (табл. 1):

**Таблица 1.** Нормы основных продуктов питания, установленные Главным гидрографическим управлением для экспедиции Северного Ледовитого океана 1914–1915 гг. (из расчёта на 1 человека в неделю)<sup>7</sup>

Название продуктов питания	Вес (количество)
Мука (в фунтах)	10
Сахар (в фунтах)	1 ¼
Какао (в фунтах)	1/9
Свежее сало или шпик (в фунтах)	8/9
Картофель свежий (в фунтах)	15/9
Рис (в фунтах)	1
Геркулес (овсянка) (в фунтах)	¾
Мясо свежее (в фунтах)	11/4
Масло (в фунтах)	8/9
Соль (в фунтах)	1/3

<sup>1</sup> Арнгольд Э.Е. По заветному пути // Кузнецов Н.А. Забытые герои Арктики. Люди и ледоколы. М., 2018. С. 34.

<sup>2</sup> Старокадомский Л.М. Указ. соч. С. 11.

<sup>3</sup> Там же. С. 17, 43.

<sup>4</sup> Остров Преображения находится в Хатангском заливе моря Лаптевых.

<sup>5</sup> Ворвань – вытопленный жир животных.

<sup>6</sup> Там же. С. 28–29.

<sup>7</sup> Сост. по: РГАВМФ. Ф. 180. Оп. 1. Д. 30. Л. 41 и об.

Кроме вышеназванных продуктов в меню включались: клюква, свежие овощи, чай, кофе, сушёные картофель, овощи и фрукты, горох (бобы), крупа (гречневая и др.), варенье, консервированное молоко, мясо и рыба, копчёная свинина, сухари, галеты, вермишель, макароны, а также пряности (горчица, перец), патока (сироп), пикули, уксус, хмель, лимонный сок. Из товаров первой необходимости отпускались на неделю 1 фунт мыла и 1 ¼ коробки спичек<sup>1</sup>.

Возвращаясь к проблеме питания, нельзя не отметить, что незначительная часть продовольственного и вещевого запаса выполняла заверительные функции в установлении добрых отношений с местным населением, этому посвящено несколько сюжетов в работах Л.М. Старокадомского. На острове Беннета был похоронен погибший член команды «Таймыра»: «Подъехавшим на выстрелы похоронного салюта чукчам наказали беречь могилу, и чтобы убедить в значимости данного поручения, им подарили кирпичный чай, сахар, табак и спички»<sup>2</sup>. На мысе Биллингса бурями был опрокинут железный знак, поставленный гидрографической экспедицией в 1911 г. Местное население не смогло поднять его и поставить на место, поэтому место было отмечено шестом с привязанной к нему тряпкой. В подарок «внимательные инородцы» получили несколько фунтов кирпичного чая, сахара, немного табаку и спичек<sup>3</sup>. Насколько возможно, вёлся натуральный обмен меховых изделий на берданку, патроны, продукты питания<sup>4</sup>.

Вопросы «сухого закона» и курения активно обсуждались на страницах научных журналов и бульварной прессы, в правительственных кругах и на местах, в коллективах и социальных группах. Как было выше сказано, в морских портах приобрести спиртное было крайне сложно. Но на борту имелись запасы для особых случаев. 22 августа 1913 г. состоялся «улучшенный ужин» в связи с открытием гидрографической экспедицией Земли Императора Николая II. Там, кроме сладостей, «выдавалась желающим чарка, которая обыкновенно во всё время плавания экспедиции не выдаётся натурою»<sup>5</sup>. Рождественские подарки 1915 г. были двух видов и включали: для курящих 200 г табаку и кусок мыла, а для некурящих – кусок мыла и серебряный рубль. Участникам маскарада наливалась чарка для согрева<sup>6</sup>.

5 сентября 1914 г. суда были зажаты льдами с западной стороны мыса Челюскина в расстоянии 16 миль друг от друга. Было принято решение

<sup>1</sup> Сост. по: РГАВМФ. Ф. 180. Оп. 1. Д. 30. Л. 41 и об.

<sup>2</sup> Старокадомский Л.М. Указ. соч. С. 53, 55.

<sup>3</sup> Там же. С. 15–16.

<sup>4</sup> Там же. С. 19.

<sup>5</sup> Там же. С. 37.

<sup>6</sup> Арнгольд Э.Е. Указ. соч. С. 90.

о зимовке, о чём 21 сентября командам судов официально было объявлено. На «Таймыре» и «Вайгаче» находилось 98 человек.

Чтобы избежать аварии, пресную воду вылили из цистерн, перешли на камельковое отопление. Температура воздуха в каютах опускалась до 6–7 градусов относительного тепла<sup>1</sup>.

Врачами Э.Е. Арнгольдом и Л.М. Старокадомским были проведены беседы с матросами об особенностях полярной зимы, причинах болезней, осуществлялся постоянный осмотр команд на выявление цинготных признаков. Оба в дневниках отмечали, что отсутствие свежих продуктов чревато в условиях полярной зимы. В связи с переохлаждением начались заболевания, большей частью простудного характера. Не обошлось без трагедии. От острого нефрита умер лейтенант Жохов, от гнойного аппендицита – кочегар Ладоничев.

Заболел и сам Э.Е. Арнгольд. Установленная на период зимовки так называемая «полярная порция» питания, состоящая из каш, макарон, консервов, не способствовала укреплению организма зимовщиков. 19 февраля 1915 г. Арнгольд писал Л.М. Старокадомскому: «Я лично тоже заболел в декабре и даже сейчас ещё не совсем оправился. В конце декабря я обнаружил у себя полное расстройство компенсации и думал даже, что отправлюсь в места не столь отдалённые. Произошло это у меня тоже на почве истощения. Оказалось, что я вовсе не приспособлен к полярной еде. К кашам прямо чувствую органическое отвращение <...> И я был принужден прекратить их совершенно есть. Через месяц мне опротивели макароны, словом, я каждый день оставался голодным, как собака. Так продолжалось месяц, а может быть, и два. Наконец, в конце декабря слёг с отёками и довольно большими. Недели через две отёки прошли. Теперь я ем усиленную порцию, принимаю мышьяк, железо и чувствую себя много лучше, но всё-таки далеко не то, что было до начала зимовки»<sup>2</sup>.

Одной из мер предотвращения членов команд от хандры был специально установленный режим дня, отличный от того, когда суда двигались к намеченной цели. Здесь были предусмотрены дополнительные служебные обязанности, решался вопрос досуга, особое внимание уделялось физическим упражнениям, спортивным занятиям: «...побудка в 6½ ч утра, в 7½ чай с хлебом и маслом, затем приноска льда или снега для добытия пресной воды, с 9 ч до 11½ ч судовые работы по специальностям, а с малограмотными занятия по грамоте, арифметике и другим общеобразовательным предметам. В 12 ч дня обед из двух блюд, а с 1 ч до 2½

<sup>1</sup> Арнгольд Э.Е. Указ. соч. С. 90.

<sup>2</sup> Цит. по: Кузнецов Н.А. Забытые герои Арктики. Люди и ледоколы. [Б/м], 2018. С. 91 (прим.).

развлечения и игры на воздухе, например, футбол, бокс, беганье на лыжах, катанье на буере и собаках в упряжи... В 3 ч чай, а с 4 до 6½ офицеры читали лекции по физической и общей географии, русской и военно-морской истории, природоведению, общей гигиене, анатомии и физиологии, физике и химии. В 7 ч ужин и чай, с 7½ до 9½ для желающих занятия по геометрии, алгебре, электротехнике и новым языкам. В 9 ч ложились спать»<sup>1</sup>.

Первые случаи заболевания цингой были отмечены в марте 1915 г. Гидрографическим управлением было принято решение отправить часть команды экспедиции на Большую землю. Были отобраны 18 человек матросов и один офицер «из наиболее слабых и болезненных». В итоге, суда покинули не только эти 18 человек, но и «также желающие и главным образом боявшиеся вторичной зимовки, что, конечно, отражалось на моральном состоянии их сотоварищей»<sup>2</sup>. Э.Е. Арнгольд записал в дневнике: «После ухода партии нас осталось пять человек командного состава, 20 человек матросов и вольнонаёмный повар-буфетчик. С этим составом мы могли бы кое-как прокормиться во время вынужденной второй зимовки»<sup>3</sup>.

Но этого не произошло – летом 1915 г. судам удалось выбраться из льдов. 3 сентября 1915 г. экспедиция пришла в пункт назначения – Архангельск.

Пятилетний и предшествующий опыт исследователей показал, что конструкции судов «Таймыр» и «Вайгач» выдержали испытания, при строительстве последующих поколений ледоколов учитывались полученные технические наработки. Нормы продуктов питания и предметов первой необходимости ещё не раз пересматривались то в лучшую, то в худшую сторону.

В архиве РГАВМФ сохранились документы, в которых приводится сравнительный анализ норм продуктов питания для военных моряков, участников гидрографических экспедиций, установленных Временным правительством при непосредственном участии адмирала А.В. Колчака и Северной области во главе с генералом Е.К. Миллером (табл. 2). В последнем случае речь идёт об участии гидрографических судов в Карской товарообменной экспедиции 1919 г., где общее руководство экспедицией осуществлял капитан 1-го ранга Б.А. Вилькицкий. Карская экспедиция преследовала несколько задач: это доставка коммерческого груза для закупки в Сибири хлеба, масла, пушнины и минерального сырья в обмен

<sup>1</sup> Арнгольд Э.Е. Указ. соч. С. 88.

<sup>2</sup> Там же. С. 93–94.

<sup>3</sup> Там же. С. 94.

на зарубежные сельскохозяйственные машины и механизмы, а также «военного груза», отправленного Временным правительством Северной области в сопровождении пяти гидрографических судов.

Коммерческий характер экспедиции позволил значительно улучшить качество питания моряков, но многие позиции установленных Временным правительством норм продуктов питания остались лишь на бумаге (табл. 2).

Обеспечение хлебом фактически было лучше, чем предполагалось (10,5 фунтов против 10), такая же самая картина с салом и маслом. Но геркулес (овсянка), кофе, сухофрукты, пряности, копчёная свинина, сухари, галеты, вермишель, макароны, варенье отсутствовали в рационе. В нормах Временного правительства предусматривались настоящие деликатесы, как шоколад, вино виноградное, сыр, лимоны, бисквит, миндаль, сахарный горошек, мармелад. Справедливости ради надо сказать, что этими продуктами снабжали северные радиостанции ещё в начале 1920-х гг.<sup>1</sup>

Вышесказанное позволяет расширить представления о бытовых условиях участников гидрографических экспедиций Северного морского пути. Повседневная жизнь участников экспедиций проходила в экстремальных природно-климатических условиях, связанных с длительностью экспедиций, зимовками в малообжитых и не исследованных территориях, с преодолением холода и голода, с жёсткими ограничениями в материальной и духовной сферах, а также ограничениями пространства судов. В связи с этим при подготовке экспедиций большое внимание уделялось досугу и питанию для офицерского и рядового состава, учёных. При организации досуга в первую очередь учитывались комфортность проживания на судах, обеспеченность участников экспедиции тёплой одеждой, предметами первой необходимости и высококалорийными продуктами питания. Были разработаны даже нормы продуктов питания. Поэтому участники экспедиций Главного гидрографического управления (1914–1915 г. и Карской экспедиции 1919 гг.) находились в лучших материальных условиях, чем исследователи других ведомств.

---

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 180. Оп. 1. Д. 254. Л. 75.

**Таблица 2.** Нормы продуктов питания, установленные Временным правительством и руководством Карской экспедиции 1919 г. (в расчёте на 1 человека в неделю)

	Нормы бывшего Временного правительства	Экспедиция 1919 г. (из Архангельска)
Мука (в фунтах <sup>1</sup> )	10	10 ½
Сахар (в фунтах)	1 ½	1 ¼
Какао (в фунтах)	1/9	–
Свежее сало или шпик (в фунтах)	5/16	2
Рис (в фунтах)	–	1
Геркулес (овсянка) (в фунтах)	1	–
Мясо свежее (в фунтах)	7	1 5/4
Масло (в фунтах)	3/8	1
Соль (в фунтах)	2/4	–
Клюква (в фунтах и граммах)	15 г экстракта	¾
Спички (в коробках)	–	1
Свежие овощи (в фунтах)	–	5
Чай (в фунтах)	1/8	1/8
Кофе готовый (в фунтах)	1/6	–
Сушёные фрукты (в фунтах)	1/2	–
Пикули, уксус (пинта <sup>2</sup> )	½	½
Пряности (горчица, перец) (в унциях <sup>3</sup> , золотниках <sup>4</sup> )	28 золотников	–
Горох (бобы)	1	1
Крупа (гречневая и др.)	3	1 2/2
Варенье	9/16	–
Рыба консервированная	по усмотрению	½ банки
Молоко консервированное	1 банка	1/3 бутылки
Копчёная свинина	7/8 фунта	–
Сухари, галеты	5/4	–
Вермишель, макароны	1 ¼	–
Картофель сушёный	–	1 ½
Лук (томат)	1 2/2 унции	–
Овощи сушёные	1 ½	½
Хмель	1/16	–
Лимонный сок	–	1/16
Мыло	1	½
Картофельная мука	–	1/16
Фруктовые консервы	9/16 банки	1/16 банки
Шоколад	¼ фунта	–
Вино виноградное	1/12 фунта	–
Крупчатка	1 фунт	–
Манная крупа	5/8 фунта	–
Сыр	¼ фунта	–
Лимоны	1 шт.	–
Бисквит	¼ золотника	–
Миндаль	8 золотников	–
Сахарный горошек	¼ фунта	–
Различные приправы	¼ фунта	–
Мармелад	¼ фунта	–

<sup>1</sup> 1 фунт = 0,4095124 кг.

<sup>2</sup> 1 английская пинта = 0,56826127 литра.

<sup>3</sup> 1 унция = 28,349523 грамма.

<sup>4</sup> 1 золотник = 1/96 фунта ≈ 4,26575417 грамма.

ДАВЫДОВ Р.А.

Авария ледокольного парохода «Садко»  
в 1916 г. в Белом море и осознание  
необходимости создания службы спасения  
и подъёма судов в России

DAVYDOV R.A.

The 1916 wreck of the icebreaker Sadko in the  
White Sea and awareness of the need to create  
a service for rescue and lifting the sunken ships  
in Russia

**Сведения об авторе:**

*Давыдов Руслан Александрович*, кандидат истор. наук, ведущий научный сотрудник ФГБУН Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики им. академика Н.П. Лаверова РАН (Архангельск)  
*nordhistory@mail.ru*

**Author:**

*Davydov Ruslan Alexandrovich*, Candidate of Historical Sciences, Leading Researcher of the Federal Center for Integrated Arctic Research of the Russian Academy of Sciences (FCIARctic) (Arkhangelsk)  
*nordhistory@mail.ru*

**Аннотация**

В статье рассматриваются обстоятельства затопления ледокольного парохода «Садко» в 1916 г. в Кандалакшском заливе Белого моря на основе документов, сохранившихся в Государственном архиве Архангельской области (ГААО): показаний капитана и членов команды «Садко», заключения комиссии, расследовавшей обстоятельства этого инцидента. Также кратко рассказывается об организации и проведении водолазных работ на месте затопления «Садко» и разработке проекта его подъёма в 1916 г.



**Abstract**

The paper describes the circumstances of the wreck of the icebreaker *Sadko* in 1916 in Kandalaksha Bay of the White Sea. The paper is based on the documents from the State Archive of Arkhangelsk region: the testimonies of the captain and members of the crew of *Sadko*; the conclusion of the commission, investigating this accident of the accident. Moreover the paper briefly reviews the organization of diving operations on the place of the wreck and preparations for the lifting of the sunken icebreaker in 1916.

**Ключевые слова:**

ледокольный пароход «Садко», Белое море, аварии и подъём судов.

**Keywords:**

icebreaker *Sadko*, the White Sea, shipwrecks, lifting of vessels.

**«Для обслуживания Архангельского порта»**

Во время Первой мировой войны для обслуживания Архангельского порта российское правительство приобрело построенное в Великобритании, в Ньюкасле, в 1913 г. «паровое судно ледокольного типа» или иначе – «пассажирский пароход с укреплениями корпуса для плавания во льдах» – «Линтроз» (*Lintrose*)<sup>1</sup>.

Вопрос о возможности приобретения именно этого судна и именно для Архангельска возник ещё в самом начале Первой мировой войны. В поданной на имя помощника военного министра Андрея Петровича Попова докладной записке, датированной 30 августа (12 сентября) 1914 г.<sup>2</sup>, отмечалось следующее: «Скорейшее получение из-за границы всего, что может оказаться необходимым для нашей армии и для военных установлений возможно в настоящее время только через Архангельск. Ожидаемое прибытие в Архангельский порт большого количества угля для казённых и частных потребностей по разным причинам может затянуться до октября и ноября, когда грузовые пароходы не в состоянии будут войти в замёрзший порт. Ввиду сего, продление навигационного периода в Белом море, а равно и возможно раннее его открытие имеют государственной важности значение в настоящее военное время. Осуществление этого возможно единственно только при посредстве ледокола, какового в Архангельском порте

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 4639. Л. 3.

<sup>2</sup> Здесь и далее вначале указывается дата по юлианскому календарю («старому стилю») и в скобках та же дата по григорианскому календарю («новому стилю»). В цитатах даты указаны так, как в оригинале.

не имеется, постройка же его в России потребует срок слишком длинный, более года»<sup>1</sup>.

В качестве экстренной меры для выхода из создавшейся ситуации А.П. Попов и предлагал приобрести «Линтроз», ранее задействованный преимущественно в перевозке пассажиров у берегов острова Ньюфаундленд. По состоянию на 1914 г., владелец судна запрашивал за него 90 тыс. фунтов стерлингов; переход его в Архангельск оценивался тогда примерно в 2500 фунтов стерлингов. Представители России, ещё на стадии изучения чертежей и спецификаций «Линтроза», с сожалением отметили недостаточное для ледокола количество непроницаемых переборок на нём, отсутствие буксирного устройства и невозможность установки последнего<sup>2</sup>. Тем не менее, «Линтроз» было решено купить.

Приведем лишь некоторые данные о стальном винтовом пароходе «Линтроз» из сохранившихся в РГАВМФ документов 1914 г. Регистровых тонн брутто – 1616, нетто – 683; скорость с полным грузом – 14/15 узлов. Полная длина – 255 футов; наибольшая ширина – 37 футов, 4 дюйма; наибольшая глубина – 22 фута 7 дюймов. Машина тройного расширения, показавшая на испытании 3500 л.с. (в литературе данные о мощности машины расходятся). На «Линтрозе» было устроено электрическое освещение, установлена станция беспроволочного телеграфа. Утверждалось, что «Линтроз» сможет пробить лёд толщиной 6 футов или 18 футов «на носного льда»; может принимать 500 тонн груза. Для работ с грузами имелись две лебёдки – на 7 и 10 т. Изначально команду «Линтроз» составляли 38 чел.: капитан, два помощника, боцман, шесть матросов, юнга, телеграфист, буфетчик, два кока, мальчик, старший механик, три помощника механика, три смазчика, 12 кочегаров, три подносчика угля<sup>3</sup>.

### **«Садко» уходит под воду: трагический случай или анекдот?**

По прибытии в Россию, новый ледокол (так для краткости стали писать и в документах), переименованный в «Садко», эксплуатировался немногим более года<sup>4</sup>.

...Люди, склонные к мистике, в названиях судов нередко склонны видеть их будущие судьбы. Шуточная песенка из замечательного советского мультфильма «Приключения капитана Врунгеля» убеждает: «Как вы яхту назовёте, так она и поплывёт!» Собственно, приключения капитана Врунгеля и его команды начинаются после того, как яхта «Победа» теряет

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 4639. Л. 6, 7.

<sup>2</sup> Там же. Л. 2.

<sup>3</sup> Там же. Л. 5 и об., 19, 26, 27.

<sup>4</sup> Андриенко В.Г. Ледокольный флот России, 1860-е – 1918 гг. / Отв. ред. Л.Г. Цой. М., 2009. С. 395–397, 411.

первые две буквы и становится «Бедой». Имя Садко, если следовать этой логике, вряд ли можно считать подходящим названием для судна. Былинный герой Садко, как известно, был вынужден уйти под воду к царю морскому и слишком много времени провёл под водой...

Летом 1916 г., на подходе к Кандалакше «Садко» получил пробоину на подводных камнях и более 17 лет пролежал на дне Белого моря. После его подъёма специалистами ЭПРОНа 14 октября 1933 г. и ремонта в Архангельске на заводе «Красная кузница», он семь лет служил советским учёным и полярником, пока снова не затонул, на сей раз окончательно, получив пробоину о камни в Карском море 11 сентября 1941 г.

Говоря о трагическом случае с «Садко» в 1916 г., следует иметь в виду, что в литературе этот случай называют и «аварией», и «крушением», и «гибелью». Например, в канцелярии главного инженера портов Беломорского района соответствующая переписка в 1916 г. собиралась в «Деле об аварии ледокола «Садко»». В официальном заключении комиссии, расследовавшей обстоятельства этого случая, пишется уже о «гибели» ледокола. В настоящей публикации мы не рассматриваем нюансов правомерности употребления того или иного термина, что более интересно специалистам по морскому праву<sup>1</sup>.

Подъём «Садко» в 1933 г. был неоднократно описан в литературе<sup>2</sup>. История его плаваний в 1930-х гг. неплохо изучена и известна тем, кто интересуется историей освоения Арктики и мореплавания<sup>3</sup>.

Об обстоятельствах затопления «Садко» в 1916 г. в Кандалакшском заливе известно гораздо меньше<sup>4</sup>. Кроме того, начиная с 1930-х гг. с подачи советских писателей и журналистов трагический, в сущности, случай стал восприниматься как анекдот. Писали и про губернатора, у которого

<sup>1</sup> Как известно, в техническом и правовом аспектах существуют различные классификации аварийных случаев судов. Подробнее см.: Сидорченко В.Ф. Морские катастрофы. СПб., 2006.

<sup>2</sup> См., например: Киселёв А.А. Работа ЭПРОНа по подъёму судов в северных морях // Мурманский Арктический сборник. Мурманск, 2002. С. 69–75; Пузырёв В. Три жизни «Садко» // Морской флот. 1972. № 7. С. 72–74; Чикер Н., Чернов А. «Садко» выходит из моря // Полярный круг. М., 1986. С. 86–94; ЭПРОН. 1923–1933. Очерки бригады писателей. Л., 1934.

<sup>3</sup> «Садко» под советским флагом. Сборник статей сотрудников экспедиции первого рейса 1934 года. Л., 1935 и др.

<sup>4</sup> Автор настоящей статьи ранее обращался к этой теме, но не столь подробно и без публикации иллюстраций, представляемых здесь впервые: Давыдов Р.А. Авария ледокольного парохода «Садко» и изучение возможностей его подъёма в 1916 г. (По документам Государственного архива Архангельской области) // Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее: материалы межрегиональной научной конференции, 26–28 сентября 2016 года. Мурманск, 2016. С. 137–148; Он же. «Садко» уходит под воду // Труды Архангельского центра Русского географического общества: сборник научных статей. Архангельск, 2015. Вып. 3. С. 185–189.

ноги отнялись от страха и который оказался в шлюпке в одних кальсонах (или даже без них), из-за того что в момент удара ледокола о камень он будто бы принимал ванну. Или ванну принимал кто-то из священнослужителей? Говорилось и о панике, охватившей капитана, команду и пассажиров. Спустя годы после инцидента, малознакомые с судовождением люди принимались важно рассуждать о том, что должен был делать капитан и чего не должен!

Приведём в качестве примера отрывок из очерка Н. Никитина «Около “Садко”»:

«16 июля 1916 года пароход ледокольного типа «Садко» (английской постройки 1912 года) шёл из Архангельска в Мурманск. Капитан Бурков – старый, опытный капитан – вёл корабль. Всё было спокойно. Летнее утро, лёгкая рябь, прозрачная северная тишина. Корабль шёл в кандалакшских фиордах. Белое море осталось позади. Никто не ожидал ни катастроф, ни аварий. На борту парохода спокойно почивали высокие гости во главе с губернатором. А духовная власть края – владыко – спешно полоскался в ванне. Толчок! Бурков понял, что корабль напоролся на каменную грядку. Вместо того, чтобы застопорить машины, встать на камни и, может быть, заткнуть ими образовавшиеся пробоины, растерянный Бурков командовал движение “вперёд” и протаранил сам себя. Очевидно, высокие гости помutilи разум старого капитана. Бурков нарушил элементарнейшее правило судовождения. Сквозь пробоины поступала вода. “Садко” стал тонуть. Спустили шлюпки. Тонули удачно, ввиду близости островов Елового и Богомолихи. Голый архиерей метался по палубе. Губернатор выскочил в кальсонах. Шлюпку с архиереем и губернатором течением понесло к Богомолихе. Не доходя нескольких сажен до острова, она тоже погрузилась в воду. Силы духовные и светские спасались вплавь. Вот – анекдотическая гибель “Садко”»<sup>1</sup>.

В вышеприведённой короткой цитате несколько неточностей.

Во-первых, ошибочно указана дата затопления «Садко» – 16 июля, тогда как на самом деле авария произошла 20 июня по юлианскому календарю или «старому стилю», т.е. 3 июля по григорианскому календарю или т.н. «новому стилю». Вероятно, Н. Никитин или редактор издания, где он публиковался, механически приплюсовал к 3 июля известные 13 дней, чтобы перевести «старый стиль» в «новый», не задумываясь, что это было сделано уже ранее.

Во-вторых, в 1912 г. ледокольный пароход действительно строился, но спущен на воду он был только в 1913 г.

<sup>1</sup> Никитин Н. Около «Садко» // ЭПРОН. 1923–1933. Очерки бригады писателей. Л., 1934. С. 114–115.

В-третьих, шёл «Садко» из Архангельска не в Мурманск, а в Канда-лакшу.

В-четвёртых, при подходе к Кандалакше Белое море «остаться позади» никак не могло, поскольку Кандалакшский залив – это тоже Белое море!

Оставляя без комментария заочное и сделанное спустя много лет обвинение писателем капитана Буркова в том, что тот не смог «заткнуть камнями» пробоины, заметим лишь, что к писательским рассуждениям о «помутнившемся разуме старого капитана», который «протаранил сам себя», следует относиться с большим скепсисом.

Мы же рассмотрим обстоятельства затопления «Садко» в 1916 г., основываясь на документах, сохранившихся в Государственном архиве Архангельской области (ГААО) (рис. 1)<sup>1</sup>.



Рис. 1. Обложка одного из дел, посвящённого аварии ледокола «Садко» и водолазным работам на нём в 1916 г. Из фондов ГААО<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35, 37а.

<sup>2</sup> Там же. Д. 35. Л. 7.

### **Авария «Садко»: официальные результаты расследования**

Было около 10.30 утра 20 июня (3 июля) 1916 г. «Садко» на полном ходу приближался к Кандалакше. Его пассажирами были чиновники из Архангельска во главе с архангельским губернатором действительным статским советником Сергеем Дмитриевичем Бибиковым. Чиновники ехали инспектировать строительство железной дороги на Мурман – строительство грандиозное по своим масштабам и скорости выполнения работ даже с позиций дня сегодняшнего. Тогда, столетие назад, в годы Первой мировой войны, Кандалакша приобрела значение стратегического транспортного узла – железнодорожной станции и морского порта.

На мостике «Садко» находились его капитан – Иван Павлович Бурков, третий помощник капитана Ян Мадисович Кенталь и рулевой матрос Ефим Фёдорович Антрушин.

44-летний капитан И.П. Бурков был опытным судоводителем с большой практикой плавания по Белому морю. Он с 1896 г. много раз, в самых разных погодных условиях, в том числе и в условиях штормовой погоды, благополучно ходил в Кандалакшу на разных судах Архангельско-Мурманского срочного пароходства. Погода стояла ясная, створы и ориентиры на берегах были видны отчётливо; капитан спокойно наблюдал, как «Садко» идёт шхерами по давно известному ему «старому» фарватеру. «Садко» прошёл мимо острова Лодейный, впереди по курсу был остров Богомолиха...

Неожиданно корпус содрогнулся от удара. Впоследствии капитан и члены команды «Садко» называли его «режущим», «несильным»; ледакольный пароход как бы «черкнул» своим корпусом о подводное препятствие (вспомним знаменитую катастрофу «Титаника»: тогда также был относительно слабый удар от столкновения с айсбергом; и характер нанесённых судну повреждений был сопоставим).

«Садко» покачнулся и выпрямился. Капитан И.П. Бурков скомандовал в машинное отделение «стоп».

Из показаний старшего машиниста Яна Мартыновича Яунзена:

«Во время аварии я находился в машине на вахте. В 10 ч 30 мин почувствовал несильный удар судна по левому борту. Машина работала полный ход вперед при 85-ти оборотах. После удара по машинному телеграфу было передано “стоп” и затем “малый назад”, что и было сейчас же исполнено. В это время вбежал из кочегарки в машину старший кочегар Кальче и, передав, что в кочегарку быстро поступает вода (вода стала поступать и в машину), закрыл за собою дверь на крючок и выбежал вверх; я сообщил об этом в рупор на командный мостик, капитан спросил – нельзя ли откачать. Затем по телеграфу было передано “малый вперёд”, что я исполнил. В этот момент напором воды дверь из кочегарки

сорвалась, и вода хлынула в машинное отделение. Старший механик приказал открыть кингстоны и откачивать воду из машины, но исполнить это было невозможно; вода быстро наполняла машину. Я застопорил “динамо” и передал в рупор, что на вахте стоять невозможно, так как вода почти по пояс. С мостика по телеграфу было передано “полный вперед”, что я исполнил и в рупор передал капитану, что полный ход дан, но управляться в машине не могу, так как стою в воде выше пояса. В это время, по приказанию стоявшего на машинном трапе старшего механика, я застопорил машину и побежал, захватив из каюты верхнее платье на верхнюю палубу и сел в шлюпку»<sup>1</sup>.

Капитан И.П. Бурков не испытывал особых надежд на благополучное развитие событий, несмотря на то, что и удар по ощущениям казался слабым, и то, что крен судна после удара был незначительным. Он отослал третьего помощника к пассажирам, приказал спустить шлюпки и, поскольку судно по инерции продолжало двигаться вперед, замедлил его ход командой «малый назад».

Когда шлюпки были спущены, пассажиры и большая часть команды покинула судно, И.П. Бурков попробовал его спасти – выброситься на берег острова Анисимова. Он передал по телеграфу в машинное отделение одну за другой команды «малый вперед» и «полный вперед»... Но в машинном отделении воды было уже почти по пояс; старший механик Иоганн Яков Гродман ответил в рупор, что управлять машиной не может, сам приказал застопорить её и всем спастись.

«Садко», не слушаясь руля, продолжал медленно двигаться вперед, на ровном киле погружаясь всё больше и больше. Покинув мостик, капитан опросил, все ли люди вышли, сошёл в моторный катер и приказал отвалить. Одним из последних в катер спрыгнул его второй помощник Фриц Эрнест Кэпман, который после выполнения своих обязанностей по спуску шлюпок левого борта, спасал денежный ящик с судовой кассой и паспортами команды. Ещё через одну-две минуты «Садко», с шумом выпуская воздух, скрылся под водой.

Всё произошло очень быстро: после удара ледокол затонул не позже чем через 10–12 минут<sup>2</sup>.

Менее чем через две недели, 1 (14) июля, в Архангельске, в помещении Управления торгового порта, собралась на первое заседание комиссия, назначенная для изучения обстоятельств случившегося с «Садко» (рис. 2). Председателем комиссии был назначен полковник корпуса гидрографов Матусевич. Комиссия заслушала показания команды. Капитана, третьего

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 40.

<sup>2</sup> Там же. Л. 38–41.

помощника и рулевого, т.е. тех, кто находился на мостике «Садко» в момент удара о подводное препятствие, опрашивали дважды, задавая уточняющие вопросы.

Комиссия, расследовав и обсудив причины и обстоятельства гибели ледокола «Садко», установила факты, совокупность которых была причиной или способствовала произошедшей аварии.

«1) 20 июня при следовании в Кандалакшу капитаном не было обращено должного внимания на осадку ледокола (18 ½ фута) и неосновательно был избран им необследованный фарватер, к тому же на карте № 1178 обозначенный 18-ти футовым.

2) Полагаясь на свой многолетний опыт плавания на мелкосидящих судах Мурманского Общества вышеупомянутым фарватером, капитан упустил из виду обследованный, огражденный и более глубокий (24 фута) северный фарватер.

3) Следуя узким фарватером, судно имело ход около 12 ½ узлов, превышающий возможность осторожного плавания.

4) Не были предприняты всевозможные меры для противодействия быстрому затоплению судна (как то: не были задрены иллюминаторы).

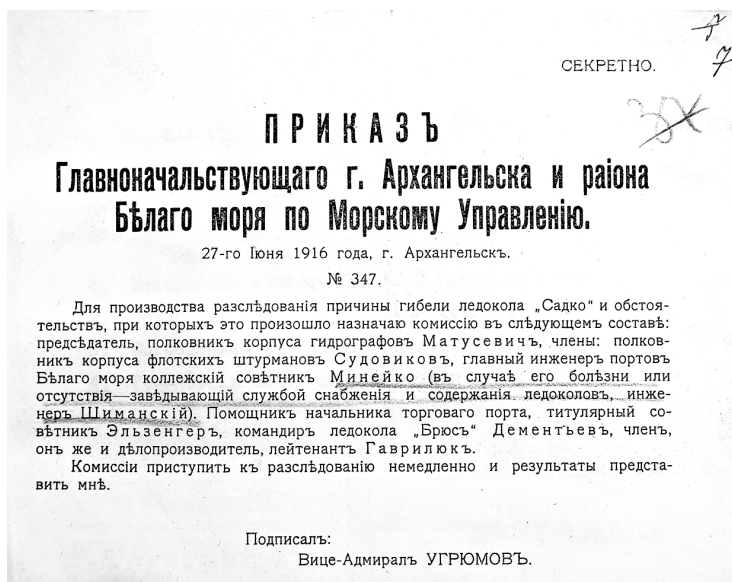


Рис. 2. Приказ Главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря по Морскому Управлению от 27 июня (10 июля) 1916 г. № 347<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 7.



5) Обнаруженная растерянность команды во время аварии была отчасти следствием не проверенных практически водяного и шлюпочного расписаний.

6) Ледокол “Садко” весной 1915 года под управлением капитана Ануфриева прошёл благополучно тем же фарватером, имея осадку около 21 фута.

7) Комиссия пришла к заключению, что удар о подводный камень ледокол получил не на створе, а левее его.

8) В продолжение 10–12 минут, истекших от момента удара до затопления судна, не были захвачены вахтенный и машинный журналы и вообще судовые документы, отсутствие которых не позволило комиссии руководствоваться данными и цифрами, могущими точно характеризовать плавание ледокола до момента удара о камень.

В заключение Комиссия полагает необходимым закрыть этот фарватер впредь до его обследования, так как существует другой фарватер, более удобный и обследованный.

Ввиду того, что условия настоящего времени заставляют заходить суда в Чупу и Княже-губу, Комиссия находит желательным обследовать и оградить входы в них»<sup>1</sup>.

В ГААО в материалах комиссии, изучавшей обстоятельства аварии «Садко», сохранились не только показания моряков. Определённый интерес представляют письменные показания одного из пассажиров – статского советника Сергея Романовича Некраша, состоявшего в должности прокурора Архангельского окружного суда. Они гораздо более многословные, чем сухие и лаконичные записи слов моряков. Ниже они воспроизводятся с сокращениями:

«Утром 20 июня сего года, по выходе из Княже-губы, где происходил осмотр бараков для рабочих Мурманской железной дороги, “Садко” направился в Кандалакшу, причём мною было замечено, что курс взят был тот, коим при моих прежних поездках в этой части Белого моря проходили пароходы Мурманского Товарищества.

Около 10 ч 30 мин (время я узнал из составленного командиром акта), находясь в коридоре около столовой, я почувствовал сильный, но не резкий толчок <...> после чего пароход слегка накренился на правый борт. Мне приходится каждое лето часто плавать по морю и приходилось неоднократно слышать шорох камней по дну судна, каковое обстоятельство всегда до сего времени оканчивалось благополучно. Поэтому и теперь, несмотря на то, что некоторые пассажиры стали требовать спуска лодок и занялись спасением своих вещей, я совершенно

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 44 и об.

не верил в печальный исход для судна, пока оно не получило ещё больший крен <...>.

Я решил спастись. Вошёл в помещение дамского музыкального салона на палубе, где расположился со своими вещами, отпер чемодан, взял из него деньги и пистолет, после чего запер чемодан и ключ положил себе в карман. Выйдя затем на палубу и установив, что пароход выпрямился и что время для спасения вещей ещё есть, а среди них находилось одно предварительное следствие, которое мне необходимо было спасти <...> быстро уложил свои вещи, кроме немногих, которые не заметил, и вытащил их из каюты.

В это время я заметил, что от парохода первая лодка с товарищами моими уже отошла. Я крикнул, было, им упрёк, что они меня оставили, но они или не слышали, или не хотели слышать, и я, видя, что на пароходе лодки ещё есть, подобрал брошенный кем-то спасательный нагрудник и с правого борта, на котором находился, перешёл на левый. Здесь я заметил в сажени от борта судна лодку, наполненную вещами, с тремя только пассажирами. Я обратился к ним с просьбой взять меня, но они отказались, мотивируя тем, что пароход сейчас потонет и их захватит водоворот. К сожалению, я не могу сказать, кто были эти пассажиры – я их не знаю. Я не стал настаивать и, видя, что не все лодки ещё спущены на воду и что пароход до иллюминаторов ещё не погрузился, стал следить за спуском шлюпки с левого борта и, когда она поравнялась с перилами палубы, положил в неё свои вещи и перевалился через перила сам. Вслед затем шлюпка отошла от борта, но потом, несмотря на протесты одного из пассажиров, снова подошла к пароходу с кормы <...>. Когда иллюминаторы скрылись под водой, наша шлюпка отошла от “Садко”, который минуты через 2–3 после этого погрузился в воду и стал на дно. Немного спустя в носовой и кормовой частях судна (перед мачтами) вода как бы закипела, и на некоторое время всё стихло.

Обращаясь к поведению капитана и команды “Садко”, я должен, прежде всего, отметить, что капитан сошёл с командного мостика лишь тогда, когда нужно было садиться в моторную шлюпку, отошедшую от парохода вслед за нашей <...>.

Требуя спуска шлюпок вскоре после получения пробоины, ехавший на пароходе д.с.с. Бибилов кричал, чтобы выпустили из котлов пар, но сделано ли это было, не знаю. Полагаю, что не было сделано, так как команда проявила большую растерянность, и я думаю, что место акта, где говорится, что старший механик работал, стоя по колено, а затем по грудь в воде, едва ли отвечает действительности. Но это исключительно моё лишь предположение. Что же касается до выпуска пара, то по этому поводу на мой вопрос при составлении акта капитан категорически сказал,

что пар выпущен не был, а только закрыт. Этим, по-видимому, объясняется, что характерного шипения пара из отводной трубы я не слышал.

Паники на пароходе не было, но команда проявила, как я уже упоминал, растерянность. На мой взгляд, бросились к лодкам для спуска их в беспорядке, и, прежде чем спустили все лодки, некоторые отъехали тотчас же и уже не оказали помощи при дальнейшем спуске шлюпок, вследствие чего, повторяю, наша шлюпка была вынуждена вернуться, чтобы экипаж её помог оставшимся на пароходе спустить шлюпки. Самый спуск происходил также в беспорядке, канаты “заедало”, и я слышал, как потом старший механик рассказывал, что, если бы он ножом своим не перерезал один из канатов, шлюпку спустить не удалось бы. Находились ли при спуске первых шлюпок помощники капитана, не знаю, но при спуске той шлюпки, в которой поехал я, никого из офицерского состава не было. Меня, напр., никто не предупредил, что нужно спастись в шлюпки, и если бы кто в это время внизу спал, несомненно, мог бы утонуть вместе с пароходом. Всякий думал сам о себе, и стремления почти всех заключались лишь в том, чтобы скорее попасть в лодку и скорее отъехать от парохода, чтобы не попасть в район взрыва котлов и предполагавшейся воронки. Поэтому я думаю, что гибель парохода не вызвала гибели человеческих жизней только потому, что никто не спал, море было совершенно спокойно и людей на пароходе было мало. При отсутствии одного из этих условий, несомненно, были бы человеческие жертвы...»<sup>1</sup>

### **Водолазные работы 1916 г.**

Попытки начать подготовку операции по подъёму «Садко» в 1916 г. были предприняты в ближайшие дни после известий о его затоплении. Уже через четыре дня, 24 июня (7 июля) 1916 г., главный инженер портов Беломорского района получил первые сведения о состоянии «Садко» и характере его повреждений, на основе результатов первых водолазных работ.

Место затопления ледокола было известно точно; во время отлива над поверхностью воды показывалась труба; глубина около парохода была 9 сажен. И. д. командира посыльного судна «Бакан» лейтенант Н.Н. Песков определил координаты этого места. Пробойна располагалась по левому борту, ширина её была около полутора фут; длину точно водолазу установить не удалось, но было замечено, что заклёпки рядом с пробойной сорваны на протяжении примерно трёх саженей в длину. Специалисты полагали, что нужно «немедленно приступить к работам подъёма». Беспокойство вызывал мягкий грунт и, как следствие, «опасность засасывания» в него ледокола. На организацию подъёмных работ оставалось

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 42–43 об.

лишь около месяца, так как в августе в Белом море из-за погодных условий и волнения моря работа водолазов признавалась небезопасной<sup>1</sup>. Телеграммы с соответствующей информацией ушли и в Петроград.

13 (26) июля 1916 г. главный инженер портов Беломорского района Минейко написал письмо норвежскому генеральному консулу в Архангельске. Он просил оповестить наиболее известные в Норвегии спасательные общества об аварии принадлежащего русскому правительству парового судна ледокольного типа «Садко» водоизмещением в 3500 т и узнать, не пожелают ли они принять участие в работах по его подъёму? И, если пожелают, – на каких условиях? Потребуется ли им содействие местного портового управления или они смогут обойтись исключительно собственными средствами?<sup>2</sup>

В ожидании известий от норвежцев в Архангельске, да и в Петрограде – в морском ведомстве, возможно, впервые задумались о необходимости наличия на Белом море специального спасательного буксира, оснащённого водолазным, пожарным и др. специальным оборудованием. В июле-августе 1916 г. в переписке стал обсуждаться вопрос срочной покупки такого судна. Заведующему Службой снабжения и содержания ледоколов и других плавучих средств Архангельского порта инженеру К.А. Шиманскому было поручено срочно представить «соображения» по характеристикам и комплектации такого судна.

Шиманскому это судно представлялось таким: «Морской буксирно-спасательный пароход с ледокольными усилениями (носовыми), при мощности машин до 750 индик. сил, при размерах приблизительно: L=125', B=25' и Г=12', запасом угля на 7 суток, центробежная помпа с приёмными шлангами в 20" мощностью от 2500 до 3000 тонн. Пожарная помпа поршневая (Вортингтона) мощностью 100 тонн в час; два водолазных аппарата со всеми приспособлениями, телефоном, подводная элек. сверлильн. машинка, электрическое освещение со всеми приспособлениями для подводного освещения; должны быть запасные спиральные шланги, прожектор, паровая грузовая лебёдка (3 тон.) и стрела. Штурвал и брашпиль паровые. Желательно снабдить переносной центробежной помпой, разборным паровым котелком, иметь баркас с подъёмной силой для перевозки разборного котелка и помпы со шлангами и буксирную лебёдку»<sup>3</sup>.

Однако уже через несколько дней переписку о том, каким должен выглядеть перспективный российский буксир-спасатель прекратили и, видимо, вообще забросили: в Службу снабжения и содержания ледоколов

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 2, 4 и об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 24.

<sup>3</sup> Там же. Л. 45–48.

и других плавучих средств Архангельского порта пришло письмо от норвежца Х.И. Иенсена, выразившего готовность помочь с подъёмом «Садко». Вероятно, в Архангельске находился либо лично Х.И. Иенсен, либо его представитель, поскольку в переписке упоминались предварительные «словесные переговоры» с русскими инженерами; а на письмо инженера К.А. Шиманского от 21 июля (3 августа) последовал ответ Х.И. Иенсена уже на следующий день.

Шиманский, представляя свою службу, готов был зафрахтовать принадлежащий Иенсену буксир «Биен» на срок от 7 до 14 суток на условиях посуточной оплаты работы буксира, по 350 руб. в сутки, начиная с момента его выхода в море из Архангельского порта и до возвращения обратно в Архангельский порт. Российская сторона («Управление при Главноначальствующем») также обеспечивала буксир углём за свой счёт и страхование от «военного риска». Содержание и снабжение команды, страхование от «морского риска» должен был взять на себя Иенсен<sup>1</sup>.

Как видно из дальнейшей переписки, буксир «Биен» под новым названием «Нора» и пароход «Соловецкий» прибыли в Кандалакшский залив к месту затопления «Садко» 27 июля (9 августа). Водолазные работы производились в продолжение шести дней – с 28 июля (10 августа) по 2 (15) августа включительно, ежедневно, с 06.00 до 19.00 с перерывом на обед и отдых с 12.00 по 14.30.

В ходе наружного осмотра было отмечено, что «Садко» лежит на грунте на ровном киле с креном на правый борт около 5 градусов. Грунт представлял собой ровную каменистую поверхность, покрытую слоем глины и ила примерно на 4 фута. Поэтому опасения насчёт того, что ледокол «засосёт», не оправдались. Он погрузился в ил не больше, чем на отмеченные 4 фута, причём выдавленные корпусом ил и глина образовали своего рода вал высотой около фута по периметру судна.

Форштевень, ахтерштевень, винт, руль были без заметных повреждений. Левый боковой киль, начиная от носовой части, оторван приблизительно на три сажени и помят. Вмятины и повреждения были замечены также на палубе, но надстройки, труба, мачты, стоячий такелаж на момент осмотра были целы и не имели существенных повреждений.

Тщательного осмотра внутренних помещений тогда произвести не удалось: деревянная мебель, ящики наполнили помещения беспорядочной массой. Трюмы были заполнены углём. Почти безрезультатными оказались попытки размыть грунт в районе пробоины, чтобы осмотреть и измерить её, а также под средней частью судна, чтобы выяснить: можно или нет подвести под корпус судна подъёмные цепи. Мощность парового

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 50–52.

насоса оказалась недостаточной; шланги из-за ветхости не выдерживали напор, в результате чего пришлось соединять между собой шланги разных диаметров. Пришлось поэкспериментировать и с «пипками» разных размеров на конце шланга, чтобы обеспечить приемлемый напор струи воды на выходе.

### **Изучение возможностей подъёма «Садко» в 1916 г.**

Несмотря на все трудности, по итогам водолазных работ было сделано заключение о возможности подъёма «Садко» как «мёртвого груза» при помощи понтонов с общей грузоподъёмностью не менее 2000 т. Понтоны цилиндрической формы предполагалось затопить по обеим сторонам лежащего на дне судна, соединить с судном цепями или тросами, а затем, откачивая из понтонов воду, поднять судно и отбуксировать его для ремонта.

В качестве другого варианта (с гораздо меньшим шансом на успех), предлагалось использовать два одинаковых парохода с крепкими корпусами, имеющими водонепроницаемые отсеки с общей грузоподъёмностью также в 2000 т. Предполагалось, что наполнением водонепроницаемых отсеков пароходов и последующим откачиванием воды можно было бы изменить осадку пароходов на 6–8 футов.

2 (15) августа 1916 г. на борту парохода «Соловецкий» в Кандалакшском заливе командир ледокола «Садко» И.Д. Бурков, водолазный офицер старший лейтенант Симонов и руководитель спасательных работ прапорщик Юхневич подписались под оптимистичным выводом: «Садко» можно поднять за два месяца с помощью затопляемых понтонов или за четыре месяца с использованием пароходов (на «непредвиденные случайности» отводились ещё один-два месяца)<sup>1</sup>.

Позднее специалисты обсудили различные варианты подъёма «Садко». Рассматривались уже четыре способа: 1) при посредстве плавучих понтонов или судов; 2) при использовании затопляющихся понтонов, накачиваемых воздухом; 3) посредством воздушных гибких мешков, размещаемых в трюмах и отсеках с накачиванием в них воздуха; 4) японский способ подъёма судов при посредстве бамбука.

После сравнения достоинств и «неудобств» каждого способа, а также примерной стоимости работ во всех случаях, самым надёжным, хотя и сравнительно дорогим способом был признан подъём при помощи затопляющихся понтонов. Которых в России... не было!

Вот что говорилось в докладе заведующего Службой снабжения и содержания ледоколов и других плавучих средств Архангельского порта инженера К.А. Шиманского:

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 55–57.

«Ввиду отсутствия в наличии в России подобных готовых понтонов, их постройка и оборудование при дороговизне материалов и рабочих рук потребует значительных единовременных затрат, которые далеко не окупятся одним подъёмом “Садко”. Этот способ может быть рекомендован лишь в том случае, если признаётся необходимым вообще организовать в России дело спасения судов. В последнем случае, даже при обслуживании дела спасения судов хотя бы в районе одного Белого моря, все затраты, можно сказать с уверенностью, вполне окупятся бы»<sup>1</sup>.

К докладу прилагались описание, спецификация и эскизы понтонов. Был составлен список необходимого оборудования; отмечено, что помимо водолазных партий потребуется привлечь к работам 10 плотников, три пары кузнецов, двух слесарей и трёх такелажников. Срок работы «с осторожностью» определялся как 100 рабочих дней. Согласно смете, все расходы на подъём должны были составить 1 075 000 руб., из которых большая часть расходов (1 013 500 руб.) приходилась на постройку и доставку в Архангельск шести понтонов с арматурой, тросами и пр. (рис. 3, 4, 5)<sup>2</sup>.

Как видно из документов ГААО, авария ледокольного парохода «Садко» произошла из-за т.н. «человеческого фактора». Многолетний опыт плаваний по Белому морю капитана И.П. Буркова и, в частности, его опыт командования паровыми судами, совершающими рейсы в Кандалакшу, в данном случае послужил во вред как лично ему, так и, особенно, ледокольному пароходу. И.П. Бурков, понадеявшись на свой опыт, при проводке «Садко» по сложному фарватеру упустил из внимания факт, что осадка «Садко» была большей, чем осадка пароходов, которыми он привык командовать, а скорость его движения в тот злополучный день 20 июня (3 июля) 1916 г. «превышала возможность осторожного плавания».

С учётом результатов работы водолазов, Служба снабжения и содержания ледоколов и других плавучих средств Архангельского порта при содействии привлечённых специалистов ещё в 1916 г. разработали подробный проект подъёма ледокольного парохода «Садко», подготовили соответствующую документацию, чертежи и сделали смету расходов.

Именно в связи с необходимостью подъёма «Садко» в 1916 г. была признана желательность эксплуатации в будущем на акватории Белого моря буксира-спасателя, оснащённого противопожарным и водолажным оборудованием.

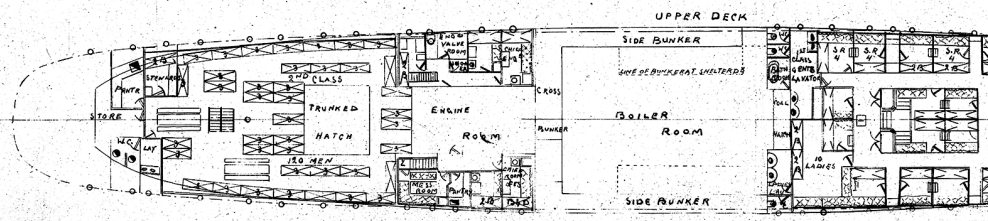
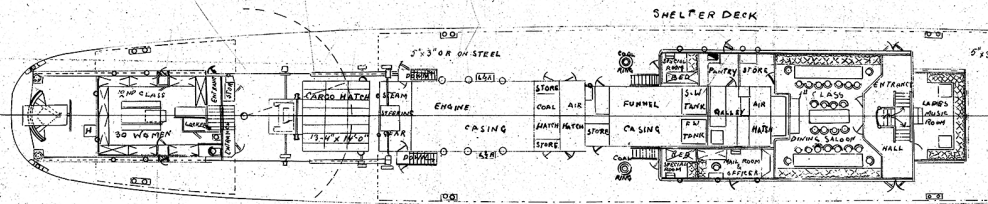
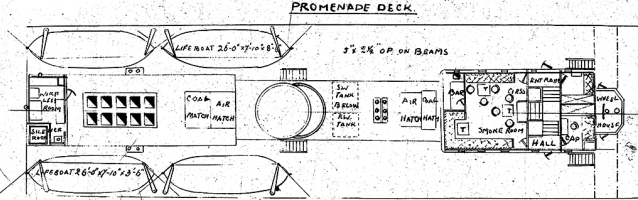
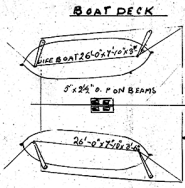
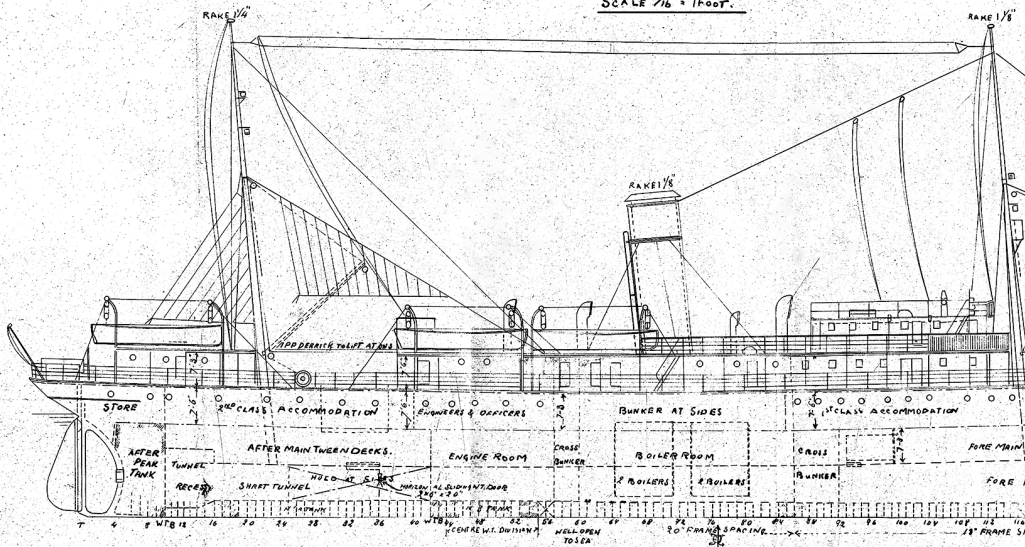
Именно в 1916 г. было высказано пожелание «организовать в России дело спасения судов», т.к. предполагаемые к изготовлению для подъёма

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 96 об.

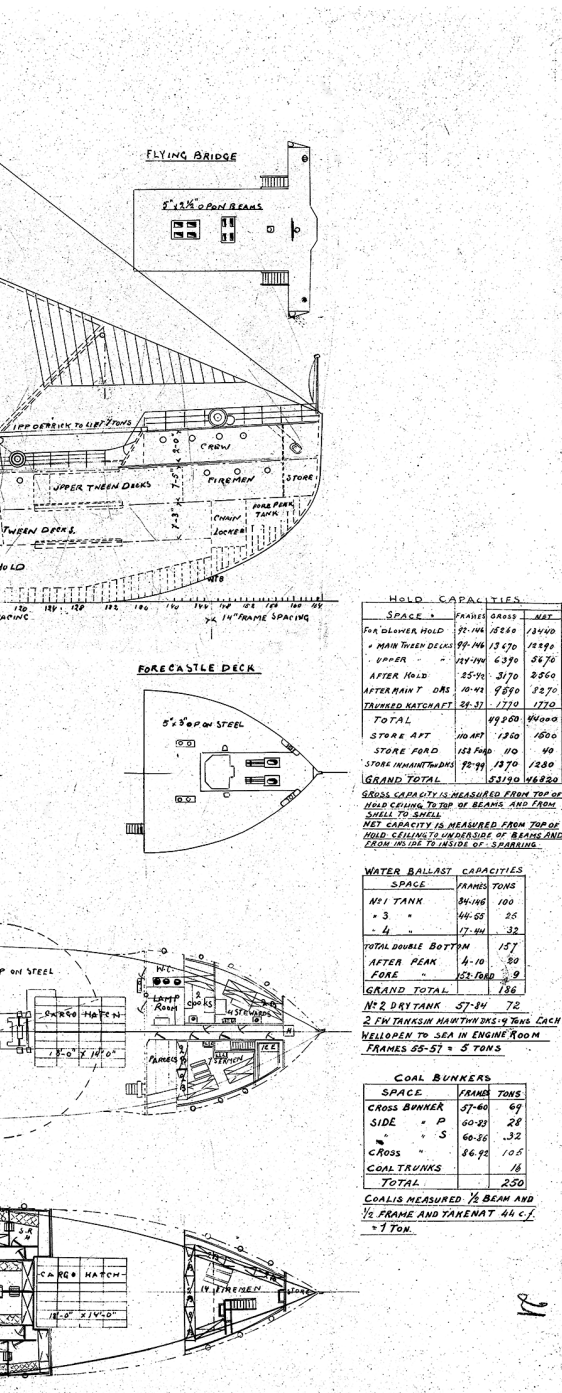
<sup>2</sup> Там же. Л. 97 и об.

### S.S. "LINTROSE" CAPACITY PLAN

PRINCIPAL DIMENSIONS: - 255'-0" PP x 37'-4" BE x 17'-6" OML to UPPER DECK  
SCALE 1/8" = 1 FOOT.







**HOLD CAPACITIES**

SPACE	FRAMES	GROSS	NET
FOR BLOWER HOLD	52-54	1850	1340
MAIN TRUSS DECK	52-54	1370	1020
UPPER	52-54	630	260
AFTER PEAK	55-57	370	260
AFTER PEAK 1 ORS	50-51	950	260
TRUSS KITCHEN	54-55	170	170
<b>TOTAL</b>		<b>4920</b>	<b>3620</b>
STORE AFT	10-17	130	100
STORE FORD	12-14	110	90
STORE IN MAIN TRUSS	72-74	120	120
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>5210</b>	<b>3620</b>

GROSS CAPACITY IS MEASURED FROM TOP OF HOLD CEILING TO TOP OF BEAMS AND FROM SHELL TO SHELL.  
NET CAPACITY IS MEASURED FROM TOP OF DOUBLE CEILING'S UNDERSIDE OF BEAMS AND FROM INSIDE TO INSIDE OF SPACINGS.

**WATER BALLAST CAPACITIES**

SPACE	FRAMES	TONS
NO 1 TANK	54-56	100
" 3 "	44-53	25
" 4 "	17-24	32
<b>TOTAL DOUBLE BOTTOM</b>		<b>157</b>
AFTER PEAK	4-10	30
FORE "	12-14	9
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>196</b>

NO 2 DRY TANK 57-59 72  
2 FT MAIN TRUSS DECK 4 TONS EACH  
WELLOPEN TO SEA IN ENGINE ROOM  
FRAMES 55-57 = 3 TONS

**COAL BUNKERS**

SPACE	FRAMES	TONS
CROSS BUNKER	57-60	69
SIDE " P	60-63	28
" " S	60-63	32
CROSS "	86-90	105
COAL TRUNKS		16
<b>TOTAL</b>		<b>250</b>

COALS MEASURED 1/2 BEAM AND 1/2 FRAME AND TAKEN AT 44 C/I = 7 TON.

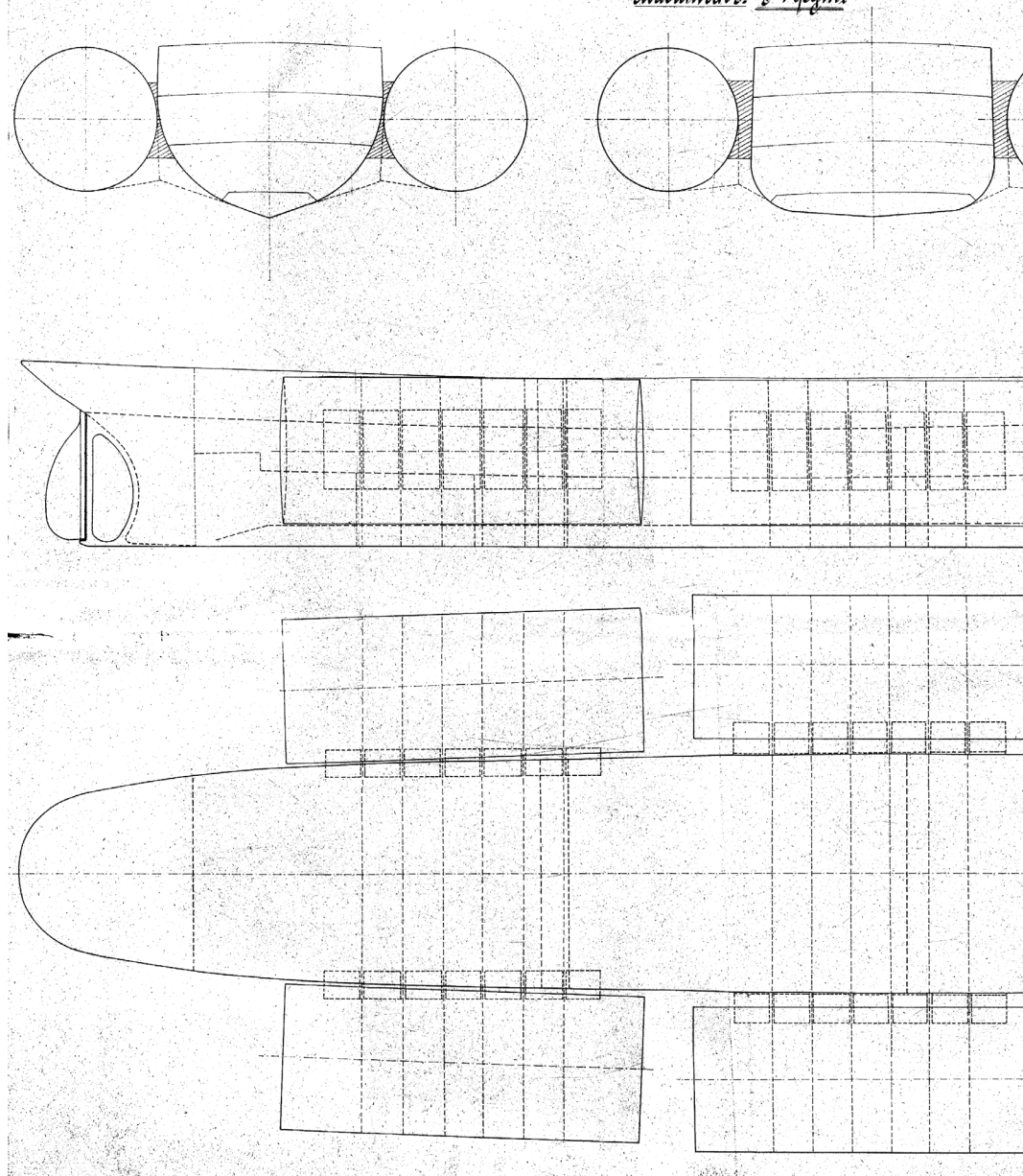
Рис. 3. Схема ледокольного парохода Lintrose<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 35. Л. 21.

Л 81

Схема расположения по  
при подъеме ледяной

Масштаб: 1/8" = 1 фут.



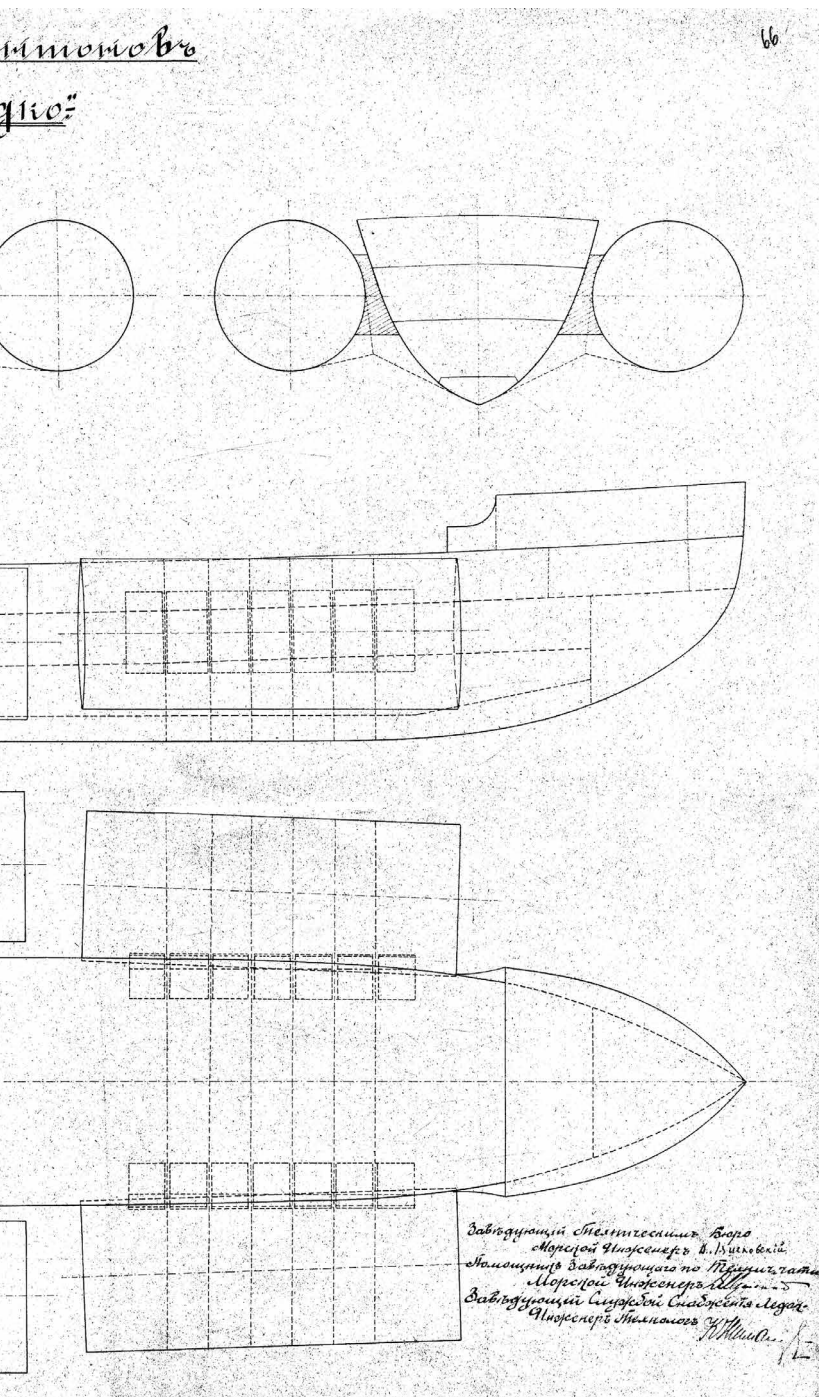


Рис. 4. Схема расположения понтонов при подъёме ледокола «Садко». Проект 1916 г.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 37а. Л. 66.



Рис. 5. Понтоны, при помощи которых специалистами ЭПРОНа был поднят «Садко» в 1933 г.<sup>1</sup>

«Садко» дорогостоящие понтоны и оборудование смогли бы окупиться лишь при условии их неоднократного применения.

Две революции 1917 г., Гражданская война, иностранная интервенция помешали осуществлению задуманного.

«Дело спасения судов» было организовано уже в СССР в 1920-х гг. – знаменитая Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). ЭПРОН и поднял «Садко» со дна Белого моря в 1933 г.

---

<sup>1</sup> Фото из издания: ЭПРОН. 1923–1933. Очерки бригады писателей. Л., 1934.

АНДРИЕНКО В.Г.

## Недолгая история Убекосевера (1920–1935)

ANDRIENKO V.G.

## A short history of the Agency of Navigation Safety in Northern Seas (Ubekosever) (1920–1935)

### **Сведения об авторе:**

*Андрienко Владимир Григорьевич, историк ледокольного флота (Санкт-Петербург)*

*andrienko46@mail.ru*

### **Author:**

*Andrienko Vladimir Grigorievich, historian of the icebreaker fleet (St. Petersburg)*

*andrienko46@mail.ru*

### **Аннотация**

В статье рассказывается об Убекосевере, единственном военно-морском учреждении, вобравшем в себя всю материально-техническую базу, фонд служебных, казарменных и жилых зданий, плавсредства, портовое хозяйство и основные кадры расформированных военно-морских органов. Охарактеризована структура, кадровый состав Убекосевера, задачи его работы в 1923–1933 гг.

### **Abstract**

The paper tells about Ubekosever, the only naval institution that known to embrace the entire material and technical base, a wide range of properties including housing stock, office buildings, barracks and quarters, as well as watercraft, port facilities and the main personnel of the disbanded naval bodies. The structure, personnel list of Ubekosever and its mission in 1923–1933 are also provided in the paper.

### **Ключевые слова:**

Убекосевер, Морские силы Северного моря, гидрографическая служба.

### **Keywords:**

Ubekosever, Naval forces of the North Sea, the hydrographic service

С началом Первой мировой войны первостепенное значение получили экспортно-импортные морские перевозки грузов между Россией и её союзницами – странами Антанты через порты Русского Севера (и в первую очередь Архангельск). Эти перевозки осуществлялись по морскому пути через Баренцево и Белое моря.

Для обеспечения безопасности этого пути, защиты подходов к портам и самих портов была организована Флотилия Северного Ледовитого океана (ФСЛО), включающая в себя в 1917 г. до сотни единиц (в том числе 1 линкор, 2 крейсера, 6 эскадренных миноносцев и более 40 тральщиков). Базировалась флотилия на Архангельске и Мурманске (Романов-на-Мурмане).

После восстановления советской власти на Русском Севере ФСЛО и присоединённая к ней Северо-Двинская военно-речная флотилия формально оставалась довольно многочисленной. В марте 1920 г. их преобразовали в Беломорскую флотилию, а в апреле – в Морские силы Северного моря (МССМ), в составе которых насчитывалось 98 судов и плавсредств.

Если обратиться к известной всем «красной» Большой Советской энциклопедии (3-е изд.), то в статье «Северный флот» говорится, что к 1923 г. флот на Севере был ликвидирован, а в 1933 г. возрождён с созданием Северной военной флотилии. О том, что происходило с судами и моряками на Русском Севере в течение 1923–1933 гг., ничего не сообщалось. В эти годы действовали Убекосевер и пограничная флотилия.

После подписания Брестского мира и перехода флота на мирное положение Главное гидрографическое управление (ГГУ) Народного комиссариата по морским делам получило реальную возможность реорганизовать и расширить свою деятельность. С лета 1918 г. ГГУ приступило к организации на всех морских театрах самостоятельных органов гидрографической службы – *управлений по обеспечению безопасности кораблевождения* (сокращённо Убеко), подчинённых непосредственно ГГУ. Первоначально имеющиеся на морях гидрографические экспедиции в эти управления не включались, оставаясь отдельными службами в ведении того же ГГУ, т.к. создание Убеко преследовало, в первую очередь, цель обеспечения эксплуатации морского бассейна, а не его исследование.

Организовать соответствующее управление на Белом и Баренцевом морях предполагалось ещё в 1918 г., однако события Гражданской войны отодвинули его создание до момента восстановления советской власти на Русском Севере. Это произошло 15 февраля 1920 г. после освобождения Архангельска. Сегодня этот день считается днём основания Гидрографической службы Северного флота (ГС СФ).

Первое его название, по сложившейся в то время традиции, сокращалось как Убекобел<sup>1</sup>, но вскоре оно было заменено на более благозвучное – Убекосевер (Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях).

В мае 1918 г. последовало назначение директором гидрографического и штурманского отдела этого управления военмора А.П. Екимова. Ему было поручено сформировать Убеко из всех имеющихся на бассейне служб, относящихся к гидрографии: Дирекции маяков и лоции, Службы связи Белого моря, лоцмейстерской (бывшее общество архангельских лоцманов, затем лоцманский отдел Управления морским транспортом Белого моря и Северного Ледовитого океана (Белмортран) и гидрометеорологической службы Белмортрана. Первоначально гидрографические экспедиции Белого моря и Северного Ледовитого океана в состав управления не вошли.

В составе Убеко было четыре отдела: гидрографический и штурманский (дирекция гидрографии и штурманского дела), маячно-технический (дирекция маяков и технического дела), гидрометеорологический и распорядительный, а также медицинская часть.

Район действия новой организации охватывал огромную территорию: от финской (финляндской) границы на западе (Вайда-губа, полуостров Рыбачий) до западного побережья полуострова Ямал, о. Вайгач, и архипелага Новая Земля (включительно) на востоке.

Начальник Убеко был непосредственно подчинён Главному гидрографическому управлению, а в период войны и мобилизации – начальнику МССМ (в оперативном отношении).

В 1922 г. после расформирования гидрографической экспедиции при Гидрографическом и штурманском отделе создали гидрографический отряд, состоявший из партий Белого моря и Северного Ледовитого океана.

В связи с общим сокращением вооружённых сил страны, начавшемся в эти годы, значительно уменьшился судовой состав флотов на морях, а его моряки демобилизовывались. Наиболее кардинальное решение приняли в отношении МССМ, которые в конце 1922 г. попросту ликвидировали. Причём командующий (наморси) МССМ П.П. Михайлов возглавил Убекосевер, которое в результате такой «реорганизации» осталось единственным военно-морским учреждением на Белом и Баренцевом морях. Управлению были переданы вся материально-техническая база МССМ, фонд служебных, казарменных и жилых зданий, плавсредства, Архангельский и Мурманский военные порты со всеми сооружениями и имуществом, а также основные кадры расформированных военно-морских

<sup>1</sup> Убекобел – Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Белом и Баренцевом морях.

органов. Начальник нового управления стал именоваться старшим морским начальником Севера. Снабжение и ремонт судов на Севере теперь осуществлялось через Управление.

Конечно, только что организованное управление не было в состоянии подменить такую сложную и многоцелевую военную структуру, как флот. Речь главным образом шла о сохранении хотя бы формального присутствия (обозначения) военно-морских сил на бассейне. Недаром почти одновременно на Севере была создана пограничная флотилия, в которую вошли суда, переданные из МССМ и того же Убекосевера, а личный состав состоял из военморов тех же морских сил.

После передачи Службы связи в ведение ГПУ в 1922 г. все вопросы поддержания связи на Севере между маяками, гидрометеорологическими станциями, радиостанциями и внутри учреждения перешли в непосредственное ведение Убеко. Выполнение этих задач было возложено на часть связи, созданную при Маячно-техническом отделе.

В результате реорганизаций в 1923 г. сложилась несколько изменённая структура Убекосевера, сохранившаяся с минимальными изменениями до создания Северной военной флотилии (табл. 1, 2; рис. 1).

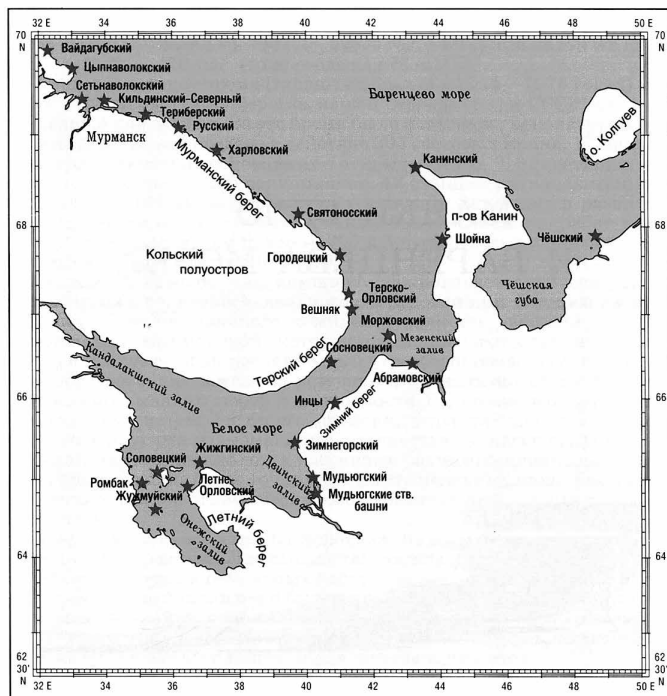


Рис. 1. Маяки на берегах Белого и Баренцева морей



Все отделы Убекосевера удалось сконцентрировать в одном здании Полуэкипажа в Соломбале (рис. 2).

На Убеко возлагалось множество задач: производство гидрографических исследований; составление морских карт и лоций; издание временных карт; устройство и содержание береговых и плавучих маяков, предостерегательных огней, знаков, а также полярных радиостанций;

**Таблица 1.** Структура Убекосевера в 1923–1932 гг.

Административно-распорядительный отдел (включая юрисконсультскую часть)	1) Канцелярия 2) Амбулатория 3) Приёмная комиссия 4) Хозчасть 5) Административная часть 6) Финансовая часть
Гидрографическо-штурманский отдел:	1) Картографическая часть 2) Инструментальная камера и депо карт 3) 4 лоцдистанции: Мурманская, Онежско-Двинская, Горловско-Мезенская, Кандалакшская, Новоземельная 4) 3 лоц-вахты: Архангельская, Онежская и Кольская 5) Астрономическая часть
Гидрометеорологический отдел	1) часть гидрометеостанций 2) часть Службы погоды 3) часть гидрологических и аэрологических наблюдений
	Центр управление отдела в Архангельске. 36 гидрометеостанций, большей частью при маяках, 9 из них ведают только наблюдениями за ледовым покровом, и ещё 30 пунктов по наблюдению за замерзанием и вскрытием рек северного бассейна, и 5 аэрологических (Архангельск, Александровская, Вайгач, Юшар и Матшар. На отдел возлагалось снабжение станций, аналогично маякам и замена наблюдателей каждое лето, а также — ежедневный выпуск бюллетеня погоды
Техническо-хозяйственный отдел	(включая финансово-счётную часть на правах отдела и отделы бывшего Архангельского военного порта, а также соответствующий хозяйственный аппарат Убеко).
Маячно-технический отдел	1) Маячное отделение 2) Техническая часть а) маячная мастерская, .....б) ацетиленовый з-д, .....в) судоремонтные мастерские .....г) отделение технического снабжения 3) Маячно-строительная часть 4) Часть по заведыванию радиостанций 5) Суда
	К моменту организации Убекосевер в 1920 г. на бассейне имелось: 19 маяков, 1 плавмаяк, 40 шхерных огней, 19 створных знаков (освещаемых), 4 сирены и 6 туманных предостерегательных станций
	(в ведение отдела входит также организация спасательного дела и заготовка техснабжения)

При начальнике Убеко – строевая часть и политехсекретариат Северного флота, как при старшем морском начальнике Севера



Рис. 2. Здание Полуэкипажа в Архангельске (Соломбала), где размещалась Убекосевер (фотоснимок 1899 г.)

своевременное оповещение мореплавателей о состоянии фарватеров и банок, устройство астрономических, компасных и гидрометеорологических обсерваторий и станций и руководство их работой; устройство и содержание спасательных станций и судов, использование судовых

**Таблица 2.** Маяки, огни, знаки, сирены и станции в ведении Убекосевер (на 1920–1921 гг.)

Акватория	Маяки
Белое море	11 классных маяков (почти на всех керосиновое освещение): Городецкий, Орловский, Сосновец, Жужмуйский, Чесменский, Жижгинский, Мудьюгский, Зимнегорский, Инцы, Абрамовский, Моржовский 3 мелких: Ромбакский, Летне-Орловский, Унской губы 22 шхерных огня 17 створных знаков (служители только на Мудьюгских башнях) 2 сирены (одна при Городецком маяке) 1 плавмаяк (Северо-Двинский) 5 туманных предостерегательных станций
Северный Ледовитый океан	1 классный маяк — на Святом Носе 5 малых маяков: Вайдо-губский, Цып-Наволоцкий, Сеть-Наволоцкий, Седловатый, Териберский 18 шхерных огней 2 створных знака 2 сирены и 1 туманная станция

навигационных журналов, снабжение судов военного и торгового флота по штурманской и гидрографической частям, заведывание лоцманской службой.

Кроме того, на управление легла ответственность за сохранение выведенных из состава флота кораблей и судов, обслуживание и охрану различных военных складов и т.п. до пожарной безопасности береговых объектов и содержания автопарка и конюшни.

Ни о какой военно-морской роли управления говорить не приходилось. Почти весь его личный состав был вольнонаёмным, и только руководство представляли военморы-специалисты.

Осознав ошибочность ликвидации гидрографических экспедиций на бассейне, уже в 1923 г. был создан Отдельный Северный гидрографический отряд (ОСГО), который в 1923–1924 гг. успешно выполнил важное правительственное задание – построил полярную обсерваторию в проливе Маточкин Шар. В мае 1924 г. на базе ОСГО под руководством Н.Н. Матусевича была организована Северная гидрографическая экспедиция (СГЭ), разделённая на два, а потом три отряда, каждый из которых работал, соответственно, у Мурманского побережья и в районах Белого и Баренцева морей и Новой Земли. СГЭ работала, напрямую подчиняясь Гидрографическому управлению (ГУ). А вот основанную «обсерваторию» на Матшаре после вступления в строй в том же 1924 г. благополучно передали в ведение Убекосевер (радиостанции в карских проливах изначально обслуживались «убековцами»).

Несмотря на многоцелевую направленность деятельности Убекосевера, численность его судов практически не увеличивалась, а количество сотрудников до 1926 г. неуклонно уменьшалось. Так, если на 1 августа 1920 г. всего в управлении (Дирекция маяков и лоции, Служба связи, Гидрометеорологический отд.) числилось по штату 1065 чел. (в т.ч. 379 военморов), то в 1926 г. только 565 чел., в том числе 48 на полярных станциях в проливах архипелага Новой Земли и 185 чел. на судах. Ситуацию не изменило и включение в состав Убекосевера сначала личного состава гидрографических экспедиций, а потом и учреждений Архангельского военпорта.

Для обслуживания маяков и знаков, а также гидрологических и полярных станций управление имело бывшие суда дирекции маяков и лоции, гидрографических экспедиций, а также несколько тральщиков (рис. 3, 4). Кроме того, для повседневных нужд лоцмейстерств и вахт использовались буксиры, баржи, моторные и паровые катера. Учитывая не лучшее состояние судов, невозможность серьёзного ремонта, а также нехватку топлива (особенно в начале 1920-х гг.), использовали их порой не более 50 % возможного времени. Так, в 1922 г. были поставлены на сохранение

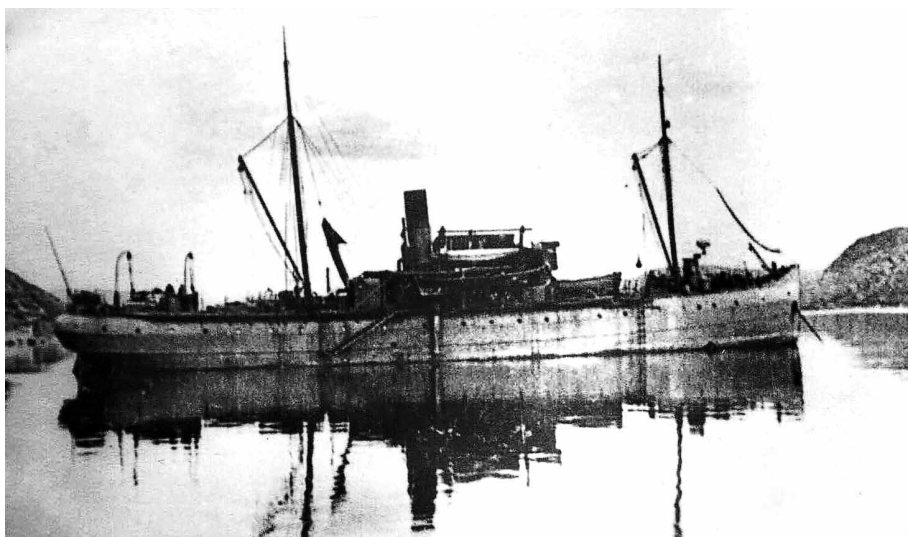


Рис. 3. Гидрографическое судно «Соломбала» (бывший финский пароход «Экспресс»)

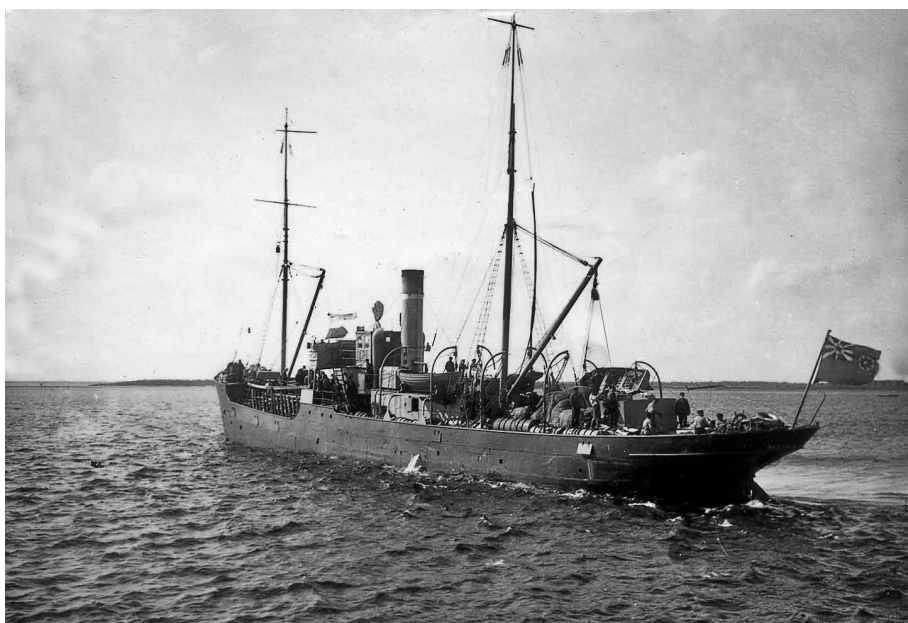


Рис. 4. Гидрографическое судно «Пахтусов» под гидрографическим флагом

гидрографические суда «Таймыр», «Снежинка» (с 1918 г. – «Кия»), «Лейтенант Овцын» и «Моод» (бывший «Спасательный 1»). Малоприспособленные для гидрографических и лоцмейстерских работ тральщики сдавали в аренду.

В результате в кампанию 1923 г. работали лишь пять гидрографических судов – «Соломбала», «Мурман», «Батарейный», «Пахтусов», «Полярный», лоцсудно «Кузнечиха», плавмаяк «Северо-Двинский»<sup>1</sup> (табл. 3), баржа Северо-Двинская, плавдок (рижский) и три буксира («Либава», «Меркурий», «Голландия»). Кроме того, имелось семь моторных и один паровой катер.

К 1925 г., в связи с переходом «Купавы» и «Мурмана» в Северный гидрографический отряд, а затем и в экспедицию, пришлось вернуть в строй «Таймыр». В 1922 г. для пополнения флота Убекосевера с Балтики перегнали гидрографическое судно «Мятедь» («Метель»). После аварии и ремонта это судно ввели в состав Убекосевера. В 1924 г. для усиления судового состава СГЭ опять же с Балтики отправили гидрографическое судно «Азимут». К 1925 г. судовый состав управления стабилизировался: каждое лето и осень работали 7–8 гидрографических судов, пароход (гидрографический катер) «Кузнечиха», плавмаяк и 2–3 буксира (табл. 4).

На экипажи этих судов легла тяжелейшая работа по обслуживанию маяков, различных знаков и других гидрографических объектов. Как правило, моряки сами доставляли на шлюпках к береговой полосе необходимое снабжение, оборудование и материалы, ремонтировали

**Таблица 3.** Работа судов Убекосевера в кампанию 1924 г.

Тип судна	Наименование	Рейсов	Миль	Время плавания
Гидрографические суда	«Соломбала»	5	5258	31.05—26.10
	«Пахтусов»	5	3558	07.06—26.10
	«Батарейный»	6	5301	07.06—15.10
	«Полярный»	5	4621	06.06—16.09
	«Мезень»	12	1007	21.06—30.11
	«Мурман»	1	405	переданы СГЭ в июле 1924
	«Купава»	1	--	
	«Кузнечиха»	--	--	
Плавмаяк	«Северо-Двинский»	--	--	

<sup>1</sup> Плавмаяк устанавливался на бере Северной Двины, а пароход «Кузнечиха» использовался для ограждения бара и фарватера этой реки до Архангельска.

**Таблица 4.** Гидрографические суда Убекосевера и Северной гидрографической экспедиции

Название на начало 1920 г. / первонач. название (год постройки)	Водоизм., т, длина х ширина х осадка х мощность пармах, л.с., ск., уз, дальн. плав, миль	Переименования	Примечания
В составе флота Убекосевера			
«Соломбала» / Экспресс (1876)	750 т, 47,6 х 7,9 х - м, 500 л.с., 7,5 уз	--	17.1.1930 сдано для разборки на металл
«Батарейный» / «Толтик» (1911)	1010 т, 44,1 х 8,2 х 4,1 м, 850 л.с., 9/8 уз	с 1925 г. «Помор» с 1.1.1932 – «Мензула»	26.6.1939 погибло во время шторма в Кандалакшском зал.
«Пахтусов» (1898)	1545 т, 53,1 х 7,9 х 4,4 м, 400 л.с., 8 уз.	с 1.1.1932 – «Маяк»	С лета 1933 в СВФ, 6.10.1943 погибло в Кувшинской салме от ударов ВВС противника. В 1944 поднято, после войны разобрано на металл
«Полярный» / «Кит» (1911)	1200 т, 52,5 х 8,5 х 5,2 м, 860 л.с., 8,5 / 7 уз., 5000 миль	с 1.1.1932 – «Меридиан»	Потоплено 24.07.1941 тремя герм. ЭМ у о. Харлов
«Мезень» / «Хубро», «Т4»		с 1.1.1932 «Марка»	В 1956 пошел на слом
«Кереть» / «Т-8» «Скум» (1912)	325 т, 32,3 х 5,9 х 3,2 м. 450 л.с. 10 уз., 1800 миль	с 1.1.1932 – «Масштаб»	С 1928 гидрографическое судно. С 1933 вошёл в состав СВФ. 29.04.1957 г. сдан для разборки на металл
«Кола» / «Т21» (1916)	500 т, 43,2 х 7,2 х 4,4 м, 500 л.с., 10,5 уз., 2640/3840	с 1925 – «Кола»	в Убекосевер в 1924–1926. В 1927 передан в состав пограничной флотилии
«Таймыр» (1909)	1360 т, 60 х 11,9 х - м, 1200 л.с., 12 / 8 уз., 10000 миль	с 1.1. по 26.5.1932 – «Метеоролог»	С лета 1933 в СВФ. С 1941 в составе флота Главного управления СМП. Исключено из списков 1953 (?)
«Мятель» (Метель) / «Бойкий» (1916)	820 т, 53,2 х 8,6 х 4,3 м. 750 л.с., 12/8 узлов, 1900 миль	«Метель»	С лета 1933 в СВФ. В 1966 сдано для разборки на металл
«Кузнечиха» (1910)	190 т, 26,80 х 5,35 х 4,2 м. 2 х 100 л.с., 11/9 уз., 850 миль	с 1.01.1932 – «Лоцман»	С лета 1933 в СВФ. 8 08.1959 сдан для разборки на металл
«Зенит» (1913)	87 т, 17,63 х 4,26 х 2,58 м. 180 л.с., 8 уз.	с 1.01.1932 – «Кренометр»	Первоначально буксир, 1.01.1932 переклас. в ГИСУ. 27.03.1960 исключён из списков

Название на начало 1920 гг. / первонач. название (год постройки)	Водоизм., т, длина х ширина х осадка х мощность пармах, л.с., ск., уз, дальн. плав, миль	Переименования	Примечания
В составе СГЭ			
«Мурман» / «Андрей Первозванный» (1899)	500 т, 46 х 7,9 х 3,6 м. 475 л.с. 9 / 7,5 уз., 3170 миль	с 1.1.1932 – «Мгла»	С 13.5.1924 в сост. СГЭ. С 1933 в сост. СВФ, 25.6.1959 сдан для разборки на металл
«Купава» «Сюрендальс-фиорд» (1915)	805 т, 46,1 х 7,0 х 4,4 м., 750 л.с., 10,5/8 уз., 2788 миль	с 1.01.1932 «Мигалка»	С 18.07.1924 г. в сост. СГЭ. с 9.08.1933 г. – в состав СВФ. 3.10.1957 г. для разборки на металл
«Азимут»	500 т, 45,3 х 8 х 2,8 м. 650 л.с., 11/9 узлов, 1584 мили	с 1.1.1932 – «Мороз»	12.02.1960 г. сдан в отдел фондового имущества для разборки на металл

и сооружали знаки. И это при том, что численность экипажей из года в год сокращалась. Например, в 1920 г. на «Пахтусове», «Полярном» и «Соломбале» по штату должно было быть по 51 чел., в 1924 г. было по 39 чел., а в 1926 г. – только по 37 чел.

После окончания кампании почти все вольнонаёмные моряки увольнялись, а оставшиеся военморы, зачастую самостоятельно, занимались текущим ремонтом судов. В 1924 г. на судах СГЭ оставили по семь человек! (рис. 5, 6).

С 1924 г. все суда ходили под кормовым флагом гидрографических и лоцмейстерских судов, включая плавмаяк. Начальник Убеко поднимал свой брейд-вымпел – синий с эмблемой, в головке флаг ВМФ (рис. 7, 8, 9).

С 1920 по 1933 гг. возглавляли Управление последовательно семь моряков.

Первым начальником (1920–1922 гг.) был бывший капитан 1 ранга Анатолий Петрович Екимов, на одну кампанию (1923 г.) его сменил бывший капитан 2 ранга и бывший начальник МССМ Пётр Петрович Михайлов. Некоторое время (05.10.1923–21.06.1924) руководил управлением известный гидрограф Николай Иванович Евгенов. Его сменил ещё один специалист – Василий Николаевич Чичагов, который с 1920 г. возглавлял Дирекцию маяков и лоции Белого моря, а затем Маячно-технический отдел Убеко. Он был начальником Убекосевер в 1924–1926 гг. и в 1927–1928 гг. В 1923–1929 гг., при других руководителях управления, Чичагов неизменно оставался в должности заместителя начальника по технической части (рис. 10).

Очередные руководители Управления были т.н. «выдвиженцами» и являлись не только начальниками, но и комиссарами Убекосевера: Иван

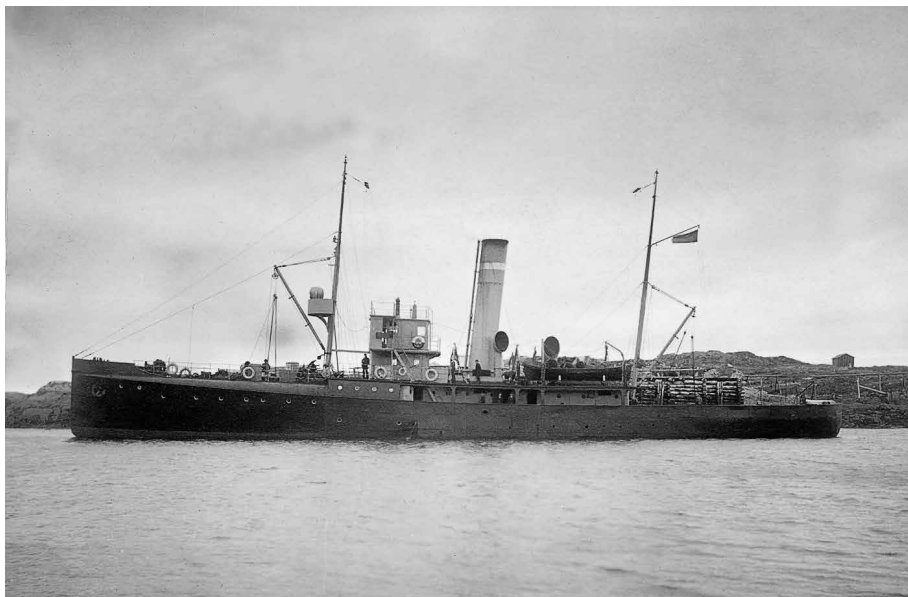


Рис. 5. Гидрографическое судно «Мятедь»

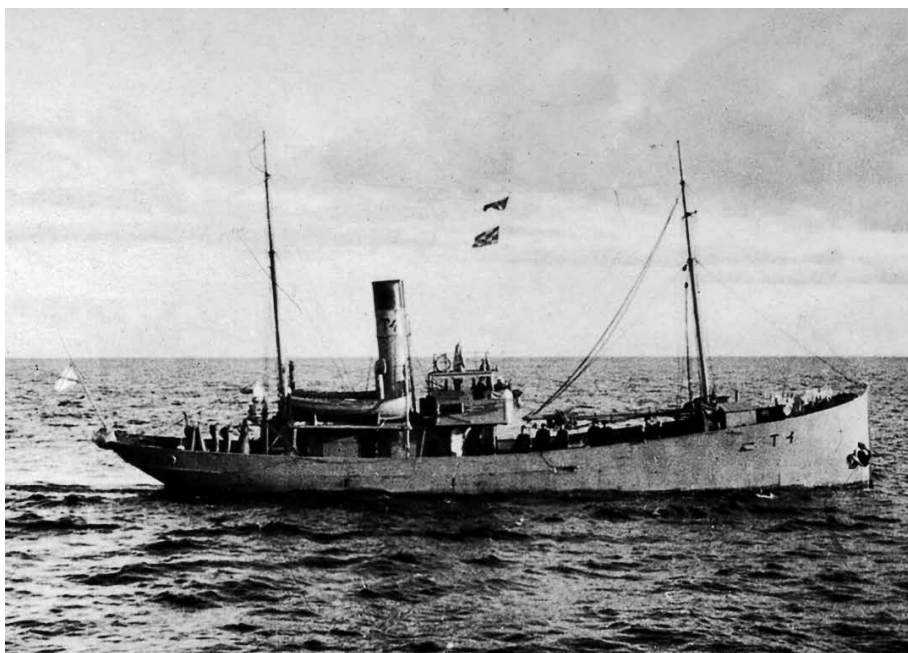


Рис. 6. Гидрографическое судно «Мезень»



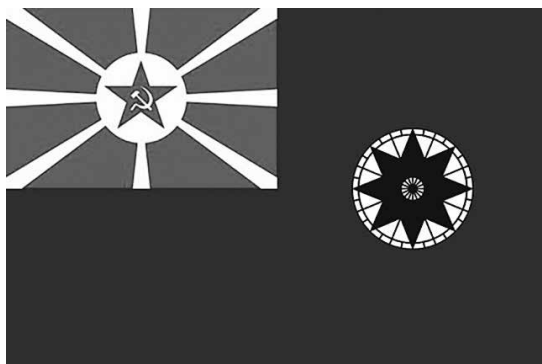


Рис. 7. Кормовой флаг гидрографических и лоцмейстерских судов, если командиром был военный моряк (военмор)



Рис. 8. Кормовой флаг гидрографических и лоцмейстерских судов, если командир вольнонаёмный (гражданское лицо). Вместо военно-морского флага в крыже изображались золотые серп и молот на красном фоне



Рис. 9. Брейд-вымпел Начальника Убеко



Рис. 10. В.Н. Чичагов на борту британского линкора (фотоснимок 1915 г.)

Борисович Богачёв (26.04.1926 (факт. 15.06.1926) – 08.10.1927 и 09.07.1928–23.04.1929); Бертольд Андреевич Зарин (27.05.1929–26.11.1932) и Александр Андреевич Утенькин (26.11.1932–01.06.1933).

В 1933 г. была сформирована Северная военная флотилия (в дальнейшем ставшая Северным флотом) и Убекосевер перешёл в прямое подчинение её командования, сохранив в специальном отношении подчинение к ГУ. А зимой 1935 г. управление реорганизовали в Гидрографический отдел флотилии, который был передислоцирован из Архангельска в Мурманск.

**Источники и литература:**

РГАВМФ. Дела фондов: р-180 (оп. 1, 2), р-457 (оп. 1), р-739 (оп. 1, 2).

Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1917–1941. Военно-исторический справочник / Авторы-составители Н.Ю. Березовский, С.С. Бережной, З.В. Николаева. М., 1992. 270 с.

Наумов И.В. Четыре этапа в истории Гидрографической службы Северного флота // 190 лет гидрографической службе военно-морского флота России. СПб., 2017 (Записки по гидрографии; № 303). С. 29–33.

ЗАХАРОВ В.Г.

Особенности командования действиями флота на трассе Севморпути в период Великой Отечественной войны (на основе анализа данных гидрометеорологической информации)

ZAKHAROV V.G.

Features of the Fleet operations on the Northern Sea Route during the Great Patriotic war (based on the analysis of hydrometeorological information)

**Сведения об авторе:**

*Захаров Виктор Георгиевич, ведущий научный сотрудник Геологического института РАН (Москва)*

*zakharov\_vg@mail.ru*

**Author:**

*Zakharov Victor Georgievich, Leading Researcher of the Geological Institute of the Russian Academy of Sciences (Moscow)*

*zakharov\_vg@mail.ru*

**Аннотация**

Рассмотрение атмосферных и ледовых условий в ходе военных операций проводилось на основе циркуляционной (Северное полушарие) и ледовой (Арктический бассейн) классификаций, а также на взаимосвязях характера циркуляции атмосферы и направлений движения льда в северной полярной области. В результате анализа указанных взаимосвязей и сведений о гидрометеорологических условиях на трассе Севморпути 1941–1945 гг. были определены элементарные циркуляционные механизмы (ЭЦМ), действующие в периоды ледовых операций флота.

**Abstract**

Atmospheric and ice conditions during the military operations were examined on the basis of circulation (Northern Hemisphere) and ice (Arctic basin) classifications, as well as the relationship between the atmospheric circulation and the directions of ice movement in the Northern polar region. The analysis of these relationships and hydrometeorological data on the Northern Sea Route in 1941–1945 results in the identification of elementary circulation mechanisms (ECM) in place during the periods of ice operations of the Fleet.

**Ключевые слова:**

Северный морской путь, тяжёлые льды, ледовая оппозиция, элементарные циркуляционные механизмы (ЭЦМ).

**Keywords:**

Northern sea route, heavy ice, ice opposition, elementary circulation mechanisms (ECM).

**Действия руководства Главсевморпути в военные годы**

С первых дней войны руководством Севморпути (во главе с И.Д. Папаниным) были приняты оперативные меры по обеспечению нормальной работы важнейших арктических портов. Трасса Севморпути была разделена на два сектора: Мурманск, Архангельск и Диксон были отнесены к Западному сектору Арктики, а Тикси и Провидения – к Восточному. Кроме того, в каждом секторе существовали синоптические бюро: западное – на Диксоне, восточное – на мысе Шмидта. Отсюда метеоданные полярных станций и прогнозы ледовых условий поступали в Штабы морских операций (ШМО).

В течение всех лет боевых действий Военно-морского флота И.Д. Папанин работал во многих арктических портах от бухты Провидения до бухты Нордвик.

При тяжёлых льдах зимы 1941–1942 гг. правительством было принято решение направить часть судов из конвоев на запад в незамерзающий порт Мурманск. Принятие экстренных мер по работе мурманского порта и организации строительства северодвинской базы были возложены на И.Д. Папанина. Вместе со штабом проводки Восточного района в июле 1943 г. он был направлен правительством для руководства навигацией в Восточном секторе Арктики. Это было связано с увеличением

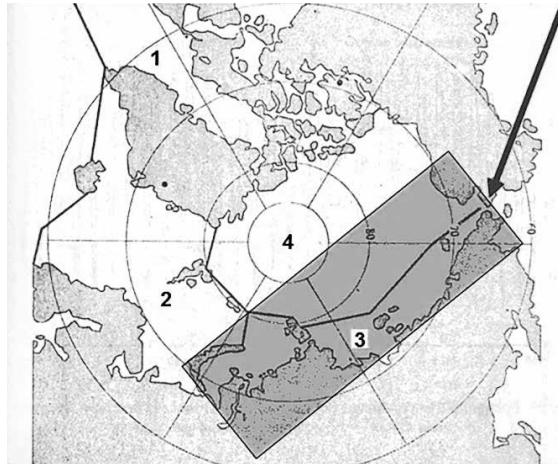


Рис. 1. Районирование Северного Ледовитого океана.  
 1 – восточно-канадские арктические воды: моря Баффина, Лабрадорское, Девисов пролив; площадь –  $2,081 \times 10^6$  км<sup>2</sup> ;  
 2 – Северо-Европейский бассейн: моря Норвежское, Гренландское, Баренцево, Белое – площадь  $3,905 \times 10^6$  км<sup>2</sup> ;  
 3 – Сибирские арктические воды: моря Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и западная часть Чукотского; площадь -  $2,506 \times 10^6$  км<sup>2</sup> ;  
 4 – Арктический бассейн; площадь –  $4,98 \times 10^6$  км<sup>2</sup>

количества иностранных и советских судов с грузами для фронта и тыла из США во Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Провиденция и дальше по Северному морскому пути на запад.

Ледовые проводки караванов судов по Севморпути в годы войны осуществлялись вооружёнными ледоколами «Ленин», «И. Сталин», «Красин», «А. Микоян», «Л. Каганович», «Северный ветер» и другими.

Из части ледокольных и гидрографических судов Главсевморпути, а также рыболовных траулеров был сформирован северный отряд Беломорской военной флотилии (БВФ). Наиболее крупными и хорошо вооружёнными кораблями Северного отряда БВФ были ледорез «Литке» (СКР-18) и ледокольный пароход «Дежнев» (СКР-19). Гидрографические шхуны ГУСМП – «Циркуль», «Полярник» и «Папанин» перешли в ранг сторожевых кораблей.

На важных участках Западного сектора Арктики — на северной оконечности Новой Земли – мысе Желания и острове Диксон устанавливались артиллерийские орудия.

Исследование атмосферных и ледовых условий в ходе военных операций проводилось на основе классификаций элементарных

циркуляционных механизмов (ЭЦМ) Северного полушария<sup>1</sup> и полей дрейфа льда в Арктическом бассейне<sup>2</sup>.

Дальнейший анализ строился на взаимосвязях характера циркуляции атмосферы и направлений движения льда в северной полярной области.

В результате анализа указанных взаимосвязей и сведений о гидрометеорологических условиях на трассе Севморпути 1941–1945 гг. были определены типы ЭЦМ, действующие в периоды основных ледовых операций Военно-морского флота.

### **Краткая характеристика состояния и условий существования льдов сибирских арктических вод на трассе Северного морского пути**

Взаимосвязи вариаций скорости вращения Земли, ледовых, климатических и атмосферных процессов Северного полушария с вулканическими извержениями и изменениями стратосферного аэрозоля XIX–XXI вв. рассмотрены ранее<sup>3</sup>. Ниже представлены эти данные с учётом состояния льдов сибирских арктических вод на трассе Севморпути.

### **Основные этапы сезонных изменений ледовых условий в морях сибирских арктических вод**

С ноября по май моря сибирских арктических вод покрыты практически сплошным льдом толщиной до 2 м (конец зимы). Около четверти площади морей (0,625 км<sup>2</sup> x 106) занято припаем. Нигде в Арктике (кроме проливов Канадского Арктического Архипелага) неподвижные льды не развиты так широко, как у сибирского побережья<sup>4</sup>.

Местами кромка припая уходит в море на сотни километров, где распространены дрейфующие льды. При отжимных ветрах эти льды отступают от кромки, образуя заприпайные полыньи (рис. 3).

В ряде районов зимний ветровой режим создаёт условия, при которых заприпайные полыньи носят стационарный характер, как, например, Новосибирская полынья.

*Однолетние льды* – распространены на большей части сибирских арктических вод.

<sup>1</sup> Кононова Н.К. Классификация циркуляционных механизмов Северного полушария по Б.Л. Дзердзеевскому. М., 2009. 372 с.

<sup>2</sup> Горбунов Ю.А., Лосев С.М., Дымент Л.Н. Поля дрейфа льда в Арктическом бассейне при типовых барических ситуациях. Справочное пособие. СПб., 2008. 35 с.

<sup>3</sup> Кононова Н.К. Типы глобальной циркуляции атмосферы: результаты мониторинга и ретроспективной оценки за 1899–2017 гг. // *Фундаментальная и прикладная климатология*. 2017. № 3. С. 108–123.

<sup>4</sup> Захаров В.Ф. Морские льды в климатической системе. СПб., 1996. С. 128–136.

Рис. 2. Изменения площади морских арктических льдов, скорости вращения Земли, температур воздуха и стратосферного аэрозоля в циркуляционные эпохи Северного полушария XIX–XXI вв.

**2.1.** Крупные вулканические извержения взрывного типа и стратосферный аэрозоль (1850–1990 гг.) в условиях вариаций скорости вращения Земли, динамики ледовых, климатических и атмосферных процессов Северного полушария XIX–XXI вв.

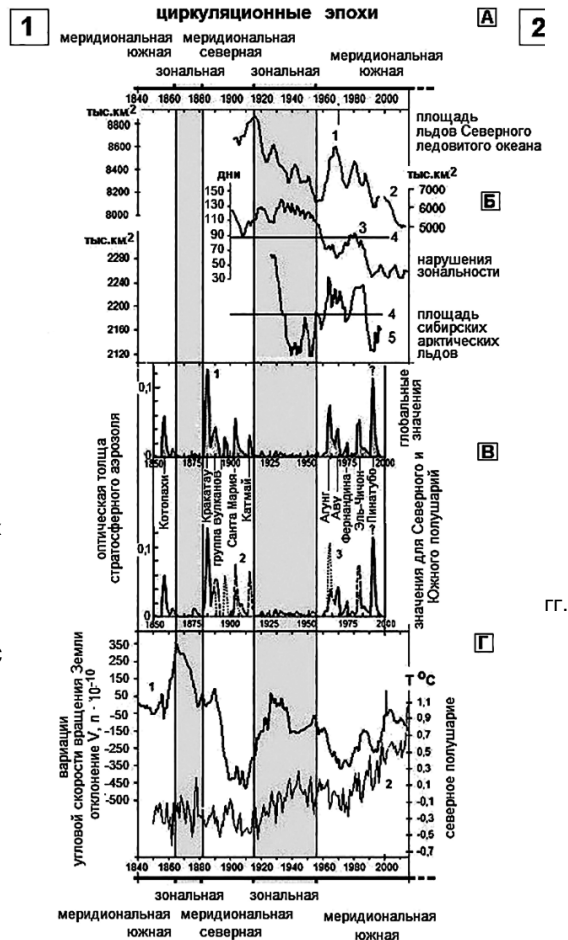
**А.** Границы циркуляционных эпох Северного полушария<sup>1</sup>.

**Б.** 1 – изменения площади арктических льдов в 1900–1996 (тыс. км<sup>2</sup>)<sup>2</sup>, 2 – площади льдов в 1981–2010 гг. по данным NSIDC ([http://nsidc.org/data/seaice\\_index/index.html](http://nsidc.org/data/seaice_index/index.html)), 5-летние скользящие средние;

3 – продолжительность действия элементарных циркуляционных механизмов (ЭЦМ) группы нарушения зональности в днях, 4 – средние значения продолжительности действия группы; 5 – изменения площади льдов в сибирских арктических водах.

**В.** Расчётные оптические толщины стратосферного аэрозоля (при  $\lambda = 0.55$  мкм) крупных вулканических извержений взрывного типа и. 1 – глобальные значения, 2 – Северное полушарие, 3 – Южное полушарие<sup>3</sup>.

**Г.** 1 – вариации угловой скорости вращения Земли (отклонение  $V$ , п. 10<sup>-10</sup>)<sup>4</sup>; 2 – аномалии температур воздуха Северного полушария.



<sup>1</sup> Кононова Н.К. Циркуляционные характеристики климатических экстремумов. Палеоклиматы позднеледниковья и голоцена. М., 1989. С. 22–29.

<sup>2</sup> Захаров В.Ф. Изменение состояния морских арктических льдов // Формирование и динамика современного климата Арктики. СПб., 2004. С. 112–135.

<sup>3</sup> Makiko Sato, James E. Hansen, M. Patrick McCormick, James B. Pollack. Stratospheric Aerosol Optical Depths, 1850–1990 // Journal of Geophysical Research. 1993. Vol. 98. N. D12. P. 22987–22994.

<sup>4</sup> Сидоренков Н.С. Небесно-механические причины изменений погоды и климата // Геофизические процессы и биосфера. 2015. Т. 14. № 3. С. 5–26.



**2.2.** Изменения площади сибирских арктических льдов, скорости вращения Земли, температур воздуха и стратосферного аэрозоля в циркуляционные эпохи Северного полушария XIX–XXI вв.

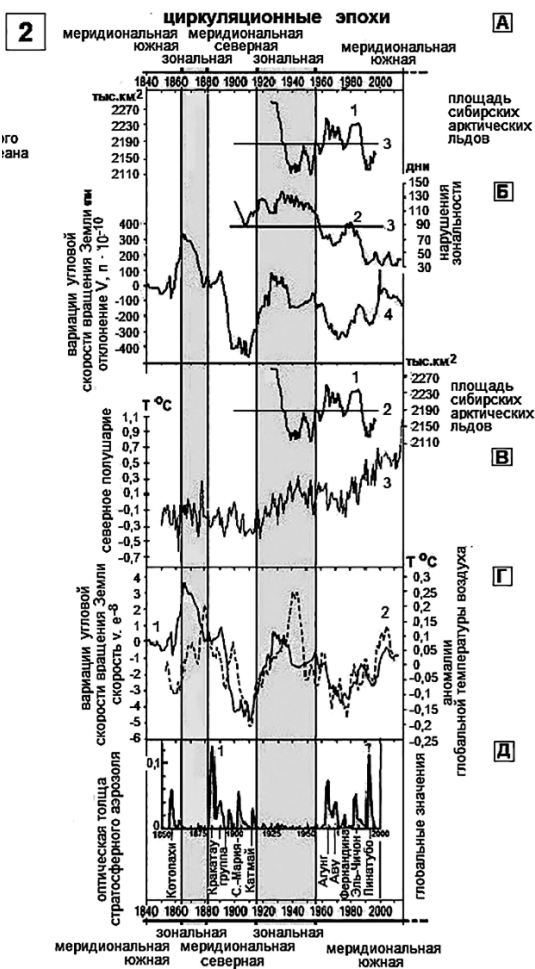
**А.** Границы циркуляционных эпох Северного полушария.

**Б. 1** – изменения площади льдов в сибирских арктических водах в 1900–1996 гг. (тыс. км<sup>2</sup>), 5-летние скользящие средние; 2 - продолжительность действия элементарных циркуляционных механизмов (ЭЦМ) группы нарушения зональности в днях 2, 3 – средние значения продолжительности действия группы; 4 – вариации угловой скорости вращения Земли (отклонение  $V$ , п.  $\cdot 10^{-10}$ ).

**В.** 1 – изменения площади льдов в сибирских арктических водах (тыс. км<sup>2</sup>); 2 – аномалии температур воздуха Северного полушария.

**Г.** 1 – вариации угловой скорости вращения Земли (отклонение  $V$ , п.  $\cdot 10^{-10}$ ); 2 – скользящие средние за пять лет глобальные аномалии температуры воздуха.

**Д.** Расчётные оптические толщины стратосферного аэрозоля (при  $\lambda = 0.55$  мкм) крупных вулканических извержений взрывного типа 1 – глобальные значения, 2 – Северное полушарие, 3 – Южное полушарие



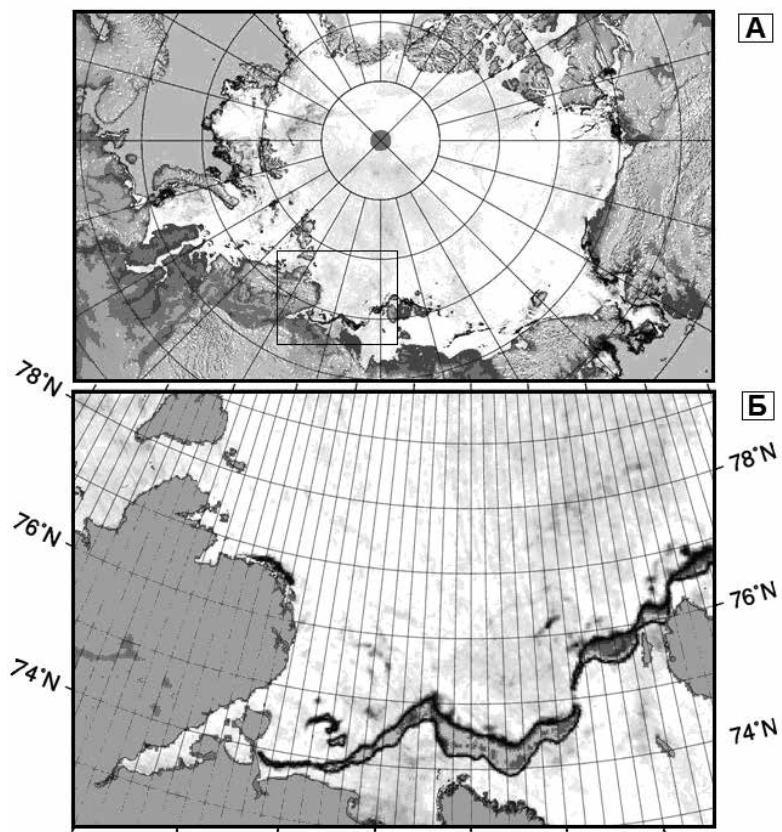


Рис. 3. Ледовые условия в Северной полярной области по снимкам AMSR2 от 23 апреля 2019 г. (<https://seaice.uni-bremen.de/sea-ice-concentration/>).

А – Арктический бассейн и область сибирских арктических вод; Б - заприпайные полыньи в море Лаптевых

*Многолетние льды* – постоянно присутствуют лишь в Восточно-Сибирском море, где занимают в среднем до 20 % площади и заметно увеличиваются в отдельные годы.

*Признаки разрушения льда* у кромки появляются в мае.

*Процесс очищения* проявляется со второй половины июня (продолжается чуть более трёх месяцев).

*Новое лёдообразование* среди остаточных льдов на севере морей начинается во второй половине сентября.

*Интенсивное распространение* на чистую воду – в конце сентября – начале октября.

*Становление сплошного льда* (от Новой Земли до Берингова пролива) завершается к началу ноября<sup>1</sup>.

### **Особенности в изменении ледовых условий на трассе Северного морского пути**

Наиболее важные особенности в изменении ледовых условий на трассе Северного морского пути (с начала освоения в 1932 г.) в основном отражает рис. 4. Эти особенности состоят в следующем:

1) ледовитость сибирских арктических вод испытывает значительные изменения от года к году; 2) отчётливо выражена группировка лет по тяжести ледовых условий: периоды повышенной ледовитости (в несколько лет) сменяются периодами пониженной ледовитости. Это наиболее выражено в сентябре; 3) ход ледовитости в основном остаётся неизменным в течение всего летнего сезона. Это подтверждается сходством ледовых характеристик в июле, августе и сентябре; 4) многолетний минимум ледовитости во временном интервале 1932–1991 гг. пришёлся на конец 1930 – начало 1940-х гг.; 5) амплитуда колебаний ледовитости в сибирских арктических водах убывает в восточном направлении и к западу от Новой Земли. Район Карского моря играет особую роль также и в изменениях термических условий в атмосфере.

Следует отметить хорошую согласованность хода годовых и сентябрьских изменений площадей льда в сибирских арктических водах, приведённых на рис. 4.

### **Оппозиция в ходе ледовитости Карского и Восточно-Сибирского морей и особенности организации ледокольной проводки судов по трассе Севморпути в военные годы**

Главной особенностью изменений ледовых условий в Сибирских арктических водах а, соответственно, на трассе Северного морского пути, является оппозиция в ходе ледовитости Карского и Восточно-Сибирского морей.

<sup>1</sup> Там же.

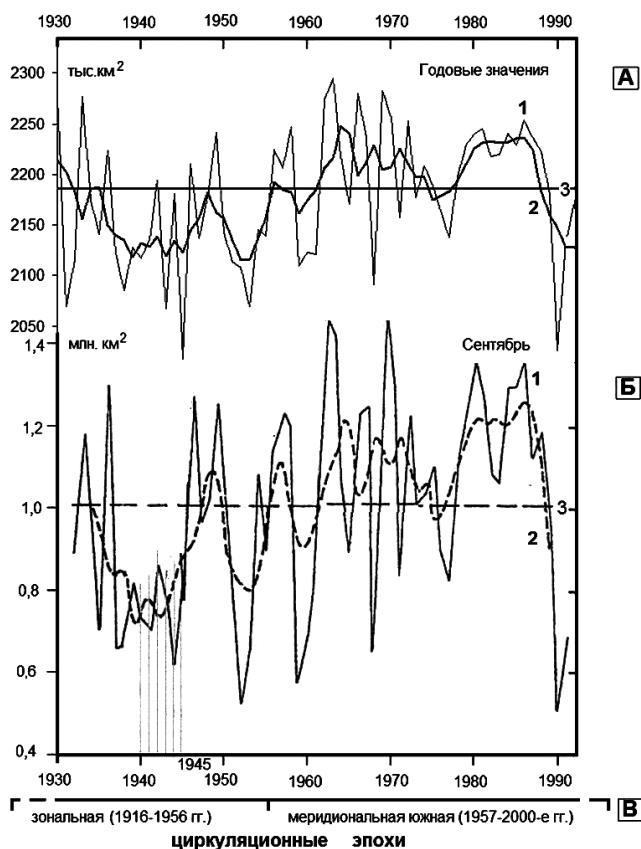


Рис. 4. Изменения площади льдов на трассе Северного морского пути в 1932–1994 гг. А – ход годовых значений ледовитости<sup>1</sup>; Б – ход значений для сентября<sup>2</sup>; В – границы циркуляционных эпох<sup>3</sup>. 1 – средние годовые значения ледовитости, 2 – 5-летние скользящие средние, 3 – средние значения

<sup>1</sup> Захаров В.Ф. Изменение состояния морских арктических льдов. С. 112–135.

<sup>2</sup> Захаров В.Ф. Морские льды в климатической системе. С. 130–132.

<sup>3</sup> Кононова Н.К. Указ. соч. С. 105–109.

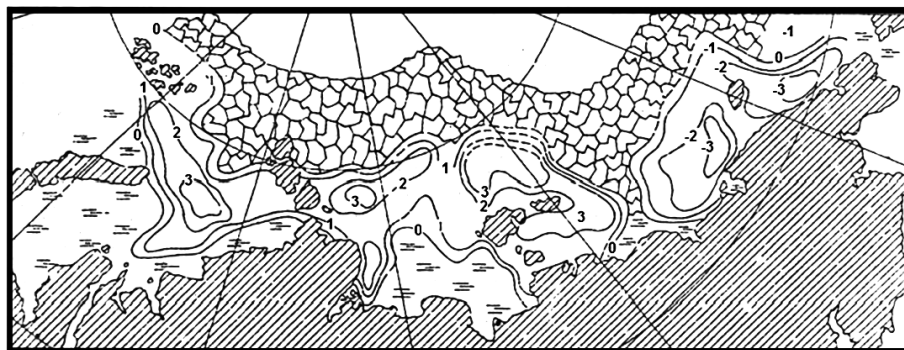


Рис. 5. Изменение сплочённости льдов сибирского побережья от десятилетия 1946–1955 г. к десятилетию 1955–1960 г. в первой декаде сентября, баллы<sup>1</sup>

Оппозиция достаточно чётко выражена как в климатических изменениях льдов, так и в межгодовых. По этим же данным, в 72 % случаев росту и падению ледовитости в Карском море соответствуют противоположные по знаку изменения её в Восточно-Сибирском.

Лишь в 28 % случаев изменения ледовитости от года к году имели в этих морях один и тот же знак. Отчётливая оппозиция в ходе ледовитости между западными и восточными арктическими морями позволяет говорить о том, что периодам ухудшения ледовых условий на западном участке соответствует обратная картина на восточном, и наоборот. Однозначные изменения ледовитости на всём Северном морском пути являются исключением из правил<sup>2</sup>.

В период ведения боевых действий Военно-морского флота в 1941–1945 гг. ледовая оппозиция Карского и Восточно-Сибирского морей ещё не была известна. Наиболее полно этот арктический фактор был изучен в 1990-е и 2000-е гг.<sup>3</sup>

Указанные данные согласуются с результатами нашего анализа ежедневной смены элементарных циркуляционных механизмов (ЭЦМ) для 1941–1945 гг., выбранных из Календаря последовательной смены ЭЦМ Северного полушария по Н.К. Кононовой<sup>4</sup>.

Рассмотрение динамических схем ЭЦМ периодов ледовых проводок по Севморпути позволило выявить оппозицию и в характере циркуляции атмосферы над Карским и Восточно-Сибирским морями (прорывы

<sup>1</sup> Захаров В.Ф. Морские льды в климатической системе. С. 128–136.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Захаров В.Ф. Изменение состояния морских арктических льдов. С. 112–135.

<sup>4</sup> Кононова Н.К. Классификация циркуляционных механизмов Северного полушария. С. 219–328.

циклонов, или холодные арктические вторжения), а через взаимосвязи циркуляции атмосферы и характера дрейфа арктических льдов<sup>1</sup> подтвердить оппозицию в ходе ледовитости в этих акваториях.

Следует отметить, руководством Главсевморпути уже в годы войны (из опыта организации ледовых операций) были приняты меры по обеспечению нормальной работы важнейших арктических портов: Мурманска, Архангельска, Диксона – в Западном секторе Арктики, а Тикси и Провидения – в Восточном. Это было вызвано тем, что сквозная проводка караванов судов по Севморпути не всегда удавалась и прерывалась вынужденными зимовками.

Ниже приведены несколько примеров рассмотрения атмосферных циркуляционных и ледовых процессов в периоды проведения ледовых операций Военно-морского флота на Северном морском пути в 1941–1945 гг.

1. *В конце июля 1941 г.* в сквозное плавание по трассе Севморпути вышли 5 лесовозов из Архангельска. В начале октября все суда прибыли в бухту Провидения, а оттуда ушли в американские порты западного побережья США – Сиэтл и Сан-Франциско за грузами по ленд-лизу.

При анализе ежедневной смены ЭЦМ в период рассматриваемого сквозного плавания судов были выявлены дни с благоприятными ледовыми условиями. Они составили: в конце июля – 8 дней из 13 (при ЭЦМ 2, 4, 7); в августе 18 дней из 29 (при ЭЦМ 13, 8, 7, 3); в сентябре – 19 дней из 29 (при ЭЦМ 4, 9, 8, 7); в конце октября – 8 дней из 8 (при ЭЦМ 7, 10, 12). Таким образом, из рассмотренных 79 дней ледовой проводки, обеспеченных динамическими схемами типов ЭЦМ (4 дня оказались вне типов), 60 дней (76 %) караван продвигался в нормальных условиях. В 64 случаях (80 %) из 79 дней на трассе Севморпути наблюдалась оппозиция в ходе ледовитости Карского и Восточно-Сибирского морей, которая не препятствовала продвижению каравана судов.

2. *Зима 1941–1942 гг.* характеризовалась тяжёлыми льдами в морях Белом, Лаптевых, Восточно-Сибирском, Чукотском. В таких условиях правительством было принято решение часть судов из конвоев направить в незамерзающий порт Мурманск, куда для принятия экстренных мер по работе порта выехал И.Д. Папанин.

Рассмотрение ежедневной смены ЭЦМ для 1941–1942 гг. показало: в течение года (май–декабрь 1941 г. и январь–апрель 1942 г.) ледовая

---

<sup>1</sup> Захаров В.Г., Кононова Н.К. Взаимосвязь динамики полей дрейфа льда в Арктическом бассейне и циркуляции атмосферы Северного полушария (летние сезоны) // Сложные системы. 2013. № 4 (9). С. 55–67; они же. Особенности дрейфа льдов в Арктическом бассейне и циркуляции атмосферы Северного полушария в начале XXI столетия. М., 2014. С. 109–116.

оппозиция между Карским и Восточно-Сибирским морями проявлялась в 78 % случаев.

Характерно, что за время стояния сплошных льдов в Сибирских арктических водах (ноябрь 1941 – апрель 1942 г.) число случаев действия зимних типов ЭЦМ (11, 12) с обширным сибирским антициклоном и холодными арктическими вторжениями на сибирские моря и побережья достигало 62 %. Число случаев ледовой оппозиции между западными и восточными арктическими морями с ноября 1941 по апрель 1942 г. составило 75 %. В 25 % случаев ледовая оппозиция на западе и востоке Северного пути не проявлялась.

Выше было показано: при анализе ежедневной смены ЭЦМ для года (май-декабрь 1941 г. и январь-апрель 1942 г.) в 78 % случаев колебаниям (росту и падению) ледовитости в Карском море соответствовали противоположные по знаку изменения её в Восточно-Сибирском. В 22 % случаев ледовая оппозиция в этих морях не наблюдалась.

Подсчёты также показали: с учётом суровой зимы 1941/1942 г. с тяжёлыми льдами и низкими температурами, случаи ледовой оппозиции между западными и восточными арктическими морями проявлялись чаще – 78 % против 72 % по межгодовым значениям<sup>1</sup>.

3. В июне 1942 г. ГКО было принято решение о переброске Северным морским путём нескольких боевых кораблей с Дальнего Востока в поддержку Северного флота. 8 июня 1942 г. Нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов подписал приказ № 0192 на переход экспедиции особого назначения ЭОН-18.

В состав отряда кораблей вошли – лидер «Баку», эсминцы «Разумный», «Разъярённый», «Ревностный» и вспомогательное судно «Волга».

Утром 15 июля 1942 г. боевые корабли ЭОН-18 – лидер «Баку» и 3 эсминца в кильватерной колонне вышли в поход. Вечером 18 июля «Ревностный» столкнулся с транспортом «Торней», получил значительные повреждения в носовой части и был исключен из состава ЭОН-18.

По всей трассе Северного морского пути проводку отряда боевых кораблей осуществляли ледоколы «Красин», «И. Сталин», «А. Микоян», «Л. Каганович».

Рассмотрим наиболее заметные события с крайне тяжёлыми ледовыми условиями при продвижении боевых кораблей ЭОН-18 по трассе Северного пути. 16 августа в Беринговом море у мыса Уэлен (при действии ЭЦМ 4в) экспедиция встретила первые льды и более двух суток пробивалась через них. В начале сентября, пройдя пролив Лонга, лидер «Баку» и эсминец «Разъярённый» стали на якорь на рейде бухты Певек. Не дождавшись

<sup>1</sup> Захаров В.Ф. Изменение состояния морских арктических льдов. С. 130–136.

«Разумного» и других судов, они направились в бухту Амбарчик. Этот отрезок пути, протяжённостью 212 миль ЭОН-18 преодолевала со средней скоростью всего лишь 2,89 узла (при действии ЭЦМ 13л, 10а, 8а). У острова Айон, пробившись через тяжёлые льды, «Баку» и «Разъярённый» пошли малыми глубинами у берега (на воду спускали шлюпку и шли с её скоростью, по промерам).

«Разумный» пошёл мористее и уже 26 августа был зажат тяжёлыми льдами (при действии ЭЦМ 13л). Днём и ночью моряки сходили на лёд и подрывали его. Иногда за сутки эсминцу удавалось пройти лишь 30–40 метров. Был случай, когда винты корабля намертво вмёрзли в ледовом поле. В целом ледовый плен эсминца «Разумный» в Чукотском море составил 14 дней (26 августа – 8 сентября). В этот период действовали ЭЦМ 13л, 10а, 8а. С 31 августа уже 3 ледокола с трудом выводили «Разумный» из льдов. Только 11 сентября по чистой воде (при ЭЦМ 8а) эсминцу удалось прорваться в Восточно-Сибирское море.

При анализе ежедневной смены ЭЦМ было выявлено: за 92 дня перехода число случаев ледовой оппозиции между западными и восточными арктическими морями составило 71 %. (65 дней). В 29 % случаев ледовая оппозиция на западе и востоке Севморпути не проявлялась.

9 октября ЭОН-18 вышла из Диксона. 14 октября корабли вошли в Кольский залив.

4. В августе 1943 г. в тяжёлых ледовых условиях из моря Лаптевых в Карское ледоколы «И. Сталин» и ледорез «Ф. Литке» провели три судна, доставивших грузы из портов США. В начале сентября конвой ВА-8 прибыл на Диксон, но дальше транспортные суда не пошли из-за большой активности немецких подводных лодок.

При анализе ежедневной смены ЭЦМ в период плавания конвоя были выявлены дни с тяжёлыми ледовыми условиями. Они составили: 14 дней (при ЭЦМ 8гл), 10 дней (при ЭЦМ 8бл), 3 дня (при ЭЦМ 12а), 6 дней (при ЭЦМ 12вл), 2 дня (при ЭЦМ 12бл), 4 дня (при ЭЦМ 4б).

## **Заключение**

Рассмотрение глобальных атмосферных и ледовых условий в ходе военных операций проводилось на основе циркуляционной (Северное полушарие) и ледовой (Арктический бассейн) классификаций, а также на взаимосвязях характера циркуляции атмосферы и направлений движения льда в северно-полярной области. В результате анализа указанных взаимосвязей и сведений о гидрометеорологических условиях на трассе Севморпути 1941–1945 гг. были определены типы ЭЦМ, действующие в периоды основных ледовых операций флота. Выделены группы ЭЦМ, при действии которых удавалось осуществление



сквозных плаваний судов по всей трассе Севморпути (с запада на восток и наоборот). Были также выявлены ЭЦМ, действующие при длительных плаваниях судов в тяжёлых льдах. В этих условиях ледовые проводки судов неоднократно прерывались вынужденными зимовками в промежуточных портах Севморпути. Чаще всего это обуславливалось проявлением оппозиции в ходе ледовитости Карского и Восточно-Сибирского морей (до 71–80 % случаев в ходе рассмотренных ледовых операций).

КУЛИКОВ С.В.

Организация разведывательного  
обеспечения проводки союзных конвоев  
(на примере конвоя JW-52)

KULIKOV S.V.

Organization of intelligence support of allied  
convoys (through the example of JW-52  
convoy)

**Сведения об авторе:**

*Куликов Сергей Валерьевич, научный сотрудник 12 НИО (исторический) ЦНИ  
ПРФ ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» (Санкт-Петербург)  
ksv1904@mail.ru*

**Author:**

*Kulikov Sergey Valerievich, Postgraduate student of the N.G. Kuznetsov Naval Academy  
(St. Petersburg)  
ksv1904@mail.ru*

**Аннотация**

Статья посвящена организации Северным флотом разведывательного сопровождения перехода союзного конвоя JW-52 в 1943 г. Рассматриваются авиационная и радиоразведка на театре, обосновывается роль разведки в успехе перехода конвоя.

**Abstract**

The paper is devoted to several Russian naval operations of the Second World War. The paper focuses on the Arctic JW-52 convoy in 1943 as well as aerial and radio reconnaissance provided by the Soviet Northern Fleet.

**Ключевые слова:**

полярные конвои, конвой JW-52, разведывательное сопровождение, авиаразведка, радиоразведка.

**Keywords:**

Arctic Convoys, JW-52 convoy, intelligence support, air reconnaissance, radio reconnaissance.

На протяжении практически всей войны Северный флот (СФ) решал задачу обеспечения переходов союзных конвоев из Великобритании в порты Баренцева и Белого морей и обратно. Разведка на театре в этом случае являлась важнейшим видом боевого обеспечения действий не только СФ, но и сил союзников.

Встреча и обеспечение безопасности движения конвоя представляла собой крупную операцию, в которой были задействованы все силы СФ. На каждую такую операцию издавался боевой приказ командующего флотом, в котором ставились боевые задачи всем соединениям. В развитие боевого приказа давались указания на разведку.

Как правило, в такой операции перед разведкой СФ ставились следующие задачи:

- обнаружение и контроль за действиями надводных сил противника, разведка баз и якорных стоянок, усиленное наблюдение за кораблями противника в море;
- обнаружение и наблюдение за деятельностью подводных лодок противника;
- разведка аэродромов на территории Северной Норвегии и Финляндии с целью выявления дислокации и состава авиационной группировки противника;
- выявление действий разведки противника, как воздушной, так и подводных лодок;
- поиск подводных лодок авиацией на пути следования конвоя, авиацией и катерами на подходах к Главной базе и в Горле Белого моря;
- разведывательное траление фарватеров на подходах к Главной базе и в Горле Белого моря;
- поиск конвоя в море и наблюдение за его движением с целью обеспечения встречи эскортных сил Северного флота с конвоем и проводки конвоя по фарватерам;
- метеорологическая и ледовая разведка по пути следования конвоя.

Решение этих задач обеспечивалось силами воздушной разведки, радиоэлектронной разведки (РЭР) и разведки подводными лодками. При этом необходимо отметить, что на Северном морском театре, где метеорологические условия и продолжительность тёмного времени суток часто исключали ведение воздушной разведки и значительно ограничивали возможности по ведению разведки подводными лодками, радиоэлектронная разведка оставалась зачастую единственным видом разведки, позволяющим круглосуточно контролировать деятельность противника.

Район действия разведки определялся операционной зоной СФ, на запад – до 20 градуса восточной долготы, на север – на предел оперативного радиуса используемых средств.

## **Воздушная разведка в операциях по обеспечению переходов конвоев союзников**

ВВС СФ вели систематическую воздушную разведку и наблюдение за крупными надводными кораблями противника. Результаты разведки использовались советским командованием и своевременно сообщались союзникам.

Разведка военно-морских баз противника и находящихся в них кораблей в пределах Баренцева и частично Норвежского морей в начальный период войны выполнялась самолётами ДБ-3. С момента получения от союзников самолётов «Спитфайр» и «Киттихаук», разведка военно-морских баз была возложена на них. В дальнейшем для этих же целей использовались самолёты «Бостон», а также поступившие на вооружение ВВС СФ самолёты Як-9<sup>1</sup>.

Воздушная разведка баз противника велась даже в сложных метеоусловиях. Ведя воздушную разведку баз противника, командование ВВС СФ взаимодействовало с английским командованием (рис. 1–2). Производился регулярный обмен разведывательными данными и фотоснимками. Разведка велась одновременно с советских и британских аэродромов. Во избежание встреч в районе цели советских и английских самолётов полёты на разведку производились поочерёдно, через день.

Разведка аэродромов противника с целью определения численности и базирования его авиации являлась одним из важнейших элементов на театре, в интересах обеспечения безопасности конвоев союзников. На основании данных воздушной разведки ВВС СФ наносили превентивные удары по самолётам противника на аэродромах.

До мая 1942 г. ВВС СФ, имея на вооружении сравнительно устаревшие типы самолётов-разведчиков, не могли проводить разведку на необходимую глубину. Это было связано с тем, что расстояние от передовых аэродромов ВВС СФ до основных аэродромов противника составляло:

- Луостари – 105 км;
- Хебугтена – 160 км;
- Банак (Лаксельвен) 355 км;
- Альтен – 550 км;
- Тромсё – 573 км;
- Бардуфосса – 590 км.

Из перечисленных аэродромов воздушной разведкой хорошо освещались только Луостари и Хебугтен. С получением на вооружение современных типов самолётов, таких как Пе-3, «Бостон» и «Спитфайр», разведка аэродромов противника стала вестись на всю глубину театра. Планами

---

<sup>1</sup> Воронов П.И., Гридчин В.Е. Действия Военно-воздушных сил Северного флота по обеспечению перехода конвоев союзников. М., Л., 1945. С. 22.

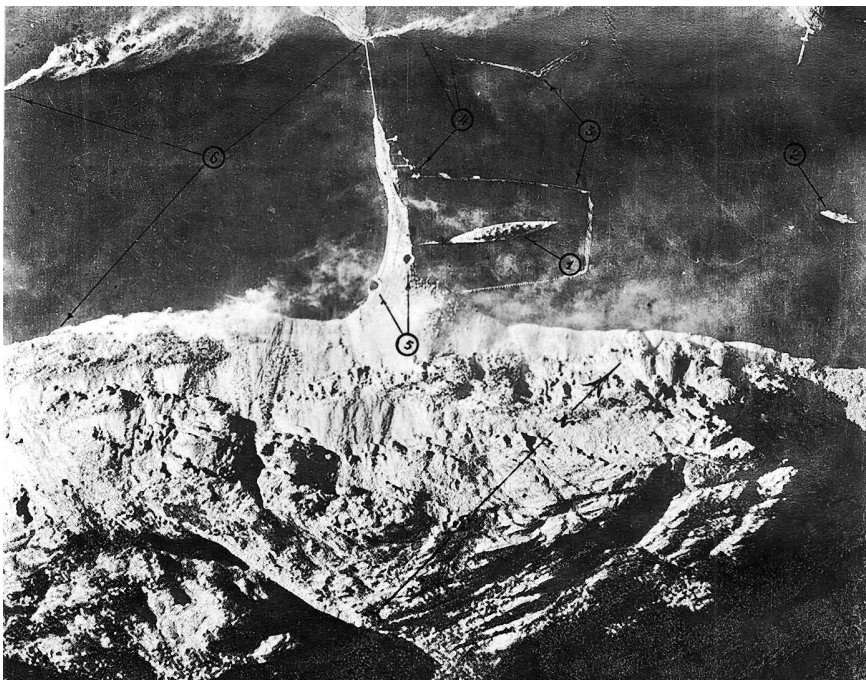


Рис. 1. Пример результатов воздушной разведки ВВС Северного флота: германский линейный корабль «Тирпиц» в Ко-фьорде, снимок сделан с самолёта-разведчика «Бостон» с высоты 5500 м



Рис. 2. Пример результатов воздушной разведки ВВС Северного флота: перспективный аэрофотоснимок г. Вадсё, снимок сделан с высоты 2100 м

разведки штаба ВВС СФ предусматривалось периодическое одновременное (в течение одного дня) наблюдение всех основных аэродромов противника. Это позволяло сделать наиболее верное заключение о составе группировки авиации противника.

Угроза безопасности перехода конвоев союзников в Баренцевом море вызывала необходимость прокладывать их маршруты в высоких широтах вблизи кромки льда. Ледовый режим Баренцева моря непостоянен, и на тот момент был недостаточно изучен. Поэтому ледовая разведка велась перед каждой операцией по проводке конвоя. Сложность ведения ледовой разведки в Баренцевом море заключалась в том, что для этих целей необходим был продолжительный полёт (10–15 часов), за время которого метеорологическая обстановка могла резко измениться, а получить прогноз погоды на весь полёт было практически невозможно. Как правило, задача ведения ледовой разведки решалась успешно.

Очень важным моментом в операциях по обеспечению конвоев был сам поиск конвоя. Хотя всегда были известны даты и время выхода очередного конвоя, командование ВВС СФ не могло точно знать, где находится конвой в данный момент. Командиры конвоев никогда не сообщали своих мест по радио, даже в том случае, если конвой уже был обнаружен противником. Отправными данными для вылета на поиск конвоя являлось его расчётное место, определяемое по времени выхода, предполагаемому маршруту и скорости движения. Однако вследствие различных причин конвои часто не выдерживали маршрут и скорость движения, что создавало известные трудности при поиске их самолётами. Дополнительные трудности часто создавали плохие метеословия в районе Баренцева моря.

Обычно большинство конвоев обнаруживались воздушной разведкой ВВС СФ на подходе к 30 градусу восточной долготы. Но бывали случаи обнаружения конвоев, когда они уже проходили этот меридиан и поворачивали на курс к югу.

На 1 января 1943 г. в составе авиачастей ВВС СФ числилось в общей сложности 302 самолёта (исправных – 186), из них: истребителей – 156, торпедоносцев – 26, истребителей дальнего действия – 31, бомбардировщиков – 19, разведчиков – 65, транспортных – 5.

### **Радиоэлектронная разведка в операциях по обеспечению переходов конвоев союзников**

Береговой радиоотряд (БРО) СФ был создан в мае 1934 г.<sup>1</sup> К началу 1943 г. силы и средства РЭР Северного флота (в составе берегового радиоотряда) включали:

<sup>1</sup> Семёнов Н.П. Радиоразведывательная служба ВМС. Л., 1953. С. 23.

1) приёмные центры – 1 класса в Горячих Ручьях, 2 класса – в Исакогорке (Архангельск);

2) береговые радиопеленгаторные пункты – в Териберке, Цып-Наволоке, Канин-Носе, Мудьюге, на Соловецких островах и в Горячих Ручьях;

3) 10 вахт приёма и перехвата<sup>1</sup>.

С началом военных действий на советско-германском фронте перед РЭР Северного флота, с учётом сложившейся обстановки, были поставлены задачи:

– вскрывать систему базирования ВМС и ВВС Германии в операционной зоне флота;

– выявлять развёртывание подводных лодок и характер их действий;

– устанавливать подготовку и время налётов авиации противника на корабли, береговые объекты, конвои;

– определять пункты формирования, время выхода конвоев неприятеля из норвежских портов, их местоположение и направление движения.

В конце 1942 г. в Полярном была открыта станция радиопеленгования «У» английской морской радиоэлектронной разведки. С первых месяцев её работы было начато налаживание взаимодействия с частями РЭР СФ. Однако к моменту проводки конвоя JW-52 эффективное взаимодействие отлажено не было.

Важной задачей, которую успешно решала РЭР Северного флота, было вскрытие начала развёртывания подводных лодок и взлёта самолётов разведывательной, бомбардировочной и торпедоносной авиации дальнего действия противника и своевременное оповещение союзников о подготовке атак на очередной конвой.

Как правило, при выходе конвоя из Англии резко возрастала интенсивность радиообмена в радиосетях командования подводных сил и разведывательной авиации в Норвегии<sup>2</sup>. Увеличение интенсивности радиообмена служило первым признаком готовящейся атаки на союзный конвой.

Далее для вскрытия деятельности бомбардировочной и торпедоносной авиации против конвоев радиоразведка использовала особенности радиосвязи в тактических сетях бомбардировочной авиации дальнего действия ВВС Германии. Порядок радиосвязи схематично отражает процесс боевого полёта авиасоединения противника и до середины 1943 г. состоял из следующих элементов<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> Смирнов М.А. Разведывательная деятельность Северного флота в Отечественную войну 1941–1945 гг. (Рукопись). Л., 1949. С 146.

<sup>2</sup> Там же. С. 152.

<sup>3</sup> Радиосвязь в немецко-фашистской армии. М., 1945. С. 85.

- а) вхождение в связь всех самолётов с наземной радиостанцией, находящейся на командном пункте (КП) соединения (проверка связи);
- б) передача на КП соединения донесения о старте и выходе на боевой курс;
- в) периодическая проверка связи, вплоть до подхода к цели;
- г) прекращение связи «борт-земля» при подходе к цели и переход на радиосвязь в ультракоротком диапазоне между собой;
- д) по окончании бомбометания (торпедометания) – возобновление связи «борт – земля» и передача донесений о выполнении задания на КП соединения;
- е) при приближении самолёта к аэродрому – прекращение радиосвязи «борт – земля» и переход на волны служебного обмена службы обеспечения безопасности полётов.

Такой порядок организации радиосвязи бомбардировочной авиации ВВС Германии, при должной организации службы, позволял РЭР Северного флота своевременно вскрывать факты взлёта авиации противника.

Ниже, на примере организации разведывательного обеспечения конвоя JW-52 показана роль различных видов разведки в обеспечении безопасности проводки союзных конвоев.

### **Разведка в обеспечении конвоя JW-52 в период с 17 по 27 января 1943 г.**

На 1 января 1943 г. противник в водах Северной Норвегии располагал силами, включающими линейный корабль «Тирпиц», крейсера «Адмирал Хиппер», «Кёльн» и «Нюрнберг», до 15 эскадренных миноносцев, 21 подводная лодка, 50 сторожевых кораблей и тральщиков, более 20 катеров. Авиационная группировка включала около 350 самолётов различных типов. По агентурным данным, тяжёлые корабли дислоцировались: линейный корабль «Тирпиц» – в Ло-фьорде (Тронхейм), крейсера «Адмирал Хиппер», «Кёльн» и «Нюрнберг» с шестью миноносцами – в Альтен-фьорде. Остальные надводные корабли противника (миноносцы, сторожевые корабли, тральщики) несли охрану баз и побережья, обеспечивали морские перевозки и тралили на путях движения транспортов.

В январе 1943 г. метеорологическая обстановка характеризовалась:

- северо-восточными ветрами силою 4–6 баллов, порывами до 7 баллов;
- облачность до 10 баллов с высотой облаков 300–600 м;
- сильные снежные заряды;
- море до 5 баллов.

Ледовая обстановка:

- вдоль побережья Гренландии до острова Ян-Майен лёд разреженный 8–10 баллов;





17 января 1943 г. было сделано два самолётоволета самолётами Пе-3 для разведки портов и якорных стоянок.

21 января авиация СФ из-за плохой погоды произвела всего три самолётоволета: один МБР-2 вылетал на разведку погоды и два Пе-3 – на разведку кораблей противника. Все самолёты возвратились, не выполнив заданий.

23 января конвой JW-52 вошёл в зону досягаемости ВВС СФ, после чего советская морская авиация могла обеспечить эффективное прикрытие конвоя. Однако, забегая вперёд, следует отметить, что погода внесла свои коррективы (в период с 23 по 30 января 1943 г. было всего три лётных дня – 24, 25 и 29 января), и на воздушную разведку удалось сделать только 43 самолётоволета<sup>1</sup>.

24 января с 9.18 до 13.06 четыре Пе-3 производили разведку Баренцева моря и северного побережья Норвегии и обнаружили в Альтен-фьорде – три крейсера, пять миноносцев и четыре сторожевых корабля, стоящих на якоре в южной части фьорда.

25 января деятельность авиации Северного флота была направлена преимущественно на обеспечение перехода союзного конвоя. Один Пе-3 производил поиск крейсерского отряда прикрытия конвоя, обнаружил его и в районе обнаружения английских кораблей атаковал неприятельский самолет Ю-88, который ушёл со снижением. Звено Пе-3 95АП (три самолёта Пе-3, ведущий капитан Хамдохов), вылетавшее на поиск и прикрытие конвоя, в 11.24 обнаружило его, а на обратном пути вело воздушный бой с двумя Ю-88, один из которых был сбит, а другой отогнан<sup>2</sup>. Два Пе-3, выполнявших полёт на отсечение (на вероятных маршрутах вражеских самолётов, действовавших против конвоя JW-52), встреч с противником не имели. Ещё четыре Пе-3 летали на разведку вражеских кораблей в портах и фьордах Северной Норвегии и обнаружили в Альтен-фьорде – крейсер и миноносец.

В течение этих же суток четыре МБР-2 парами производили поиск подводных лодок противника на подходах к главной базе флота.

Учитывая плохие метеоусловия для ведения воздушной разведки, командованием флота было дано указание – усилить радиоразведку для вскрытия деятельности противника.

По данным радиоразведки, в период с 15 по 31 января 1943 г. противник активизировал воздушную разведку в Норвежском и Баренцевом морях. Самолётами противника было произведено в этот период: в район Норвежского моря – 61 самолётоволет; в район Баренцева моря – 59 самолётоволетов.

<sup>1</sup> Воронов П.И., Гридчин В.Е. Указ. соч. С. 48.

<sup>2</sup> Там же. С. 49.

23 января 1943 г. союзный конвой JW-52, находившийся к юго-западу от острова Медвежий, в 14.30, предположительно, был обнаружен авиацией противника.

Косвенным подтверждением этого предположения послужил выход в море 24 января подводных лодок противника, которые до этого момента находились в базах и радиоразведкой не отмечались. По данным радиоразведки, к концу дня в 130–200 милях юго-восточнее острова Медвежий было развёрнуто до 13 немецких подводных лодок<sup>1</sup>. По тем же данным, семь неприятельских самолётов были отмечены на разведке в северной части Норвежского моря и пять самолётов – на разведке в Баренцевом море.

В этот же день, в 14.30 конвой был атакован четырьмя торпедоносцами Хе-115. Взлёт с аэродрома Билле-фьорд и полёт четырёх торпедоносцев Хе-115 в направлении о. Медвежий был обнаружен радиоразведкой Северного флота. Информация была передана командиру эскорта конвоя, который позже сообщил об уничтожении двух самолётов и выразил благодарность русской радиоразведке за своевременное предупреждение<sup>2</sup>. Конвой потерь не имел.

Очевидно, что самолёты передали на базу точные координаты конвоя. К концу суток 25 января радиоразведкой по маршруту следования JW-52 было обнаружено уже 11 подводных лодок, и по мере его продвижения на восток их число продолжало увеличиваться. Хорошо налаженное взаимодействие между разведкой Северного флота и британской миссией в Полярном позволило оперативно снабжать конвой данными радиоразведки.

В результате конвой произвёл своевременное уклонение от завесы подводных лодок изменением курса на восток и благополучно прибыл в Кольский залив 27 января 1943 г.

Всего, по данным радиоразведки, против конвоя было развёрнуто не менее 13 подводных лодок противника (рис. 4). К началу суток 27 января часть лодок начала переход в свои базы.

В период перехода конвоя авиация СФ активно проводила и ледовую разведку, осуществляя, если позволяли метеоусловия, до 10 самолётовылетов в сутки.

Подводные лодки, занимавшие позиции в районе побережья Северной Норвегии, контактов с противником не имели. Силы разведывательного траления мин на фарватерах не обнаружили.

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. М., 1949. Вып. 4 (с 1 января по 30 июня 1943 г.). С. 45.

<sup>2</sup> Кикнадзе В.Г. Невидимый фронт войны на море. Морская радиоэлектронная разведка в первой половине XX века. М., 2011. С. 271.

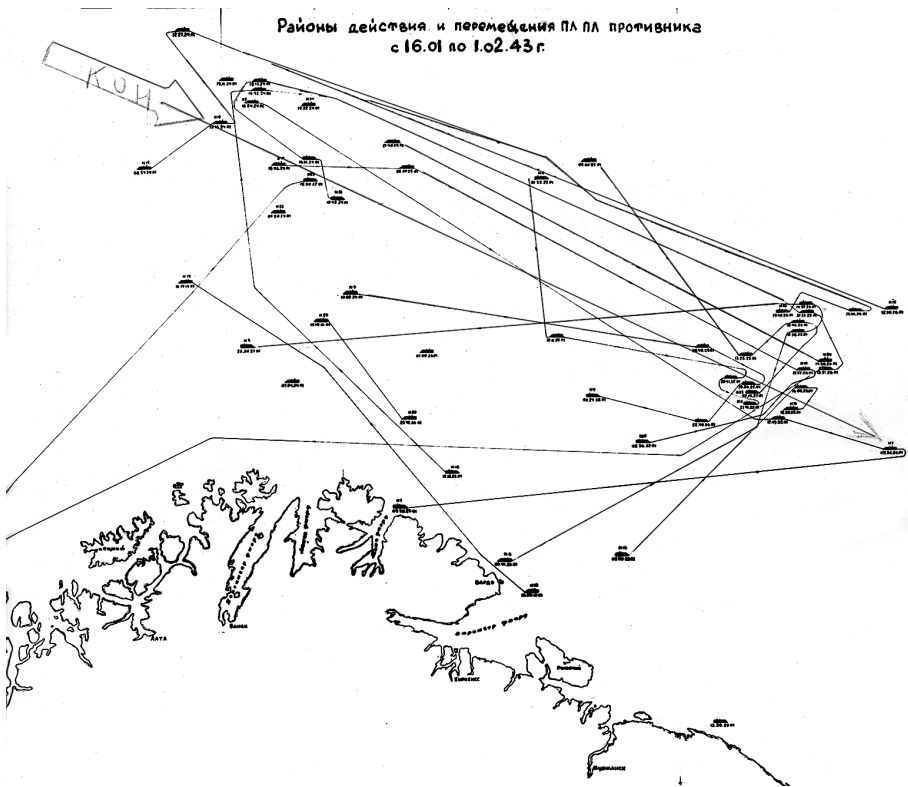


Рис. 4. Районы действий немецких подводных лодок, развёрнутых против конвоя JW-52, выявленные радиоразведкой Северного флота

Таким образом, анализируя организацию разведывательного обеспечения операции по проводке конвоя JW-52, можно сделать следующие выводы.

В ходе операции разведке СФ удалось своевременно информировать конвой и силы флота о районах действий немецких подводных лодок и разведывательной и ударной авиации. Главным видом разведки в этой операции стала радиоразведка. Особо следует отметить, что нацеленность средств разведки позволяла в случае необходимости перекрывать или компенсировать одним видом разведки другой.

Организация изучения  
Арктики

The Arctic exploration  
organisation

ФИЛИППОВА Т.П.

Научные экспедиции и изучение  
Европейского Севера России  
Геологическим комитетом (1882–1918)

FILIPPOVA T.P.

Scientific expeditions and exploration of the  
European North of Russia by the Geological  
Committee (1882–1918)

**Сведения об авторе:**

*Филиппова Татьяна Петровна*, кандидат исторических наук, научный сотрудник отдела гуманитарных междисциплинарных исследований, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Федеральный исследовательский центр «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук» (Сыктывкар)

*tanya.tatiana-fil@yandex.ru*

**Author:**

*Filippona Tatyana Petrovna*, Candidate of Historical Sciences, researcher of the Department of humanitarian and interdisciplinary researches, Federal State Budgetary Institution of Science "Federal Research Centre The Komi Scientific Centre of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Syktyvkar)

*tanya.tatiana-fil@yandex.ru*

**Аннотация**

На основе документальных источников, сохранившихся в Российском государственном историческом архиве, Санкт-Петербургском филиале Архива РАН, а также опубликованных трудов учёных рассмотрена деятельность первого государственного геологического учреждения страны, Геологического комитета, в сфере изучения территории Европейского Севера России. Хронологические рамки исследования охватывают период с 1882 г. по 1918 г., с момента организации научного учреждения до его реорганизационных преобразований в результате революционных событий. За этот период сотрудниками Геологического комитета были осуществлены значимые научно-исследовательские работы по изучению территории Европейского Севера России. На основе источников

проанализированы основные побудительные мотивы организации экспедиций и результаты изысканий. Несмотря на свою немногочисленность, учёные Геологического комитета сумели осуществить крупные исследования по региональной геологии Европейского Севера, выявить и изучить ряд важных месторождений полезных ископаемых. Результаты изысканий Геологического комитета заложили основы для масштабного научного и промышленного освоения этой территории, осуществлённого в 20–30 гг. XX в.

### **Abstract**

The paper considers the activity of the first state geological institution in Russia, the Geological Committee, in the field of exploration of the European North of Russia on the basis of the documentary sources which remained in the Russian State Historic Archive and St Petersburg Branch of the Archive of the Russian Academy of Sciences and scientific publications. Chronological framework of a research covers the period from 1882 to 1918, from the moment of the organization of scientific institution to its reorganization as a result of revolution. For this period the staff of Geological committee carried out significant research works on exploration of the European North of Russia. On the basis of sources the main incentives of the organization of expeditions and survey results are analysed. Despite the small number, scientists of the Geological committee managed to conduct large researches on regional geology of the European North, to discover and explore a number of important mineral deposits. Survey results of the Geological committee laid the foundation for the large-scale scientific and industrial development of this territory which was carried out in 20-30 of the 20th century.

### **Ключевые слова:**

Европейский Север России, Геологический комитет, геологические исследования, минерально-сырьевые ресурсы, экспедиции, Ф.Н. Чернышёв, Е.С. Фёдоров, Печорский край, Новая Земля.

### **Keywords:**

European North of Russia, Geological committee, geological researches, mineral and raw material resources, expeditions, F.N. Chernyshev, E.S. Fedorov, Pechora region, Novaya Zemlya.

Европейский Север России – уникальный регион с особым климатическим фоном, богатством природных ресурсов, полиэтнокультурной составляющей. Высоко и геостратегическое значение Севера, являющегося плацдармом в освоении и изучении Арктики. Исследование этой отдалённой территории находилось в поле зрения учёных на протяжении нескольких столетий. Однако освоение всегда сопровождалось большими

трудностями – удалённостью от центра, суровостью климата, малонаселённостью. Появление первых научных фактов об этой территории можно отнести к концу XVIII в., когда академик И.И. Лепёхин в рамках своего путешествия 1768–1774 гг. в составе Оренбургского экспедиционного отряда Академии наук лишь приоткрыл этот край в области природы и климата<sup>1</sup>.

Важным этапом в изучении Европейского Севера стал XIX в. Потребность в освоении новых промышленных районов, высокая заинтересованность иностранцев в данном процессе пробудили интерес учёных и правительства к исследованию Европейского Севера. В течение века состоялись первые научные экспедиции, направленные на изучение богатых ресурсов этой территории.

В 1837 г. на Север России совершил поездку учёный А. Шренк<sup>2</sup>. Эта научная поездка способствовала возрастанию научного интереса к изучению Севера России. Качественно новый уровень имели научные геолого-географические исследования Печорского края экспедицией горного инженера А.А. Кейзерлинга и географа П.И. Крузенштерна в 1843 г.<sup>3</sup> и исследование Северного Урала экспедицией Горных инженеров – полковника Э.К. Гофмана и майора Н.И. Стражевского в 1847–1850 гг., осуществлённые Корпусом горных инженеров<sup>4</sup>.

К середине XIX в., несмотря на развитие геологических исследований, которые осуществлялись Русским минералогическим обществом и Академией наук, всё более стала ощущаться необходимость организации систематического изучения геологии и минеральных ресурсов страны. Инициатором этого важного направления выступил академик Г.П. Гельмерсен, опубликовавший в 1863 г. статью «Современное состояние геологии в России» с предложением о создании государственного геологического учреждения, по аналогии с существовавшими в Великобритании, Канаде, Австрии, Швеции<sup>5</sup>. Эта идея была горячо поддержана известными геологами. Однако создание учреждения в России растянулось на несколько десятилетий.

<sup>1</sup> Лепёхин И.И. Путешествия академика Ивана Лепёхина в 1772 г. СПб., 1805. Ч. IV. 458 с.

<sup>2</sup> Шренк А.И. Путешествие к Северо-Востоку европейской России через тундры самоёдов к северным Уральским горам. СПб., 1855. 655 с.

<sup>3</sup> Keyserling A. und Krusenstern P. Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-Land, im Jahre 1843 («Научные наблюдения во время поездки в Печорский край в 1843 г.»). St. Petersburg, 1846. 465 с.

<sup>4</sup> Гофман Э.К. Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой. Исследование экспедиции, снаряженной императорским РГО в 1847, 1848 и 1850 гг. СПб., 1853. 309 с.; 1856. Т. 2. 376 с.

<sup>5</sup> Гельмерсен Г.П. Современное состояние геологии в России // Горный журнал. 1863. Ч. 2. С. 543.



В 1882 г. указом императора Александра III при Горном департаменте Министерства государственных имуществ Российской империи создан специальный научный орган – Геологический комитет. В ведении Комитета находились вопросы систематического исследования геологического строения России. Однако первоочередной задачей деятельности комитета стало создание геологической карты страны<sup>1</sup>. Геолком стал первым государственным геологическим учреждением страны, которое открыло новую эру в развитии отечественной геологии, определило на многие годы передовую роль этой науки в стране, богатой минерально-сырьевыми ресурсами.

В период организации штат Геолкома состоял из восьми человек. Первым директором комитета был назначен академик Г.П. Гельмерсен (1882), членами комитета были избраны А.П. Карпинский, И.В. Мушкетов, С.Н. Никитин, В.А. Домгер, А.А. Краснопольский, Ф.Н. Чернышёв, А.О. Михальский. За период работы с 1882 по 1917 гг. Геологический комитет вырос в крупнейшее научное учреждение страны. В эти годы было выполнено картирование и изучена большая часть Европейской России. Крупнейшие работы, для того периода, были выполнены и на территории Европейского Севера, изучение которого проходило в рамках научно-исследовательских экспедиций.

В данной статье обратимся к изучению роли Геологического комитета в освоении территории Европейского Севера через призму изучения документального научного наследия учёных, сохранившегося в фондах архивов и библиотек. Включение этих сведений в научный оборот актуальное явление в теме изучения истории освоения Севера и арктических территорий.

Большую ценность представляют архивные документы, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве (РГИА) в фонде № 58 «Геологический комитет при Горном департаменте» (1618 ед. хр., 1842–1925). Данный фонд представляет собой обширную коллекцию документов о производстве геологических изысканий, топографических работ и об открытии полезных ископаемых на территории страны в конце XIX – начале XX вв. В состав фонда включены документы об организации комитета, переписка, материалы к составлению Геологической карты России, научные труды геологов за 1842–1921 гг. картографические материалы и др.

Не менее важную часть документального наследия ученых-геологов сохранили фонды Санкт-Петербургского филиала Архива РАН, где находятся на хранении личные фонды геологов, участников

<sup>1</sup> Чернышёв Ф.Н. Очерк о деятельности Геологического комитета. СПб., 1903. С. 1.

научно-исследовательских экспедиций на Европейский Север России: № 252 «Чернышёв Феофан Николаевич (1856–1914), геолог, академик АН» (325 ед. хр. 1870–1922), № 831 «Фёдоров Евграф Степанович (1853–1919), кристаллограф, петрограф, минералог, геолог и геометр; ординарный академик АН (1919)» (237 ед. хр., 1850–1977), № 707 «Баклунд Оскар Андреевич (1846–1916), астроном, академик АН» (524 ед. хр., 1857–1916). В количественном и содержательном наполнении фонды имеют разный характер. Среди документов фондов сохранившиеся рукописи трудов учёных, материалы экспедиционных исследований (дневники, карты, отчёты и др.), а также богатая переписка учёных.

Вторую группу источников составляют опубликованные труды учёных. Это материалы печатных сборников Геологического комитета о результатах проведённых исследований. В декабре 1882 г. увидел свет первый выпуск «Известий Геологического комитета». Основные результаты деятельности Геолкома регулярно публиковались в этом издании в виде годовых отчётов. Научная деятельность учёных также освещалась в периодических изданиях: «Труды Геологического комитета», «Вестник Геологического комитета», «Материалы по общей и прикладной геологии» и др.

В конце XIX в. территория Европейского Севера России представляла, по словам Ф.Н. Чернышёва, *terra incognita*<sup>1</sup>. Изучение этих суровых в климатическом отношении территорий усугублялось малонаселённостью, отсутствием дорог, а также отсутствием достоверных картографических материалов. Единственно более точную карту представляла карта, выполненная П.И. Крузенштерном в 1843 г., и карты первой уральской экспедиции Э.К. Гофмана 1850-х гг., но это была только маленькая территория на обширном пространстве Севера. Все остальные картографические материалы, в том числе и 10-вёрстная карта Генерального штаба, подготовленная в конце 1870-х гг., были построены в основном на опросных сведениях и, как правило, не соответствовали действительности. Таким образом, прежде чем изучать геологию заданной территории участникам экспедиций приходилось выполнять топографическую съёмку.

Проведение первых научных геологических исследований Северного Урала выпало на долю замечательного русского учёного, крупного геолога и одного из основоположников кристаллографии Евграфа Степановича Фёдорова (1843–1919). Его самостоятельные полевые геологические работы начались по предложению Геологического комитета на Северном Урале, куда он прибыл в 1884 г.

<sup>1</sup> Анисимов Ю.А., Оноприенко В.И. Феофан Николаевич Чернышёв: 1856–1914. М., 1985. С. 38.

В 1884–1889 гг. по заданию Горного департамента и Геологического комитета он проводил исследования в рамках Северной экспедиции. Главной целью проводимых работ стало разведывание полезных ископаемых. В географию экспедиции в период 1887–1889 гг. вошли территории по рекам западного склона Северного Урала: Щугор, Подчерем, Малый и Большой Паток, Печора от устья Щугора до её истоков и по Унье. Съёмка и рекогносцировка выполнялись военным топографом П.П. Ивановым. За период работы экспедиции часть исследованной площади около 15 тыс. км<sup>2</sup> была густо покрыта маршрутами.

Итоги исследований были подведены Е.С. Фёдоровым в двух крупных работах: «Геологические исследования в Северном Урале в 1884–1886 гг.» (СПб., 1890), «Геологические исследования в Северном Урале в 1887–1889 гг. (Отчёт о деятельности геологической партии Северной экспедиции)» (СПб., 1898). Книги представляют собой дневниковые записи за каждый год наблюдений. В них были представлены сведения о рельефе, характере рек и долин. На основании своих исследований Е.С. Фёдоров сделал вывод о волнообразной изменчивости строения Северного Урала в меридиональном направлении вследствие тектонических причин. Из полезных ископаемых он указывал на наличие каменного угля на р. Печора, в районе Якши. Учёным были определены маршруты в области горной полосы Северного Урала. Большую ценность в его работе представляла составленная геологическая карта, где была дана общая картина геологического строения и тектоники. Е.С. Фёдоровым был предложен специальный метод лодочной съёмки и разработан простой графический способ определения падения и простираения горных пород. Этими описаниями он заложил основы петрографического изучения Северного Урала.

В 1887 г. архангельский губернатор Н.Д. Голицын опубликовал записку о тяжёлом экономическом положении Северного края и обратился к министру земледелия и государственных имуществ с просьбой оказать содействие геологическому изучению Печорского края, без которого нельзя приступить к разработке «скрытых в недрах даров природы», остающихся до той поры «совершенно мёртвым капиталом для края и государства»<sup>1</sup>. Это ходатайство было передано в Геологический комитет. Руководство экспедицией взял на себя Феодосий Николаевич Чернышёв, который горячо поддержал эту идею.

Тиманская экспедиция 1889–1890 гг. стала крупным событием в изучении геологии Европейского Севера в XIX в. В течение двух лет участники экспедиции под руководством Ф.Н. Чернышёва (1856–1914),

<sup>1</sup> Анисимов Ю.А., Оноприенко В.И. Феодосий Николаевич Чернышёв: 1856–1914. М., 1985. С. 38.

в составе астронома О.А. Баклунда, горного инженера Н.О. Лебедева, топографа Д.Г. Сергеева, этнографа Ф.М. Истомина обследовали огромное пространство (свыше 150000 кв. вёрст) от верховьев Вычегды до Северного Ледовитого океана с целью геологического исследования Печорского края и определения возможности промышленной эксплуатации полезных ископаемых. В первый год была изучена южная часть Тимана между верхней Вычегдой и её притоками: Вишерой и областью верхней Ижмы и Ухты, во второй год – северная половина Тимана от реки Пижма до берегов Северного Ледовитого океана.

Первые результаты экспедиции стали известны уже в 1890–1892 гг. На страницах «Известий Геологического комитета» были опубликованы статьи участников экспедиции с предварительными отчётами<sup>1</sup>. Несомненно, большое значение имели работы Ф.Н. Чернышёва, которые представили «много интересных, совершенно новых данных по геологии, орогидрографии, палеонтологии, тектонике и географии Тимана»<sup>2</sup>, имевшие долгое время большое теоретическое и практическое значение.

Учёными были определены ряд астрономических пунктов, составлены новые топографические карты местности, собрана богатейшая палеонтологическая коллекция, которая, к сожалению, не была обработана, а передана Ф.Н. Чернышёвым русским и иностранным специалистам. Так, обобщение части этой коллекции и других палеонтологических изысканий на этой территории сделал в 1895 г. в своей работе А.А. Штукенберг<sup>3</sup>.

Важным результатом Тиманской экспедиции стала публикация в 1900 г. геологической карты Тимана масштаба 1:420000<sup>4</sup>. По словам А.П. Карпинского, карта, составленная Ф.Н. Чернышёвым, «чрезвычайно изменяла прежние представления о строении этого края»<sup>5</sup>.

Главные итоги экспедиции были освещены в работе Ф.Н. Чернышёва «Орографический очерк Тимана»<sup>6</sup>, который вышел уже после его смерти,

<sup>1</sup> Чернышёв Ф.Н. Тиманские работы, произведённые в 1889 г. (Предварительный отчёт) // Известия Геол. Ком. 1890. Т. IX. № 8. С. 41–84; Он же. Сведения о работах, произведённых Тиманской экспедицией в 1890 г. // Известия Геологического комитета. 1890. Т. IX. № 8. С. 205–213; Он же. Тиманские работы, произведённые в 1890 г. (Предварительный отчёт) // Там же. 1891. Т. X. № 4. С. 95–147; Баклунд О. Предварительные отчёты об астрономических работах Тиманской экспедиции летом 1889 года // Там же. 1889 (1890). Т. VIII. № 9–10. С. 233–250.

<sup>2</sup> Геологическая изученность СССР. Коми АССР. Сыктывкар, 1962. Т. 5. С. 76.

<sup>3</sup> Штукенберг А.А. Кораллы и мшанки каменноугольных отложений Урала и Тимана // Труды Геологического комитета. 1895. Т. X. № 3. С. 1–244.

<sup>4</sup> Чернышёв Ф.Н. Геологическая карта Тиманского края (на 3 листах), масштаб 1:420 000. СПб., 1900.

<sup>5</sup> Феодосий Николаевич Чернышёв. Библиографический указатель и материалы к биографии / Под ред. К.И. Шафрановского. Л., 1961. С. 59.

<sup>6</sup> Чернышёв Ф.Н. Орографический очерк Тимана // Труды Геологического комитета. 1915. Т. 12. № 1. С. 1–136.

в 1915 г. в серии «Труды Геологического комитета». Окончил составление работы геолог К.И. Богданович на основе опубликованных статей и дневников экспедиций учёного. В ней впервые была представлена чёткая схема орографического строения Тимана, дана подробная характеристика Ухтинского нефтеносного района. Научные труды Ф.Н. Чернышёва внесли в геологическую науку XIX в. важные, ранее неизвестные сведения о северных территориях страны, тем самым открыв новый этап в их изучении.

В 1891 г. Геологическим комитетом были подведены первые итоги работы по картированию территории России. В 1893 г. была издана карта Европейской России, в которую вошли и результаты работы Е.С. Фёдорова, Ф.Н. Чернышёва по картированию северных районов и Приуралья. На основе этой карты к VI сессии Международного геологического конгресса (1894 г., Цюрих) были составлены три листа Международной геологической карты.

После окончания Тиманской экспедиции Ф.Н. Чернышёв не планировал останавливаться на достигнутом. В замыслы геолога входило дальнейшее изучение островов арктического бассейна. Для осуществления своего замысла он проводил большую подготовительную работу по изучению опыта и результатов изучения арктического архипелага Новая Земля.

В декабре 1894 г. архангельский губернатор А.П. Энгельгардт обратился в Министерство земледелия и государственных имуществ с ходатайством о посылке экспедиции на Новую Землю и Вайгач, с целью их геологического изучения и открытия залежей полезных ископаемых, необходимых для развития северного пароходства. Обеспокоенный активностью иностранных промысловиков, стремившихся закрепиться на островах, он ратовал за освоение и развитие необжитых территорий. Его ходатайство было поддержано директором Геологического комитета А.П. Карпинским. Руководство экспедицией губернатор предложил возложить на геолога Ф.Н. Чернышёва. Феодосий Николаевич горячо поддержал данную идею, понимая важность данного мероприятия. В своей записке, адресованной в Министерство земледелия и государственных имуществ с поддержкой проведения такой экспедиции Ф.Н. Чернышёв в 1894 г. писал: «...Такого рода экспедиция, благополучно окончившись, опять выдвинет на первый план работы русских людей на нашем Ледовитом океане»<sup>1</sup>.

В состав запланированной на 1895 г. экспедиции были включены астроном Пулковской обсерватории А.А. Кондратьев, консерватор

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 58. Оп. 2. Д. 275. Л. 1–5.

Минералогического кабинета Варшавского университета И.А. Морозевич. Несмотря на непродолжительность экспедиции (около двух месяцев), она оказалась чрезвычайно сложной. Повреждение судна «Джигит» во время шторма не позволило членам экспедиции выполнить весь маршрут экспедиции. Тем не менее, по итогам экспедиции Ф.Н. Чернышёв впервые сформировал общее представление о геологии Новой Земли, составил первую геологическую карту архипелага, дал представление о его орографии, а также показал связь с горными цепями континента Пай-Хоем и Уралом. Данное научное мероприятие стало одним из самых результативных в изучении архипелага в XIX в., сформировав дальнейший интерес в его изучении.

Надо подчеркнуть, что экспедиции Геологического комитета на Европейский Север были немногочисленны. Конечно, это было связано с ограниченными ресурсами Комитета для проведения экспедиций. Одним из вариантов изучения северных регионов стало прикомандировывание своих сотрудников в экспедиции других учреждений. В 1898 г. Русским географическим обществом была снаряжена экспедиция на юг Кольского п-ова, в бассейн р. Варзуга. Эта часть полуострова, несмотря на относительную близость к Архангельску, оставалась для науки «белым пятном». Для изучения этой территории в геологическом отношении и «для заведывания экспедицией» от Геологического комитета был командирован Платон Борисович Риппас. Для производства геодезических работ в экспедицию был назначен подпоручик Корпуса военных топографов А.А. Носков. Общая протяжённость маршрута экспедиции составила 500 вёрст. Впервые были барометрически измерены высоты горных вершин и озёр, определены координаты восьми опорных астрономических пунктов: с. Кузомень, устья Паны (дважды), двух точек пересечения верховьев Варзуги Семиостровским зимником, Летнего Каменского погоста на Поное, слияния Алны и Суинги в истоках Поноя и места впадения Паны в Нижнее Панское озеро. Составлена десятивёрстная карта района. Установлены основные черты геологического строения района<sup>1</sup>.

В начале XX в. работы Геолкома на Европейском Севере были продолжены, но носили узкоспециальный характер. Результаты, полученные Ф.Н. Чернышёвым, привлекли внимание к изучению ухтинской нефти. В 1909–1910 гг. состоялась экспедиция Н.Н. Яковлева<sup>2</sup> и А.Н. Замятина<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> Риппас П.Б. Кольская экспедиция 1898 г. Предварительный отчёт // Известия Императорского Русского географического общества. 1899. Т. XXXV. С. 293–312.

<sup>2</sup> Яковлев Н.Н. Геологические исследования в Южном Тимане в 1894 и 1909 гг. // Известия Геологического комитета. 1910. Т. 29. № 4. С. 373–389.

<sup>3</sup> Замятин А.Н. Объяснительная записка к карте нефтеносного Ухтинского района с геологическим разрезом его // Известия Геологического комитета. 1910. Т. 29. №1. С. 6–10; Замятин А.Н. Ухтинский нефтеносный район. Предварительный отчёт // Известия Геологического комитета. 1911. Т. 30. № 6. С. 505–583.

1910–1913 гг. экспедиция В.В. Стукачёва<sup>1</sup>. По итогам работы этих специальных экспедиций Геологическим комитетом был дан отрицательный прогноз на государственную разработку Ухтинского месторождения по причине незначительных запасов нефти. Добыча Ухтинской нефти была передана в частные руки. Следующая экспедиция в район Ухты состоялась только в 1918 г. под руководством геолога К.П. Калицкого, который сделал вывод о возможности разработки Ухтинского месторождения, но указал на нерентабельность данного предприятия в силу экономического состояния края и практического полного отсутствия дорог<sup>2</sup>. Это отложило освоение района до открытия промышленного месторождения нефти на Ухте в 1930 г.

Благодаря деятельности Геологического комитета в конце XIX в. изучение минерально-сырьевых ресурсов Европейского Севера России перешло от уровня узких прикладных работ к решению комплекса научных проблем в области геологии. Геологи сумели осуществить крупные исследования по региональной геологии Европейского Севера, закартировать значительные площади, выявить и изучить ряд важных месторождений полезных ископаемых. Результаты изысканий Геологического комитета заложили основы для масштабного научного и промышленного освоения этой территории, осуществлённого в 20–30 гг. XX в.

---

<sup>1</sup> Стукачёв В.И. Ухтинский нефтеносный район. Казённые разведочные работы 1911–1913 гг. // Горный журнал. 1914. Т. 3. Кн. 9. С. 205–234; Стукачёв В.И. Ухтинский нефтеносный район. Казённые разведочные работы 1911–1913 гг. Пг., 1915. 34 с.

<sup>2</sup> Калицкий К.П. Отзыв об Ухтинском нефтеносном районе // Известия Геологического комитета. 1920. Т. 37. № 9–10.

ВАХТИН Н.Б.

## Петербургское североведение

VAHTIN N.B.

North Studies in St Petersburg

### **Сведения об авторе:**

*Вахтин Николай Борисович, доктор филологических наук, профессор факультета антропологии, руководитель «Центра социальных исследований Севера» Европейского университета в Санкт-Петербурге, член-корреспондент Российской академии наук (Санкт-Петербург)*

*[nvakhtin@gmail.com](mailto:nvakhtin@gmail.com)*

### **Author:**

*Vahtin Nikolay Borisovich, doctor of philology, professor of anthropology, Head of the Centre for social studies of the North of the European University in St. Petersburg, corresponding member of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg)*

*[nvakhtin@gmail.com](mailto:nvakhtin@gmail.com)*

### **Аннотация**

Статья посвящена истории становления и развития петербургского североведения, повествует о вкладе В.Г. Богораза и Л.Я. Штернберга, показывает, что теоретическое изучение Севера в 1920–1930-е гг. в СССР было неразрывно связано с решением практических задач по преобразованию жизни в этом регионе. Подчёркивается, что масштаб репрессий, обрушившихся в 1930-е гг. на этнографию в целом и на североведение в частности был таким, что можно говорить о полном разгроме науки, долгое и нелёгкое возрождение которой началось в 1950-е гг.

### **Abstract**

The article is devoted to the history of the establishment and development of St. Petersburg Northern studies, tells about the contribution of V.G. Bogoraz and L.Ya. Shternberg, shows that the theoretical study of the North in the 1920s and 1930s in the USSR was inextricably linked with the addressing practical challenges to transform life in this region. It is emphasized that the scale of repression that struck Ethnography in General and Northern studies in particular in the 1930s was such that we can speak of the complete defeat of science, which long and difficult revival began in the 1950s.



**Ключевые слова:**

этнография, петербургское североведение, В.Г. Богораз, история североведения.

**Keywords:**

Ethnography, St. Petersburg Northern studies, V.G. Bogoraz, history of Northern studies.

История североведения сегодня хорошо известна: как самостоятельная дисциплина – отрасль этнографической науки – оно возникло на рубеже XIX и XX вв. в результате стечения ряда обстоятельств: работы двух экспедиций, Сибиряковской и Джесуповской, а также благодаря усилиям прежде всего В.Г. Богораз и Л.Я. Штернберга, а также в меньшей степени В.И. Иохельсона.

В начале 1890-х гг. Восточносибирское отделение ИРГО организовало большую исследовательскую экспедицию, известную как Якутская или Сибиряковская. Деньги на исследования дал иркутский меценат И.М. Сибиряков (1860–1901), происходивший из семьи богатых золото-промышленников. Из 26 участников Сибиряковской экспедиции 15 были политическими ссыльными, в том числе – В.Г. Богораз и В.И. Иохельсон<sup>1</sup>. По возвращении из ссылки оба они были приглашены Францем Боасом в международную Джесуповскую экспедицию («один из самых грандиозных проектов, которые были предприняты в мировой антропологии»<sup>2</sup>) и вновь вернулись в места своей ссылки<sup>3</sup>.

Обоих учёных сопровождали в этой экспедиции жёны – Дина Бродская-Иохельсон (1862–1941) и Софья Волкова-Богораз (1870–1921), разделившие со своими мужьями все тяготы двухлетней работы на Крайнем Севере. Об этом редко вспоминают, а между тем их вклад в работу экспедиции был далеко не формальным. Так, Софья Богораз провела около

<sup>1</sup> См.: Библиотека сибирского краеведения [Электронный ресурс] URL: <http://bsk.nios.ru/enciklopediya/yakutskaya-sibiryakovskaya-istoriko-etnograficheskaya-ekspediciya> (дата обращения: 25.09.2019). См. также: Оглезнёва Т.Н. Русское географическое общество: изучение народов северо-востока Азии. 1845–1917 гг. Новосибирск, 1994; Горохов К.И. Исследования и материалы участников Якутской (Сибиряковской) экспедиции ВСОРГО в 1894–1896 гг. в области этнографии якутов // Из истории Якутии XVII–XIX веков. Якутск, 1965.

<sup>2</sup> Берёзкин Ю.Е. Из Старого Света в Новый: Мифы народов мира. М., 2009.

<sup>3</sup> См. подробно: Вахтин Н.Б. Тихоокеанская экспедиция Джесупа и её русские участники // Антропологический форум. 2005. № 2. С. 241–274; Кузьмина Л.П. Из истории русско-американского сотрудничества (Джесуповская Северо-Тихоокеанская экспедиция 1900–1902 гг.) // Советская этнография. № 6. 1989. С. 90–99; Слободин С.Б. Выдающийся исследователь северных народов (к 150-летию со дня рождения В.И. Иохельсона) // Этнографическое обозрение. 2005. № 5. С. 96–115.

трёх месяцев в селе Марково на Анадыре, записывая образцы фольклора местных русских, а также, как позже писал сам Богораз, «собрала большую часть коллекций для Американского музея естественной истории, пока я в основном занимался сбором научных сведений»<sup>1</sup>. В обязанности Дины Бродской входили антропометрические замеры, фотографические съёмки, запись устного и музыкального фольклора на фонограф, а также обязанности врача<sup>2</sup> (уже после окончания экспедиции, в 1906 г., она защитила в Цюрихском университете диссертацию и получила степень доктора медицины).

Основываясь на этом опыте, в середине 1910-х гг. В.Г. Богораз, работавший и в Сибиряковской, и в Джесуповской экспедициях, вместе с Л.Я. Штернбергом, также политическим ссыльным, отбывавшим ссылку на Сахалине и там увлечшимся этнографией<sup>3</sup>, организовал в Петрограде систематическое преподавание «северной этнографии». Созданные ими «курсы» постепенно развивались, и к началу 1930-х гг. этим учёным удалось создать комплексную систему, объединявшую научные исследования, подготовку североведческих кадров и обучение специалистов из числа коренных народов Севера.

В эту систему входили такие учреждения, как Этнографическое отделение Географического факультета ЛГУ, Институт народов Севера (ИНС), Северное отделение Педагогического института им. А.И. Герцена, а также Научно-исследовательская ассоциация ИНСа. Эти организации существовали в Петербурге (Петрограде, Ленинграде) в одно и то же время и были тесно связаны друг с другом. В основе их деятельности лежали общие принципы; учёные старшего поколения преподавали в ИНСе и одновременно обучались у своих студентов-северян языкам коренного населения; будущие учителя участвовали в разработке грамматик языков, на которых им предстояло преподавать; будущие советские работники из числа коренных народов Севера, постигая азы административного управления, одновременно учились переводить и править тексты на своих родных языках и выступали в качестве консультантов

<sup>1</sup> Михайлова Е.А. Софья Константиновна Богораз (1870–1921): штрихи к портрету Владимира Германовича Богораз // Антропологический форум. 2016. № 29. С. 109–124; Шенталинская Т.С. Софья Богораз – автор записей русского фольклора на Чукотке // Этнографическое обозрение. 2012. № 1. С. 110–120.

<sup>2</sup> Kasten E., Dürr M. Waldemar Jochelson and the Koryak During the Jesup North Pacific Expedition: Shifting Fieldwork Approaches and New Academic Ambitions // Jochelson, Bogoras and Shternberg: A Scientific Exploration of Northeastern Siberia and the Shaping of Soviet Ethnography. Ed. By Erich Kasten. Fürstenberg/Havel: Kulturstiftung Sibirien. 2018. P. 70 a.o.

<sup>3</sup> См.: Kan S. Lev Shternberg: anthropologist, Russian socialist, Jewish activist. Series: Critical Studies in the History of Anthropology. Lincoln; L., 2009.

для разнообразных специалистов, изучающих Север. Так возникла особая, уникальная человеческая и научная среда, которая получила название «петербургское североведение»<sup>1</sup>.

Из среды первых студентов Штернберга и Богораза вышли такие великолепные специалисты, как С.М. Абрамзон, Г.М. Василевич, Н.П. Дыренкова, Ю.А. Крейнович, Е.П. Орлова, Г.Н. Прокофьев, Е.Д. Прокофьева, В.И. Цинциус, В.В. Чарнолуский и многие другие<sup>2</sup>. Для этих учёных работа этнографа и работа лингвиста всегда шли рука об руку: этому они научились от своих учителей.

Этот «золотой век» в истории Петербургского североведения длился недолго. После смерти В.Г. Богораза в 1936 г. созданная им система образовательных и научно-исследовательских учреждений просуществовала всего несколько лет. Репрессии против североведов начались уже в 1934 г., когда был арестован Н.К. Каргер, специалист по кетскому языку, создатель первого кетского букваря. Но основной удар был нанесён летом 1937 г.: около десятка ведущих учёных были арестованы по абсурдному обвинению «в участии в троцкистско-зиновьевской шпионско-террористической организации, связанной с японской разведкой, и шпионаже в пользу Японии». Эту мифическую организацию с «филиалом» в ИНС якобы возглавлял умерший в начале 1930-х гг. председатель Дальневосточного Комитета Севера К.Я. Лукс. Арестованы были Я.П. Алькор (Кошкин), Е.В. Блок, Н.И. Гаген-Торн, И.И. Иванов, Е.А. Крейнович, В.Д. Пересвет-Салтан, Н. Прыткова, Н.И. Спиридонов, И.С. Сукоркин, А.С. Форштейн, В.И. Цинциус, К.Б. Шавров и некоторые другие.

Масштаб репрессий, обрушившихся на этнографию в целом и на североведение в частности, был такой, что можно уверенно говорить о полном разгроме: в период с конца 1920-х по середину 1950-х гг. *было репрессировано около 500 этнографов*. В этот период говорить об отечественном североведении не приходится: большая часть учёных сидела в лагерях и тюрьмах, немногие оставшиеся жили в постоянном страхе, ежеминутно опасаясь ареста.

Судьба этого поколения североведов вообще трагична. Г. Каминский, Н.А. Котовщикова, П.Ю. Молл умерли, работая в экспедициях на Севере в конце 1920-х гг.; Г.Д. Вербов, А.П. Пырерка, С.Н. Стебницкий,

<sup>1</sup> См.: Вахтин Н.Б. «Проект Богораза»: борьба за огонь // Антропологический форум. 2016. № 29. С. 125–141; Лярская Е.В. «Ткань Пенелопы»: «проект Богораза» во второй половине 1920-х – 1930-х гг. // Там же. С. 142–186; Михайлова Е.А. Софья Константиновна Богораз (1870–1921): штрихи к портрету Владимира Германовича Богораза // Там же. С. 109–124.

<sup>2</sup> Ермолова Н.В. Тунгусовед Глафира Макарьевна Василевич // Репрессированные этнографы: сборник / Сост. и отв. ред. Д.Д. Тумаркин. М., 2003. Вып. 2. С. 16.

Н.Б. Шнакенбург погибли на полях сражений в годы Великой Отечественной войны; Г.И. Мельников и Г.М. Корсаков умерли во время блокады Ленинграда<sup>1</sup>. Большинство остальных были репрессированы и либо расстреляны, как Кошкин и Спиридонов, либо получили длительные лагерные сроки, как Форштейн и Крейнович, надолго, а иногда и навсегда прервавшие их научную работу. Школа учёных-североведов была практически уничтожена.

В 1950-е гг. эта отрасль знаний начала возрождаться. Из лагерей вернулись Г.М. Василевич, Ю.А. Крейнович, В.И. Цинциус; Отдел Сибири Кунсткамеры и Отдел языков народов Севера Института языкознания стали постепенно пополняться новыми сотрудниками. Однако североведческого образования уже не было нигде – ни в Ленинградском университете, ни в ИНС (в те годы – Факультет народов Севера ЛГПИ им. А.И. Герцена). Новых сотрудников набирали прежде всего из выпускников ЛГУ: этнографов – с исторического, лингвистов – с филологического факультета. Довольно быстро это привело к разрыву связей между лингвистическими и этнографическими исследованиями. Для моего покойного учителя Г.А. Меновщикова (1911–1991), который успел поучиться и у Богораза, и у его учеников (он учился на Факультете литературы и языка ЛГПИ им. А.И. Герцена в 1932–1939 гг.), ещё вполне нормальным было писать статьи и по лингвистике, и по этнографии, и по фольклору эскимосов; для следующего поколения это была уже большая редкость<sup>2</sup>.

Конечно, нелепо было бы отрицать ту огромную работу, которую провели в 1950–1980-е гг. этнографы, работавшие в Отделе Сибири Кунсткамеры, или лингвисты, работавшие в Отделе палеоазиатских и самодийских языков или в Отделе алтайских языков Института языкознания<sup>3</sup>. Однако нельзя не признать, что просто этнография Сибири и просто описание языков народов Севера – это ещё не североведение в том понимании, какое существовало в сознании его основателей.

Думается, что главное отличие – в трактовке объекта исследования. Этнографическое описание, как и традиционное лингвистическое описание, неизбежно видит свой объект неизменным, пользуется такими

<sup>1</sup> Роон Т.П., Сирина А.А. Е.А. Крейнович: жизнь и судьба учёного // Репрессированные этнографы: сборник / Сост. и отв. ред. Д.Д. Тумаркин. М., 2003. Вып. 2. С. 49–50.

<sup>2</sup> См. подробнее: Vakhnin N. “The Bogoras Project” and Yupik Eskimo Linguistics in Russia // From Boas to Burch: 100 Years of Eskimology / Ed. by Igor Krupnik. Smithsonian Institution. 2016. Pp. 193–218.

<sup>3</sup> Применительно к Институту языкознания см. об этом: Вахтин Н.Б., Головкин Е.В. Исчезающие языки и задачи лингвистов-североведов // Малые языки и традиции: существование на грани. Вып. 1. Лингвистические проблемы сохранения и документирования малых языков. Посвящается 75-летию акад. Вяч. Вс. Иванова. / Под ред. А.Е. Кибрика. М., 2005. С. 40–52.

аналитическими понятиями, как «степень сохранности традиции (или языка)», «утрата традиционных представлений» (или «исчезающий язык»). Для этого подхода (по крайней мере, для его ранних фаз) характерно представление о пресловутом «этнографическом настоящем», а также о том, что истинный объект этнографии (или традиционной диалектологии) всегда удалён: и чем дальше исследователю удаётся забраться в пространстве и во времени, чем изолированнее изучаемое племя, чем старше информант – тем ценнее. Эта позиция удачно подмечена в работах Сьюзен Гал: исследователи всегда стараются обратиться к «глубинке», к старикам в поисках архаических, неизменных культурных элементов, воспринимаемых как «подлинные»<sup>1</sup>.

В представлении В.Г. Богораза настоящий этнограф должен быть способен видеть этнографические сюжеты под окнами своего дома<sup>2</sup>. Богораз упрекал своих коллег на совещании 1929 г. в том, что они игнорируют этнографию нищих, бездомных, рабочих и др., отдавая предпочтение «иностранцам», живущим вдалеке от городов<sup>3</sup>; иначе говоря, он призывал к этнографии современности.

Этот принцип не устарел до сих пор – и вряд ли может устареть. Применительно к Северу это означает, по всей видимости, что объектом изучения сегодня становятся не взятые изолированно и трактуемые с позиций «этнографического настоящего» коренные малочисленные народы, а все люди и все человеческие сообщества и связи, населяющие Север (Сибирь, Арктику – здесь не место углубляться в обсуждение смысла и соотношения этих географических понятий).

Этот подход постепенно распространяется всё больше: североведческие исследования активно развиваются и в московских, и в новосибирских, и в тюменских, и в архангельских научных учреждениях. Однако важным центром североведения остаётся Петербург. Именно здесь расположены такие активно работающие научные центры, как отдел Сибири Кунсткамеры, Отдел языков народов России Института лингвистических исследований, Отдел этнографии Сибири и Дальнего Востока Российского этнографического музея, а также исследовательская группа Арктического музейно-выставочного центра и некоторые другие. Следует

<sup>1</sup> Сьюзен Гал называет этот подход «пасторальным», см.: Gal, Susan. *Lexical innovation and loss: The use and value of restricted Hungarian* // *Investigating obsolescence: Studies in language contraction and death* / Ed. by Nancy Dorian. Cambridge: CUP. 1989. См. об этом подробно: Вахтин Н.Б. *Малые языки Российской Федерации: перепись, карта, музей* // *Россика / Русистика / Россиеведение*. М., 2010. Кн. 1. Стр. 75–99.

<sup>2</sup> Ср. известный рассказ Н.И. Гаген-Торн (Гаген-Торн Н.И. *Memoria* / Сост., предисл., послесл. и примеч. Г.Ю. Гаген-Торн. М., 1994. С. 258–259).

<sup>3</sup> Арзютов Д.В., Вахтин Н.Б. *Вместо введения* // *Антропологический форум*. 2016. № 29. С. 102.

упомянуть и Центр социальных исследований Севера Европейского университета, сотрудники которого ведут не только североведческие исследования по ряду направлений, но и открыли магистерскую программу по этой дисциплине, в которой стараются совместить «богоразовские» традиции изучения Севера с современными достижениями мировой социальной антропологии.

Объединение усилий всех этих групп поможет возрождению замечательной научной школы петербургского североведения на новом этапе её развития.

ЕМЕЛИНА М. А.

## Организация и деятельность Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера (1919 – начало 1920 гг.)

EMELINA M. A.

## Establishment and activities of the Commission for the study and practical use of the Russian North (1919 – early 1920)

### **Сведения об авторе:**

*Емелина Маргарита Александровна, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа, старший научный сотрудник ГИЦ РФ Арктический и антарктический институт Росгидромета (Санкт-Петербург)*

*mritaemelina@gmail.com*

### **Author:**

*Emelina Margarita Aleksandrovna, Candidate of Historical Sciences, leading researcher of the Military History Centre of the North-West Federal district, leading researcher of AARI (St. Petersburg)*

*mritaemelina@gmail.com*

### **Аннотация**

Статья посвящена организации и опыту работы межведомственной Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера, действовавшей в 1919 – начале 1920 гг. в ведении Петроградского отделения Научно-технического отдела Высшего Совета народного хозяйства РСФСР. Рассмотрена структура Комиссии по Северу, результаты её деятельности и реорганизация в Северную научно-промысловую экспедицию.

### **Abstract**

The article is devoted to the establishment and activities of the interdepartmental Commission for the study and practical use of the Russian North, which operated in 1919 – early 1920 under the supervision of the Petrograd branch of the Scientific and technical Department of the Supreme Council of National Economy. The article

considers the structure of the Commission on the North, results of its activity and its reorganization into the Northern Scientific Research Expedition.

**Ключевые слова:**

Русский Север, Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера, практическое использование, производительные силы, Северная научно-промысловая экспедиция.

**Keywords:**

Russian North, Commission for the study and practical use of the Russian North, practical use, productive force, Northern Scientific Research Expedition.

Комиссия по использованию естественных производительных сил Русского Севера (далее – Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера, сокращённо – Комиссия по Северу) была организована Наркоматом торговли и промышленности (НКТП) 30 января 1919 г. и первоначально подчинялась Петроградскому отделению наркомата. Постановление Коллегии наркомата о создании Комиссии по Северу было подписано наркомом Л.Б. Красиным. Идея её учреждения принадлежала геологу, исследователю Севера Р.Л. Самойловичу (рис. 1) – об этом свидетельствуют его письма к Л.Б. Красину (январь 1919 г.) и его автобиография (июнь 1919 г.)<sup>1</sup>. Комиссию по Северу в 1920–1930-х гг. называли предшественницей Северной научно-промысловой экспедиции<sup>2</sup>, которая, в свою очередь, была реорганизована в Институт по изучению Севера (затем – Всесоюзный Арктический институт, Арктический научно-исследовательский институт).

Вопросами изучения северных окраин страны в 1910-х гг. занималась Полярная комиссия (ПК) Российской академии наук (РАН). В это же время на повестку дня встала задача изучения естественных производительных сил страны (что было вызвано ходом экономического развития Российской империи и ускорено обстоятельствами военного времени). В 1915 г. в структуре РАН начала свою работу специальная Постоянная комиссия по изучению естественных производительных сил (КЕПС).

<sup>1</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1923 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 46; Справка «Жизнеописание Самойловича Рудольфа Лазаревича». Копия архивная № 978: Историко-краеведческий музей с музеем-квартирой А.Я. Кремса – филиал МУ «Музейное объединение» муниципального образования городского округа «Ухта». ИКМ КП 154/2.

<sup>2</sup> Обзор научно-исследовательской работы Всесоюзного Арктического института в Советском секторе Арктики. Л., 1934. С. 20; Самойлович Р.Л. За пятнадцать лет // Бюллетень Арктического института. 1935 № 3/4. С. 56 и др.





Рис. 1. Р.Л. Самойлович. Фотография начала 1930-х гг.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> ЦГА СПб. Ф. 6276. Оп. 256. Д. 372. Л. 1.

Осенью 1917 г. был организован её Северный отдел<sup>1</sup>. Д.Д. Руднев, секретарь отдела, в своём выступлении на первом в 1919 г. заседании ПК (1 января) говорил о причине создания нового подразделения: «...в связи с создавшейся необходимостью искать выход из затруднительного экономического положения нашего государства, вызванного войной и политическими осложнениями <...> назревшая потребность приступить к реальному использованию природных богатств Севера настолько очевидна, что ни в ком не вызвала сомнений»<sup>2</sup>. Эти же слова можно отнести и к причинам организации Комиссии по Северу.

Подчеркнём, что она создавалась в рамках правительственного наркомата – в период, когда существовало противостояние между властью и учёными, многие из которых негативно относились к переменам, произошедшим в октябре 1917 г. Историк В.Д. Исаков отметил, что о реакции Академии наук на революцию упоминается лишь косвенно, главным образом в биографиях учёных, но на экстраординарных общих собраниях РАН 18 и 21 ноября 1917 г., посвящённых обсуждению сложившейся в стране ситуации, говорилось определённо, что происходящие события «угрожают гибелью стране и необходимо, чтобы Российская академия наук не молчала в такое исключительное время»<sup>3</sup>. Правительство готово было упразднить АН и стремилось создать централизованное управление сетью исследовательских учреждений<sup>4</sup>. Поэтому в Наркомате просвещения был образован Научный совет и стал функционировать Академический центр. Учёные смогли отстоять свои принципы работы, но в последующие годы их деятельность всё больше контролировалась властью.

В то же время с января 1918 г. в системе Высшего Совета народного хозяйства (ВСНХ) РСФСР существовал Центральный совет

<sup>1</sup> Подробнее о работе академических комиссий см.: Бровина А.А. Научные исследования Европейского Севера России: Организация, развитие, результаты (конец XIX – первая половина XX в.). Дисс. на соиск. уч. ст. доктора истор. наук. М., 2019. С. 126–132, 151–155; Кольцов А.В. Деятельность Комиссии по изучению естественных производительных сил России: 1914–1918 гг. // Вопросы истории естествознания и техники. 1999. № 2. С. 128–139; Красникова О.А. Академия наук и исследования в Арктике: научно-организационная деятельность Полярной комиссии в 1914–1936 гг. Автореферат дисс. на соиск. уч. ст. канд. истор. наук. М., 2006. С. 15–16.

<sup>2</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 42. Л. 65.

<sup>3</sup> Есаков В.Д. От Императорской к Российской. Академия наук в 1917 году // Отечественная история. 1994. № 6. С. 128.

<sup>4</sup> См. подробнее: Колчинский Э.И. Борьба за выживание: Академия наук и Гражданская война // Академическая наука в Санкт-Петербурге в XVIII–XX веках. СПб., 2003. С. 370–373; Колчинский Э.И., Кольцов А.В. Академия наук в годы Гражданской войны // Петербургская Академия наук в истории академий мира. К 275-летию Академии наук: Материалы Международной конференции, 28 июня – 4 июля 1999 г. СПб., 1999. Т. 4. С. 289–290; Митин В.В. Трансформация организационной и научной деятельности РАН в 1917–1925 гг. // Метаморфозы истории. 2013. С. 59–75.

экспертов – орган, «объединяющий технические и научные силы России для разрешения экономических задач»<sup>1</sup>. Но их сложность, заключавшаяся в колоссальных работах по подъёму промышленности в условиях продолжающейся войны и разрухи, потребовала образования в составе ВСНХ Научно-технического отдела (НТО) (декрет Совнаркома от 16 августа 1918 г.). В начале 1919 г. в Петрограде было создано отделение НТО ВСНХ<sup>2</sup>. Т.о. вновь созданная Комиссия по Северу в скором времени могла быть переподчинена этому новому органу, что и произошло в действительности.

Следует отметить, что идея создания Комиссии по использованию естественных производительных сил Русского Севера обсуждалась 28 января 1919 г. на заседании ПК РАН. Собравшиеся сравнили её с Особым междуведомственным совещанием по устройению и развитию Русского Севера под председательством А.Ф. Трепова (1916 – начало 1917 гг.), которое было создано в годы войны для изучения северных богатств и ресурсов, но не сумело достичь каких-либо результатов. Члены Полярной комиссии отметили, что они будут участвовать в новой коллегии, и, возможно, её деятельность будет более успешной<sup>3</sup>. Исследовательница А.А. Бровина отмечает, что в создании Комиссии по Северу также приняли участие сотрудники КЕПС и Геологического комитета, т.к. одним из направлений их исследований было изучение нефтяных и угольных месторождений (в т.ч. Ухтинского нефтеносного района)<sup>4</sup>. Действительно, как будет показано ниже, в работе Комиссии по Северу деятельно участвовали сотрудники ПК и КЕПС.

### **Задачи Комиссии по использованию естественных производительных сил Русского Севера**

Основное направление деятельности Комиссии по Северу в тексте Постановления о её организации было сформулировано следующим образом – осуществление «практической работы в Северной области». Для её выполнения Комиссии предстояло: 1) обрабатывать материалы по Русскому Северу, уже собранные различными учреждениями «для организации и практического использования естественных производительных сил Севера»; 2) заниматься «разработкой планов экспедиций и снаряжением их в различные районы Северного края для изучения и организации производств на местах»; 3) оказывать помощь местным организациям с той

<sup>1</sup> Организация науки в первые годы Советской власти. Сборник документов. Л., 1968. С. 6.

<sup>2</sup> Там же. С. 86–90.

<sup>3</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 24. Л. 9; Д. 42. Л. 18.

<sup>4</sup> Бровина А.А. Указ. соч. С. 157.

же целью<sup>1</sup>. В Инструкции, также подписанной Л.Б. Красиным, подчёркивалось, что Комиссия преследует «чисто практические задачи», «поручает научную обработку собираемых материалов научным учреждениям», представители которых входят в её состав. В документе также были перечислены первоочередные работы новой организации: «1) вывоз оленины и дичи из Печорского края; 2) рыбо-промысловая экспедиция для изучения и организации морских, речных и озёрных промыслов Северного края; 3) соль и её добыча на солеварнях Северного района; изыскание и добыча строительных материалов для намеченных к постройке гужевых дорог в Северном районе»<sup>2</sup>.

3 февраля 1919 г. состоялось первое организационное заседание Комиссии. На нём было решено включить в его состав по одному представителю от НКТиП (им стал Ю.В. Пятигорский), ВСНХ, Наркомата земледелия, Полярной комиссии (ПК) (И.П. Толмачёв) и КЕПС РАН (А.Е. Ферсман), Северного отдела Наркомата путей сообщения (Д.Д. Руднев). Несколько научных деятелей, известных своими работами по Русскому Северу, получили персональное предложение войти в коллегию. Это были Р.Л. Самойлович (бывший начальник горно-разведочных экспедиций на Шпицбергене и Севере России), Н.А. Кулик (представитель Геологического комитета и геолог Музея АН), горный инженер Н.А. Тихонов, инженер путей сообщения Б.П. Жерве (председатель Бюро по постройке гужевых дорог на Севере). Также было решено, что состав Комиссии по Северу в дальнейшем мог расширяться за счёт включения в него представителей иных ведомств. Например, собравшиеся согласились с предложением обратиться в Наркомат просвещения с просьбой о делегировании своего представителя.

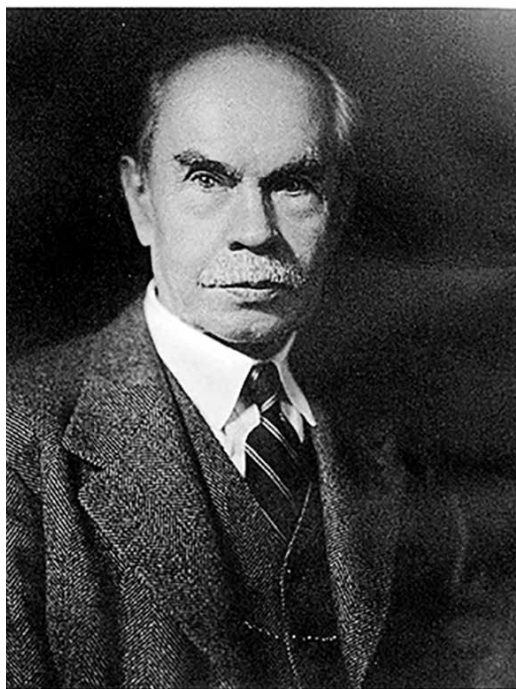
Таким образом, в составе Комиссии были как представители различных наркоматов, чья сфера деятельности распространялась на северные районы государства, так и учёные-эксперты. Появилась возможность обеспечения координации различных ведомств «в стенах» Комиссии по Северу. И действительно, состав её членов увеличивался – к работам привлекли «сведущих лиц, известных своими работами на Севере» – М.Е. Жданко, П.А. Новопащенко, В.Е. Ляхницкого и Б.В. Сабанина<sup>3</sup>.

Также 3 февраля 1919 г. был избран Президиум Комиссии по Северу в составе: председатель – И.П. Толмачёв (рис. 2, 3), товарищи председателя – А.Е. Ферсман, Ю.В. Пятигорский, секретарь – Р.Л. Самойлович. Отметим, что первые заседания Президиума проходили в помещении

<sup>1</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-2185 (нумерации листов в деле нет).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.



*I. P. Tolmachov*

Рис. 2. И.П. Толмачёв. Снимок конца 1940-х гг.

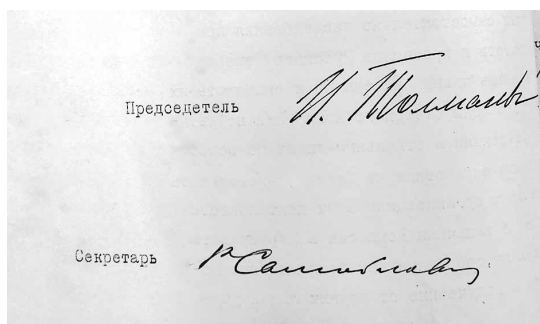


Рис. 3. Автографы Председателя Комиссии по Северу И.П. Толмачёва и секретаря Р.Л. Самойловича на Протоколе заседания Президиума Комиссии № 1. 3 февраля 1919 г.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-2185 (нумерации листов в деле нет).

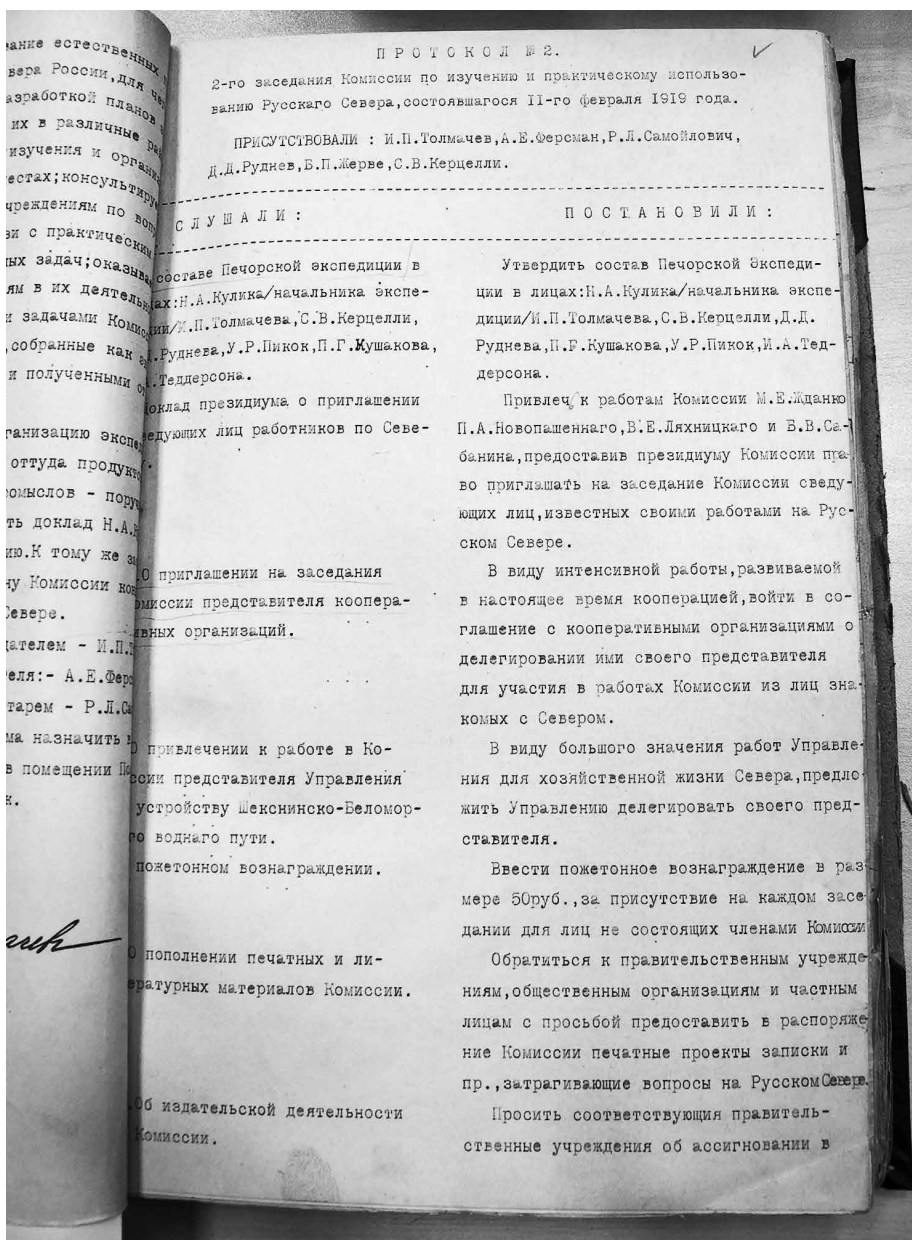


Рис. 4. Первый лист протокола 2-го заседания Комиссии по Северу 11 февраля 1919 г. с указанием состава Печорской экспедиции

Полярной комиссии. Т.о., ПК РАН приняла самое живое участие в деятельности нового органа, некоторые члены которого одновременно являлись и членами ПК (И.П. Толмачёв, Д.Д. Руднев, Н.А. Кулик и – впоследствии – П.Г. Кушаков, С.В. Керцели и др.).

Задачи работы Комиссии по Северу были сформулированы на основе Постановления также на заседании 3 февраля. Ближайшей стала организация экспедиции в Печорский край для вывоза продуктов оленеводства, охоты и рыбных промыслов. Её состав был утверждён 11 февраля: начальник – Н.А. Кулик, члены – И.П. Толмачёв, С.В. Керцели, Д.Д. Руднев, П.Г. Кушаков, У.Р. Пикок, И.А. Теддерсон (рис. 4)<sup>1</sup>. В те же дни сообщение о создании Комиссии по Северу попало на страницы газет. Так, в заметке в «Известиях ВЦИК» отмечалось, что учреждён новый орган «для объединения мероприятий по устройению нашего Севера» (рис. 5)<sup>2</sup>.

22 февраля Комиссия по Северу была передана в ведение Петроградского отделения НТО ВСНХ РСФСР<sup>3</sup>. Тогда её название было несколько скорректировано. Теперь оно звучало следующим образом: Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера.

Требовалось уже в самом начале работы новой коллегии пресечь несогласованность действий различных ведомств, в том числе учреждений, занимающихся научными изысканиями. Это возможно было осуществить через посредство НТО ВСНХ. Именно правительственный ресурс был необходим для обеспечения эффективности работы Комиссии по Северу, чтобы не возникло параллелизма, чтобы в Комиссию регулярно сообщались сведения о деятельности других организаций.

Поэтому 23 февраля 1919 г. состоялось совместное заседание, организованное Комиссией по Северу<sup>4</sup> – с членами академических комиссий – ПК и Северного отдела КЕПС. Заседание носило взаимно информационный характер. И.П. Толмачёв рассказал о задачах ПК: до революции её деятельность была направлена на осуществление комплексных научных исследований на Севере (прежде всего, на открытой в 1913 г. Земле Императора Николая II), а после революции – на объединение всей полярной деятельности АН. Д.Д. Руднев представил доклад о работах Северного отдела КЕПС, образованного для того, чтобы «приступить к реальному использованию богатств Севера»<sup>5</sup>. Затем о Комиссии по Северу рассказал Р.Л. Самойлович. Он впервые конкретизировал её основную задачу,

<sup>1</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-2185 (нумерации листов в деле нет).

<sup>2</sup> Комиссия по Северу // Известия ВЦИК. 1919. 14 февраля. С. 6.

<sup>3</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-2185.

<sup>4</sup> Там же. Протоколы № 2 и № 3 заседаний Коллегии от 11 и 15 февраля 1919 г. (подлинники).

<sup>5</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 13. Л. 24–29.

### «КОМИССИЯ ПО СЕВЕРУ».

Финансово-Дипломатический Совпархоз постановил учредить особую «Комиссию по Северу» для объединения мероприятий по устройству нашего Севера.

На днях состоялось первое организационное заседание Комиссии из представителей управлений: по сооружению железных дорог, шоссейных и грунтовых дорог и водных путей, переселенческого и лесного ведомств, геологического комитета, морского управления и комиссариатов путей сообщения и финансов.

В заседании было постановлено: продолжать дальнейшее ознакомление с положением работ по изучению и обследованию нашего Севера и привлечь к участию в работах Комиссии ученые общества и все научные и живые общественные силы страны, работающие в настоящее время над изучением и устройством жизни нашего Севера.

Рис. 5. Сообщение о создании Комиссии по Северу в газете «Известия Всероссийского Центрального Исполнительного комитета»



которая затем была положена в основу деятельности Северной научно-промышленной экспедиции: «...вести самостоятельные исследования природных богатств и промыслов Русского Севера»<sup>1</sup>. Т.о. Комиссия ставила себе целью «практическое использование Русского Севера» – организацию научно-технических изысканий, которые дали бы возможность наладить практическую работу в целях развития на Севере производительных сил. Далее он перечислил и другие задачи: разработка и снаряжение экспедиций, консультация учреждений по вопросам работ на Севере, помощь местным организациям, разработка материалов изысканий. Комиссия планировала осуществлять работу по трём направлениям: промышленная деятельность, соляное дело, издание материалов изысканий и популярных книг о Севере<sup>2</sup>.

### **Положение о Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера**

Принципы деятельности, сформулированные 23 февраля, легли в основу Положения о Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера. Оно было утверждено ВСНХ 30 мая 1919 г.

В документе впервые было дано определение Русского Севера – «местности к северу от 60 градуса с.ш., а в Европейской России – к северу от линии Северной железной дороги». Структура Комиссии, по Положению, выглядела так: Президиум (4 человека: председатель, 2 помощника и учёный секретарь) – исполнительный орган, бюро для разработки отдельных вопросов (состав утверждается НТО ВСНХ). Члены Комиссии регулярно собираются на пленарные заседания, на которые также в случае необходимости приглашались специалисты, не состоявшие в Комиссии (они в т.ч. могли быть привлечены к работе в бюро). Состав Комиссии по Северу определялся ПОНТО, утверждался НТО ВСНХ. Отчитывался новый орган ежемесячно перед ПОНТО.

Задача консультирования ведомств и учреждений, местных организаций по вопросам изучения Русского Севера имела «в виду согласование и объединение деятельности». Возможность подготовки экспедиций и организации их снаряжения была дополнена пунктом о разработке данных, собранных ими, а также другими лицами. Появился пункт об издании трудов через ПОНТО. Также в Положении говорилось, что Комиссия «собирает и систематизирует все имеющиеся материалы по вопросам изучения и практического использования Русского Севера»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 13. Л. 30.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-1728. Л. 6–7.

## Деятельность Комиссии по Северу

Проекты, поступавшие в Комиссию, сначала рассматривались Президиумом, потом поступали к специалистам, составлявшим отзыв. После этого проекты и отзывы обсуждались на пленуме Комиссии, составлялось заключение, которое направлялось в соответствующее учреждение. Так, например, на первых заседаниях рассматривался проект К.Д. Носилова о сооружении Ямальского канала, поступивший из ПОНТО. Отзыв был составлен И.П. Толмачёвым, члены Комиссии согласились с его выводом о необоснованности и несерьёзности проекта. Интересно, что отрицательно к идее сооружения трансямальского канала отнеслись и эксперты из Русского географического общества, и сотрудники Главного гидрографического управления. Но с 1916 г. существовало товарищество «Носилов и К<sup>о</sup>», а 16 мая 1921 г. состоялось заседание комиссии Комсеверопути для разработки «исчерпывающего заключения». Только со смертью в 1923 г. К.Д. Носилова все работы были остановлены<sup>1</sup>.

Самым первым и крупным мероприятием Комиссии по Северу стала Печорская экспедиция. И если сперва предполагалось только вывезти из Печорского края запасы сырья и продовольствия, то затем возникли «задачи строительства», чтобы был «создан заново аппарат по обслуживанию края» и «введены в дело заготовки и утилизации края более совершенные приёмы, имеющие целью повысить экономическую производительность и доходность края путём целесообразного переустройства и обслуживания различных типов хозяйств и промыслов». Намечено было проведение экономических исследований, реорганизация замшевого и точильного производства, соляных и нефтяных промыслов, изучение масло-молочного дела, охотничьих промыслов, рыболовства и оленеводства<sup>2</sup>. снаряжение экспедиции велось в Москве и в Петрограде, а её отправка была запланирована на начало апреля.

Действительно, участники изысканий отправились в Печорский край в апреле. Работы осуществлялись в районе реки Вычегды. 17 мая В.М. Козловским, одним из участников партии, были найдены осколки кремневых орудий, позволившие «распространить несколько далее на северо-восток имеющиеся пока скудные сведения о местах обитания доисторического человека»<sup>3</sup>. Эти находки впоследствии поступили в фонды Кунсткамеры. И.П. Толмачёв для руководства геологическими изысканиями выехал из Петрограда в начале июня. События Гражданской войны

<sup>1</sup> См.: Филин П.А., Емелина М.А., Савинов М.А. Арктика за гранью фантастики. М., 2018. С. 58–62.

<sup>2</sup> Фонды ААНИИ. Ф. Р-2185.

<sup>3</sup> Руднев Д.Д. О стоянках доисторического человека на реке Вычегде (Из материалов Печорской экспедиции 1919 года) // Северный Край. 1922. Кн. 1.

лета 1919 г. не позволили экспедиции обследовать весь намеченный район. Она остановилась в Усть-Цильме в середине августа 1919 г. Но сведения о месторождении нефти и каменного угля были собраны.

С работой Печорской экспедиции тесно смыкалась и работа Ухтинского бюро, организованного в составе Комиссии по Северу 30 апреля. Его образование связано с необходимостью обследования и практического использования Ухтинского нефтеносного района (Вологодская губ., Печорский край). В состав бюро вошли Р.Л. Самойлович, Б.К. Лихарев, Б.В. Сабанин. Здесь сосредоточились все работы по Ухта-Печорской проблеме. К 7 мая количество членов бюро возросло до восьми: в него вошли С.И. Миронов (представитель Геолого-разведочного отдела Главного нефтяного комитета), В.И. Розенталь (заведующий железнодорожными изысканиями Москва – Ухта), П.А. Потёмкин (управляющий Отделом шоссейных и грунтовых дорог (Половники – Ухта) Комитета государственных сооружений), Е.Е. Тизенгаузен (член Комиссии по новым путям), А.А. Стоянов (член Геологического комитета). И уже к этому времени, как отмечалось на заседании, бюро удалось скоординировать работы Печорской экспедиции и партии Главного нефтяного комитета<sup>1</sup>. В дальнейшем бюро стало центром, сосредотачивающим в себе все сведения о деятельности партий на Ухте, выработало программу промышленно-экономического обследования Ухтинского района. Именно по инициативе бюро вопрос о возможности использования ухтинской нефти рассматривался Совнаркомом<sup>2</sup>.

Итоговый доклад о работе Печорской экспедиции был представлен на заседании Комиссии по Северу 8 сентября. Помимо экономического и геологического обследования края, сотрудниками экспедиции были исследованы местные рыбные и охотничьи промыслы, состояние оленеводства (для последующей заготовки мяса, рыбы, дичи для нужд Красной Армии). Финансирование экспедиции осуществлялось Чрезвычайной Комиссией по снабжению Красной Армии. Н.А. Кулик, руководитель экспедиции, подчеркнул, что она проявила значительную энергию. Он говорил о необходимости учреждения в Петрограде Печорского комитета – этот орган имел бы своей задачей осуществление практической деятельности в Печорском районе. Идею создания «специального комитета по организации рыбных и звериных промыслов: оленеводства, замши, пушнины, дичи» горячо поддержали Г.Ф. Чиркин, М.Е. Жданко и Р.Л. Самойлович. М.Е. Жданко отметил, что работы будут шириться и «впоследствии

<sup>1</sup> Руднев Д.Д. О стоянках доисторического человека на реке Выгегде (Из материалов Печорской экспедиции 1919 года) // Северный Край. 1922. Кн. 1.

<sup>2</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1923 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 48–49.

“Печорский” комитет обратится в “Северный”. Р.Л. Самойлович признал, что «деятельность Печорской экспедиции росла у нас на глазах» и «будет весьма полезно, чтобы работы её поддерживались Печорским комитетом»<sup>1</sup>. Действительно, именно работы Печорской экспедиции продолжились и стали тем самым связующим звеном, который соединил два органа, занимавшихся практическим и научным изучением Севера – Комиссию по Северу 1919–1920 гг. и Севэкспедицию 1920–1924 гг.

Расскажем о деятельности других бюро. 26 февраля было образовано Редакционно-издательское бюро. В него вошли: А.Е. Ферсман, Д.Д. Руднев, Н.А. Тихонов. К 21 марта бюро представило программу издательской деятельности. Намечено было три серии изданий: популярные очерки под общим заглавием «Наш Север» (тиражом 40–50 тыс. экз.), научные труды и исследования – «Труды по Северу», периодический орган – «Известия Комиссии» (тиражом 5 тыс. экз.). Соглашение об издании «Трудов» научно-техническим издательством в Петрограде прорабатывалось Р.Л. Самойловичем<sup>2</sup>. Но подобной издательской активности не последовало, т.к. в условиях Гражданской войны невозможно было получить достаточные ассигнования.

Также 26 февраля 1919 г. было создано Промысловое бюро в составе: П.Ю. Шмидт, П.Г. Кушаков, М.Б. Жданко. 5 марта было образовано Соляное бюро «для исследования существующих соляных источников Севера». В него вошли: А.Д. Стопневич, Р.Л. Самойлович, А.Е. Ферсман, Б.К. Лихарев, И.П. Толмачёв. Бюро организовало экспедицию в Вологодский край по изучению месторождений соли.

3 мая образовалось Бюро по сельским и кустарным промыслам в составе: Р.Л. Самойлович, С.В. Керцелли, П.Ю. Шмидт. 16 мая было учреждено Бюро по обследованию Северного железнодорожного пути (председатель – Б.В. Сабанин, члены – И.П. Толмачёв, А.Е. Ферсман, В.В. Фаас, Р.Л. Самойлович, инженеры Епанчин и Борсук). Появление Бюро было вызвано отношением НТО ВСНХ от 8 апреля, в котором указывалось на необходимость разработки плана систематического обследования местностей и районов, лежащих в сфере влияния предположенного Северного железнодорожного пути. Задачей нового бюро стало объединение работы изыскательских партий различных ведомств, согласование последующей деятельности учреждений, сбор всего материала и его систематизация. В частности, здесь серьёзно прорабатывался проект сооружения железнодорожной ветки до Ухты.

Последним в конце августа – начале сентября 1919 г. было образовано Торфяное бюро во главе с В.И. Масальским.

<sup>1</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-2185.

<sup>2</sup> Там же.

Комиссия по Северу также организовала работу Олонецкой (по обследованию месторождения точильного и жернового камня) и Шенкурской (по обследованию местных производительных сил) экспедиций. Велось составление программы и сметы на исследования ископаемых Северо-Двинской губернии.

Исследователи оценивают деятельность Комиссии по Северу как достаточно эффективную в тяжёлых условиях Гражданской войны. Отмечается, что часть отраслевых бюро (таких как Соляное и Ухтинское) за короткий срок существования Комиссии выполнили полезную работу, а другие не успели развернуться, «хотя теоретически и они оставили после себя известный исследовательский багаж»<sup>1</sup>.

### Комитет Печорской экспедиции

Важно отметить, что в сентябре 1919 г. было принято решение о создании Комитета Печорской экспедиции для «производства научно-промысловых исследований в районах, доступных для этого»<sup>2</sup>. Это фактически делало экспедицию более самостоятельной, в последующем позволяло расширить её деятельность по изучению бассейна р. Печоры.

Первое заседание Комитета состоялось 11 сентября 1919 г. (всего за период его деятельности до марта 1920 г. было проведено 21 заседание). Состав Комитета был следующим: президиум – Н.А. Кулик, Р.Л. Самойлович,



Рис. 6. Оттиски печати Комиссии по Северу: а) Комиссия в ведении НКТП; б) Комиссия в ведении НТО ВСНХ

<sup>1</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-1451. Л. 52; Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1923 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 46.

<sup>2</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 7. Д. 18. Л. 2.

С.В. Керцелли; члены – И.П. Толмачёв, П.Г. Кушаков, Д.Д. Руднев, И.Г. Теддерсон, Ч.И. Пикок, М.Е. Жданко, В.Я. Генерозов, А.А. Орлов, А.К. Динберг, А.А. Жилинский<sup>1</sup>. В рамках работ экспедиции было начато изучение рыбного хозяйства края, заготовлена оленина, дичь и рыба для снабжения Петрограда, обсуждались вопросы строительства холодильников и развития холодильного дела, сооружение железной дороги Вятка – Усть-Сысольск<sup>2</sup>.

Именно Комитет Печорской экспедиции в феврале 1920 г. обратился в Совет КЕПС при РАН, в Чрезвычайный Комитет по снабжению Красной Армии с предложением о расширении своей деятельности в районе не только Печорского края, но и на территории, тяготеющей к Северному Ледовитому океану<sup>3</sup>.

### **Завершение работы Комиссии по Северу и её преобразование в Северную научно-промысловую экспедицию**

Комиссия по Северу ликвидировалась Постановлением Президиума ВСНХ от 20 ноября 1919 г. за № 1063. Это решение было принято в связи с обсуждавшимся на заседании Президиума вопросом о сокращении ряда научно-технических учреждений НТО. Собравшиеся постановили, что дела по заключению договоров на научные работы по Русскому Северу могут быть переданы Петроградской научной комиссии<sup>4</sup>, которая, в свою очередь, также являлась структурной единицей ПОНТО. Тем не менее, Комиссия по Северу продолжила свою работу. Её президиум собрался ещё несколько раз в 1919 г. Так, 13 декабря 1919 г. обсуждался доклад Б.В. Сабанина «Схема сооружений железнодорожных путей в связи с постройкой Мурманской железной дороги» и необходимость реорганизации обследования и эксплуатации Боровичского района, положительно был решён вопрос о приобретении 2–3 экземпляров карт Севера, изданных Лесным ведомством<sup>5</sup>. 27 декабря членами президиума обсуждался вопрос о привлечении и избрании новых членов в Комиссию по Северу. Был подготовлен список кандидатов: Борсук, В.Я. Генерозов, Цимбаненко, Троицкий, Овчинников, Иорданский, К.Н. Клопотов, М.Б. Едемский. В январе 1920 г. состоялись ещё два пленарных заседания Комиссии по Северу.

В это же время ПОНТО запросило отчёт о деятельности Комиссии за 1919 г. Тогда президиум предложил председателям бюро представить

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 7. Д. 18. Л. 2.

<sup>2</sup> Там же. Л. 9, 54–58.

<sup>3</sup> Там же. Ф. 132. Оп. 1. Д. 220. Л. 96.

<sup>4</sup> Фонды ААНИИ. Д. Р-1451. Л. 57.

<sup>5</sup> Там же. Д. Р-2185. Протокол № 53 заседания Комиссии от 13 декабря 1919 г. (подлинник).

также и программу работ на 1920 г. (с указанием практических работ, предполагавшихся на первую треть 1920 г.). Р.Л. Самойловичу<sup>1</sup> (с привлечением Б.В. Сабанина) было поручено вести переговоры с ПОНТО о заключении договоров по исследованию Севморпути<sup>2</sup>.

В итоге в январе 1920 г. коллегия НТО ВСНХ пересмотрела своё решение об упразднении Комиссии по Северу и предложила Петроградской научной комиссии разработать план её реорганизации. 23 января коллегия ПОНТО постановила «присоединить Комиссию по Северу к Научной комиссии в виде особого органа». Задача её по-прежнему формулировалась как «всестороннее изучение Русского Севера с целью более правильного и полного промышленного его использования», а решение дел велось либо самостоятельно, либо с секциями Научной комиссии. Личный состав Комиссии по Северу устанавливался следующим: председатель, заместитель председателя, учёный секретарь, помощник учёного секретаря (он же делопроизводитель); при этом общий штат канцелярии Научной комиссии увеличивался на одну машинистку и одного рассыльного<sup>3</sup>. Получается, что если прежде комиссии находились на «одном уровне» в структуре ПОНТО, то теперь Комиссия по Северу оказалась в подчинённом положении.

В отчёте о деятельности Комиссии за январь 1920 г. отмечалось, что реорганизации затруднили её работу, но, тем не менее, продолжалось изучение вопроса о дорожном строительстве на Севере, исследование Боровичского угольного района и точильного камня в Олонецкой губернии, обсуждался доклад Э.А. Купффера о рациональной утилизации торфа в Северном районе России<sup>4</sup>. В начале февраля 1920 г. Р.Л. Самойлович направил в ПОНТО документ, в котором было изложено мнение специалистов Комиссии по Северу по вопросу о значении Ухтинского месторождения нефти в деле смягчения топливного кризиса в стране. Были перечислены итоги изысканий, осуществлённых в предыдущие годы. В заключении отмечалось: «Во всяком случае, хотя и не сказано последнего слова о степени благонадёжности Ухтинского месторождения нефти, однако многолетние работы геологов и практиков на Ухте с достаточной убедительностью говорят, что нефть этого

<sup>1</sup> Р.Л. Самойлович с отъездом И.П. Толмачёва в экспедицию в Печорский край с начала июня фактически возглавил Комиссию по Северу (ему было предоставлено право подписи на документах). См.: Фонды ААНИИ. Д. р-2185. Протокол № 31 заседания Президиума Комиссии от 11 июня 1919 г. (подлинник).

<sup>2</sup> Там же. Протоколы № 38 и 39 заседаний Президиума Комиссии от 27 декабря 1919 г. и без даты (подлинники).

<sup>3</sup> Организация науки в первые годы Советской власти. Сборник документов. Л., 1968. С. 312, 313.

<sup>4</sup> РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 7. Д. 853. Л. 1–2.

района вряд ли будет иметь промышленное значение в общегосударственном масштабе»<sup>1</sup>.

19 февраля 1920 г. в Вологде состоялось междуведомственное совещание при Особой продовольственной комиссии Северного фронта. На нём сотрудники Печорской экспедиции выступили с различными докладами. Н.А. Кулик предложил организовать особый компетентный орган – поднимая вопрос о расширении деятельности Комиссии по Северу и Печорской экспедиции – о включении в сферу интересов территории, тяготеющей к Северному Ледовитому океану. Предложение было поддержано. 25 февраля Реввоенсовет 6-й армии обратился к председателю СНК В.И. Ленину с просьбой поддержать решение совещания<sup>2</sup>. И 4 марта 1920 г. Президиум ВСНХ РСФСР утвердил создание Северной научно-промышленной экспедиции (СНПЭ) (приказ № 9792). Т.о. на основе Комиссии по Северу и Печорской экспедиции (её отделения, становившегося всё более самостоятельным с сентября 1919 г.) возникло новое учреждение.

Н.А. Кулик в своём докладе на 1-м организационном заседании Учёного совета СНПЭ 17 мая 1920 г. говорил об общем политико-экономическом положении Севера и задачах его экономического развития и о том, что было сделано в 1918 – начале 1920 гг. Он назвал этапами становления СНПЭ деятельность Комиссии по Северу, Комитета Печорской экспедиции и работу Вологодского совещания в феврале 1920 г.<sup>3</sup> Р.Л. Самойлович впоследствии отмечал, что Комиссия была «особой научно-исследовательской организацией для всестороннего изучения Советского Севера, способной согласовывать деятельность других учреждений в северных районах», но её деятельность носила ограниченный характер, т.к. «Север всё ещё был занят иностранными войсками»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 7. Д. 741. Л. 56–57.

<sup>2</sup> Организация науки в первые годы Советской власти. Сборник документов. Л., 1968. С. 313–314; Фонды ААНИИ. Д. Р-1451. Л. 166.

<sup>3</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 7. Д. 17. Л. 19–20.

<sup>4</sup> Самойлович Р.Л. Всесоюзный Арктический институт // Бюллетень Арктического института. 1931. № 1/2. С. 1.



БРОВИНА А.А.

## Научные исследования Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ на территории Европейского Севера России

BROVINA A.A.

## Scientific research of the Northern Scientific and Commercial Expedition of the Supreme council of National Economy on the territory of the European North of Russia

### Сведения об авторе:

*Бровина Александра Александровна, доктор исторических наук, руководитель Отдела гуманитарных междисциплинарных исследований Федерального исследовательского центра «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук» (Республика Коми, Сыктывкар)*  
[brovina72@mail.ru](mailto:brovina72@mail.ru)

### Author:

*Brovina Alexandrovna Alexandrovna, doctor of historical sciences, the head of the Department of Humanitarian interdisciplinary investigations of the Federal research center "Komi Science Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences" (Republic of Komi, Syktyvkar)*  
[brovina72@mail.ru](mailto:brovina72@mail.ru)

### Аннотация

В статье на основе архивных и опубликованных источников показана история создания и деятельности Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ. Предметом исследования является историческая роль научного сообщества в познании и освоении арктических и приарктических территорий России. Объектом исследования является деятельность одной из первых комплексных экспедиций на Европейском Севере России. Актуальность предложенной темы подтверждается современными задачами научного сообщества, направленными на решение вопросов взаимодействия науки и власти, в части ответственного участия в обеспечении устойчивого развития северных территорий России. Подробно рассмотрены ключевые сюжеты становления научного

объединения, формирование научного коллектива, выработки научных программ и планов, организации взаимодействия научного сообщества с руководящими и хозяйственными органами Северного края, первые результаты научных изысканий.

Интерес к северным территориям, к их природным ресурсам активизировался в период экономического кризиса, вызванного Первой мировой войной, когда остро обозначилась проблема нехватки стратегического сырья. Значительную роль в становлении научного изучения северных территорий России сыграла деятельность Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ.

Промышленное освоение Севера – одна из тех задач, которая была громко провозглашена правительством большевиков и «спущена» Академии наук к исполнению. Особую роль в этом проекте отводилась научному изучению обширных северных территорий, включённых в индустриальную модернизацию страны. Академия наук СССР выдвинула и реализовала ряд межотраслевых перспективных проектов и направила своих сотрудников в богатый, но труднодоступный край – на Кольский полуостров и в Северный край.

За сравнительно короткий период существования Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ провела ценные исследования, и создание её было полностью оправдано, результаты положительно оценивались президиумом Академии наук СССР и имели большое значение для развития северных территорий.

### **Abstract**

The article based on archival and published sources shows the creation and activities of the Northern scientific and commercial expedition of the Supreme council of National Economy. The subject of the study is the historical role of the scientific community in the knowledge and development of the Arctic and near-Arctic territories of Russia. the object of the study is the activity of one of the first stationary scientific institutions of the Academy of Sciences of the USSR within the European North of Russia. The relevance of the proposed topic is confirmed by the current tasks of the research community aimed at clarifying the issues of interaction between science and government, in terms of effective participation in ensuring the sustainable development of the northern territories of Russia. The key points of the establishment of a scientific institution, the formation of a scientific team, the development of research programs and plans, the organization of interaction between the scientific community and the governing and economic bodies of the Northern territory, and the first results of the study are discussed in detail.

Interest in the northern territories and their natural resources intensified during the economic crisis caused by the First World War, when the problem of a shortage of strategic raw materials became acute. A significant role in the improvement of scientific study of the northern territories of Russia was enacted by the Northern Scientific and Commercial Expedition.

The industrial development of the North is one of those tasks that was loudly proclaimed by the Bolshevik government and launched by the Academy of Sciences. A significant role in this project was assigned to the scientific study of the vast Northern territories included in the industrial modernization of the country. The USSR Academy of Sciences put forward and implemented a number of interdisciplinary potential projects and sent its researchers to the rich but remote region – the Kola Peninsula and the Northern Region.

**Ключевые слова:**

научные исследования, северные территории России, история науки, научное сообщество, академическая наука, Северная научно-промысловая экспедиция.

**Keywords:**

scientific research, northern territories of Russia, history of science, scientific community, academic science, Northern Scientific and Commercial Expedition.

Европейский Север всегда находился в зоне особых приоритетов Российского государства. Богатство северных территорий с давних времён привлекало внимание энтузиастов-одиночек и правительственных структур, как российских, так и зарубежных. Однако суровый климат и высокая ресурсоёмкость долгие годы не позволяли развернуть систематические поисковые работы. Для Севера России был характерен довольно продолжительный этап нерегулярного, ситуативного ознакомления исследователей с территорией и её богатствами, который начался в XIX в. Масштабное изучение и освоение стало возможным только после революции 1917 г., в годы советской власти. Одной из ярких страниц этого изучения была деятельность Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ, учреждённой 4 марта 1920 г. Президиумом ВСНХ при Научно-Техническом отделе.

Вопросы изучения и практического использования богатых природных ресурсов Севера стали предметом постоянного внимания советского правительства, которое задачу изучения Крайнего Севера выдвинуло как общегосударственную.

Однако в условиях Гражданской войны научные полевые исследования находились в тесной зависимости от состояния военного фронта. Тем не менее, удалось осуществить некоторые мероприятия по изучению Севера. Так, в 1918 г. велось исследование месторождения железной руды в районе Кольского полуострова, приступила к своим работам Олонецкая научная экспедиция. В январе 1918 г. в Архангельске организовали экспедицию для исследования рыбных промыслов Северного Ледовитого океана.

В 1919 г. страна была блокирована со всех сторон. Но уже в 1920 г. акад. А.Е. Ферсман разворачивает свои работы в Северной научно-промысловой экспедиции на Кольском полуострове, в Хибинском массиве. Проф. П.В. Виттенбург производит геологические изыскания в Лапландии, а И.Д. Стрельников и ряд других зоологов продолжают свои исследования на Мурманской биологической станции в Кольском заливе. В последующие годы работы были перенесены в Баренцево море, на Новую Землю и к берегам Карского моря (П.В. Виттенбург), на о-ва Вайгач и Северный Урал (Н.А. Кулик). Таким образом, в последние годы первой четверти XX столетия экспедиционная деятельность учёных вновь получила своё развитие.

В 1919 г. Высшим советом народного хозяйства была образована Комиссия по изучению и практическому использованию Русского Севера, организовавшая Печорскую экспедицию, северные колонизационные экспедиции и Бюро изысканий гужевых дорог на Севере. Приступили к работам в Вологодской и Череповецкой губерниях. Как ни скромны были эти начинания, они свидетельствовали о настойчивом стремлении советского правительства поставить богатства Севера на службу советскому народу<sup>1</sup>. В начале 1919 г. Народный комиссариат торговли и промышленности создал в Петрограде Комиссию по практическому использованию богатств Русского Севера. Туда вошли представители КЕПС и Полярной комиссии. При комиссии создали Ухтинское бюро для объединения и согласования работ по обследованию месторождений угля и нефти Ухтинского и Печорского районов.

В дни, когда в районе Архангельска ещё шли последние бои с интервентами, 19 февраля 1920 г. в Вологде состоялось межведомственное совещание при особой продовольственной комиссии Северного фронта. Главным пунктом повестки был вопрос об организации специального органа для руководства хозяйственной и исследовательской деятельностью на территории, прилегающей к Северному Ледовитому океану. На заседании присутствовали и члены Печорской экспедиции АН СССР В.Н. Васильев, Н.А. Кулик, С.В. Керцелли, Р.Л. Самойлович, Е.К. Суворов. Было заслушано семь докладов, в том числе: «О работах Печорской экспедиции» и «Об организации Северного научно-промыслового комитета» Н.А. Кулика, «Оленеводство и его продукты» С.В. Керцелли, «Перспективы горно-заводской промышленности на Севере России», «Очередные задачи на Севере» А.А. Жилинского и др. В докладах и выступлениях отмечалось, что, принимая во внимание «громадные территории, занимаемые

<sup>1</sup> Волин М.С. Организация изучения естественных ресурсов советской страны в 1917–1920 годах // Вопросы истории. 1956. № 2. С. 80–88.

Крайним Севером, не укладываются по своим естественно-историческим условиям в определённые административные границы, физико-географические особенности и своеобразный строй хозяйственной жизни, крайнюю незаселённость, международное значение региона и огромное значение северных промыслов как неиссякаемого источника продовольствия для всей страны»<sup>1</sup>. Поэтому крайне необходимо проводить широкие научно-промысловые исследования. Для их организации было предложено учредить Северный научно-промысловый комитет. Его главной целью должна была стать «разработка мер дальнейшего рационального развития экономической и промысловой жизни в общих интересах республики, проводя все практические мероприятия через местные хозяйственные органы при условии постоянной технической и научной помощи этим органам»<sup>2</sup>.

К практическим задачам комитета были отнесены: исследование районов, имеющих промысловое значение; разработка планов научно-промысловых работ, технических сооружений по утилизации отходов рыболовства и промыслов, морских пароходных рейсов и организация промысловых баз; обследование районов рыболовства трески, пикши, сельди, камбалы и морского промысла тюленя, белухи, моржа, акулы, кита; организация холодильного оборудования в промысловых районах и снабжение их заготовительными устройствами (посолочными и консервными заводами, сушилками, копильнями и т.п.); организация государственного рыболовства на внутренних водоёмах и создание рыбоводных станций на северных реках и озёрах; рациональная организация оленеводства (получение и хранение оленины и продуктов охотничьего промысла, изготовление замши). Эти задачи были тесно связаны с научными. Для развития данных работ от учёных требовалось провести описания промысловых животных, разработать руководства и карты, подготовить научные описания и статьи по отдельным промысловым отраслям, экономике, географии и путям сообщения Севера. Кроме того, по результатам доклада Р.Л. Самойловича о перспективах горнозаводской промышленности на севере России совещание высказалось «за организацию исследований полезных ископаемых и разработку плана добычи каменной соли, нефти, угля, торфа и руды»<sup>3</sup>.

4 марта 1920 г. Президиум ВСНХ учредил Северную научно-промысловую экспедицию (Севэкспедиция). Создание специального органа, призванного изучать и осваивать Север страны, было на тот

<sup>1</sup> РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 7. Д. 889. Л. 10.

<sup>2</sup> Там же. Л. 12.

<sup>3</sup> Там же. Л. 12 об.

момент крайне актуально для страны. В постановлении, по свидетельству Р.Л. Самойловича, сообщалось: «В целях научно-практических исследований и попутного использования естественных производительных сил, по преимуществу, звериных, рыбных промыслов и оленеводства на Русском Севере, учредить при Научно-Техническом отделе ВСНХ Северную научно-промысловую экспедицию. На работы Экспедиции ассигновать сто миллионов рублей (100000000 руб.), из которых выдать Экспедиции в лице Кулика Нестора Алексеевича, Самойловича Рудольфа Лазаревича и Керцелли Сергея Васильевича пятьдесят миллионов рублей (50000000 руб.) наличными для немедленного начала работ»<sup>1</sup>.

Новая организация наделялась широкими полномочиями, её распоряжения являлись обязательными для учреждений и ведомств, ведущих работу на Севере. Севэкспедиция должна была решить задачу «производства научно-технических исследований естественных производительных сил Русского Севера», в её обязанности входило «руководство и координация научно-практических работ, производимых всеми органами и учреждениями на местах»<sup>2</sup>. Северная научно-промысловая экспедиция изначально создавалась как учреждение, координирующее все исследовательские работы на Русском Севере, под которым подразумевалось пространство европейской и азиатской России к северу от 60° с.ш. Для решения поставленных задач Севэкспедиции предоставлялось право беспрепятственно получать от соответствующих государственных учреждений необходимые суда и пароходы, подвижной состав, орудия лова и инструменты, снаряжение, продовольствие, охрану для грузов. Севэкспедиции имела свой бланк и печать. Во главе экспедиции был утверждён Президиум из трёх человек. Для научного руководства работой Севэкспедиции при Президиуме создан Учёный совет<sup>3</sup>.

Во главе Учёного совета Северной научно-промысловой экспедиции стоял президент Академии наук А.П. Карпинский, его заместителем был А.Е. Ферсман, членами совета – Ю.М. Шокальский, Н.М. Книпович, К.М. Дерюгин, Л.С. Берг и др. В московском отделении экспедиции («Учёное совещание») работали А.Н. Реформатский, А.А. Чернов, Ю.В. Вульф и др. Возглавил Севэкспедицию Р.Л. Самойлович. Учёный совет находился в Петрограде, представительство для связи с центральными учреждениями – в Москве. На местах возникли хозяйственные управления Севэкспедиции. Наиболее крупным из них было Архангельское. Для некоторых

<sup>1</sup> Самойлович Р.Л. Путь к завоеванию Арктики // Полярная звезда. 1935. 14 апреля.

<sup>2</sup> РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 7. Д. 889. Л. 1.

<sup>3</sup> Там же. Л. 1 об. – 2.

исследователей факт размещения базы стал основанием считать «Архангельск центром научного изучения Арктики»<sup>1</sup>.

Вскоре после создания Северная научно-промысловая экспедиция стала одним из центров общегеографического и геологического изучения Арктики. По мнению М.И. Белова, это было «естественным следствием того места, которое заняла Севэкспедиция как правительственная и координирующая организация в системе всех научных учреждений страны, работавших на Севере, и подготовленности почвы, на которой Севэкспедиция смогла сразу развернуть довольно широкий фронт научных работ. На новом этапе социалистического строительства она как бы организационно оформила в себе новый, государственный подход к проблеме развития производительных сил на северных окраинах страны»<sup>2</sup>. Подготовленность почвы объясняется тем, что Севэкспедиция по своему профилю была близка к Комиссии по изучению и практическому использованию Русского Севера и Печорской экспедиции. Постепенно к ней перешли функции Северного отдела Комиссии по изучению производительных сил АН СССР и Комитета Севера при РГО. Академия наук горячо поддержала созданную организацию.

Основной формой работы стало формирование отрядов, которые строились по тематическому и региональному признаку (геологические, минералогические, почвенно-ботанические, экономико-статистические, ихтиологические, по сельскому хозяйству, по оленеводству и т.п.).

Отряды Севэкспедиции были направлены в различные районы Европейского Севера России – Белое, Карское, Баренцево моря, Большеземельскую тундру, район Печоры, берега Оби, Кольский полуостров, хребет Пай-Хой. По числу участников, количеству отрядов это был самый масштабный этап в освоении северных территорий страны. Только в 1921 г. создано 23 отряда. Общее число участников – 400 чел.<sup>3</sup>

Необычайные трудности, испытываемые при проведении исследований в местах, где ранее не ступала нога человека, обусловили комплексный подход в формировании партий и отрядов. В каждой экспедиции, в каждом отряде были представлены специалисты разных отраслей знания. Только так можно было представить общую картину, составить действительное представление о том, что имеется, и составить дальнейшие планы для освоения.

Интенсивно исследования стали развиваться с 1920 г., когда на Мурман были направлены шесть научных экспедиций, в том числе в Хибины

<sup>1</sup> Булатов В.Н. Наука на Архангельском Севере: исторический очерк. Архангельск: Поморский университет; М., 2007. С. 209.

<sup>2</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3: С. 125.

<sup>3</sup> Дерюгин К.К. Советские океанографические экспедиции. Л., 1968. С. 53.

приехал акад. А.Е. Ферсман. Получив научную и продовольственную поддержку от Академии наук, а снаряжение от Северной научно-промышленной экспедиции А.Е. Ферсман в конце августа 1920 г. повторно выехал на Кольский полуостров. 29 августа 1920 г. из Ленинграда в Хибинские тундры Кольского полуострова выезжает в теплушке первый советский научно-исследовательский отряд. В его составе была в основном молодёжь: слушательницы Высших женских курсов, студенты Географического института, сотрудники Минералогического музея (Э.М. Бонштедт, Н.Н. Гуткова, Е.Е. Костылёва, Е.В. Ерёмкина, С.А. Лихарева, Р.Б. Россиенская, М.Б. Степанова, М.В. Терпугова, В.А. Унковская). Группа сделала несколько крупных выходов в горы, собрала более 20 пудов минералов – уникальных образцов хибинских пород. «Своеобразие хибинского камня и всей хибинской природы приковало наше внимание, и инстинктивно, увлекаясь ею, мы за внешним своеобразием и красотой искали и ждали тех производительных сил, которые смогут поднять край к новой жизни», – напишет позднее А.Е. Ферсман<sup>1</sup>. Минералогическая экспедиция стала первой в систематических исследованиях Академии наук СССР в районе Хибинских и Ловозёрских тундр.

В 1921 г. Геолого-минералогический отряд Севэкспедиции под руководством акад. А.Е. Ферсмана в течение 2-х месяцев работал в Хибинском массиве Кольского полуострова, продолжая работы, начатые в 1920 г. по минералогическому и петрографическому исследованию щелочных массивов Кольского полуострова. В результате была существенно скорректирована карта геолога В. Рамзая по рельефу местности в центральной части массива и сделано предположение о наличии в центральных частях массива ценнейших жил редких металлов, циркония и титана.

В течение пяти лет специальный отряд Северной научно-промышленной экспедиции ВСНХ, организованный Минералогическим музеем Российской академии наук, изучал центральную часть Лапландии, занятую двумя большими горными массивами – Хибинских и Ловозёрских тундр.

Летом 1921 г. проф. П.В. Виттенбург и М.А. Лаврова были командированы Академией наук для производства геологических исследований в районе западного побережья северного и южного островов Новой Земли, а также для ознакомления с угольными месторождениями. Этими территориями особо интересовался начальник Северной научно-промышленной экспедиции Р.Л. Самойлович, в составе которой работала

---

<sup>1</sup> Ферсман А.Е. Освоение Кольского полуострова и его богатств // За полярным кругом. Работы Академии наук на Кольском полуострове за годы советской власти 1920–1932 гг. / под ред. акад. А.Е. Ферсмана. Л., 1932. С. 4.



экспедиция на Новой Земле. Новоземельскому отряду под руководством Р.Л. Самойловича предстояло при проведении «горно-геологических исследований, метеорологических наблюдений, зоологических и ботанических сборов особое внимание уделить тем местам на Новой Земле, где прежними путешественниками были найдены каменный уголь или признаки его месторождений»<sup>1</sup>. Несмотря на это, в 1921 г. по геологии Новой Земли был собран материал, значительно дополняющий имевшиеся сведения. Геологические исследования экспедиции Академии наук в 1921 г. под начальством П.В. Виттенбурга показали, что для познания геологического строения Новой Земли необходим ряд пересечений её от Баренцева моря до Карского.

В 1921 г. Карский отряд Севэкспедиции занимался геологическими, ботаническими, ихтиологическими исследованиями в районе западной части Карского моря с побережьями Новой Земли, о-ва Вайгач, берега пролива Югорский шар и морского побережья Большеземельской тундры. Обширность территории и разнообразные задачи (геология, растительность, животный мир, население, морские и речные промыслы) обусловили широкий состав экспедиции (Н.А. Кулик, А.И. Толмачёв, Е.Л. Абакумова и Е.А. Шреттер и др.). В её подготовке участвовали: Полярная комиссия АН СССР, Главный ботанический сад, Главное гидрографическое управление, Отдел промышленно-географического изучения России в составе КЕПС и др. Разнообразие флоры и фауны позволило исследователям собрать богатейший материал, выявить как характерные для данной территории виды, так и нет. Исследование ихтиофауны пресных и морских вод, состояние промыслов местного населения привело к выводу, что в промышленном отношении район малоперспективный, т.к. «состав рыбьего населения Югорского шара невелик по количеству и беден видами»<sup>2</sup>.

В 1921 г. М.Б. Едемский возглавил Пинежский геологический отряд Севэкспедиции. Отряд работал в районах среднего течения р. Пинега, в верховьях р. Кулой, нижнего течения р. Сотки и водораздела между рр. Пинега и Кулой. В разных пунктах района, из различных толщ пермских отложений была собрана фауна важнейших ископаемых беспозвоночных животных (брахиопод, моллюсков, кораллов, мшанок, криноидей и проч.). Были обнаружены запасы строительных и технических материалов (гипсы, известняки, мергели), пригодных для разработки; минеральные источники, содержащие углекислые и сернокислые соли, а также поваренную соль.

<sup>1</sup> Работы отрядов Севэкспедиции в 1921 г. Предварительный отчёт // Труды Северной научно-промышленной экспедиции. Пг., 1922. Вып. 14. С. 10.

<sup>2</sup> Там же. С. 28.

В 1921 г. Северная научно-промысловая экспедиция отправила на Печору первый геологический отряд во главе с проф. А.А. Черновым. Верхне-Печорский геологический отряд проводил геологические исследования в бассейне р. Илыч, изучая разрезы разнообразных палеозойских напластований в поисках промышленных запасов угля.

В 1922 г. на территории области работали две экспедиции: Верхне-Печорский отряд под руководством А.А. Чернова и геологоразведочный отряд научной экспедиции Коми под руководством проф. В.Д. Рязанова. В 1924 г. начал исследования Печорский геологический отряд Северной научно-промысловой экспедиции; в 1925 г. – Печорская геологоразведочная партия «Геолкома ВСНХ СССР» под руководством инженера М.С. Волкова и геолого-исследовательская экспедиция А.А. Чернова. Экспедициями исследовались бассейны рр. Илыч, Вычегда, Вишера и Уса с притоками. Документы подтверждают, что в течение 1920-х гг. в Автономной области Коми проводились масштабные геолого-поисковые работы.

В 1921 г. впервые в Печорский край в составе Верхне-Печорского геологического отряда Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ, организованной проф. А.А. Черновым, в качестве коллектора поехала Татьяна Алексеевна Добролюбова (1891–1972). В 1921–1924 гг. в составе отрядов Севэспедиции начала планомерные геологические исследования Печорского края В.А. Варсанюфьева. Она осуществляла маршрутные геологические исследования и геоморфологические наблюдения в бассейне р. Илыч. В 1925–1928 гг. в экспедициях на рр. Унья, Илыч, Печора уже принимали участие её ученики – Н.Н. Иорданский (первооткрыватель Янгарейского угольного месторождения (1932) и В.В. Пиотровский. Исследования А.А. Чернова, В.А. Варсанюфьевой, Т.А. Добролюбовой, Е.Д. Сошкиной заложили основы современных представлений о геологии Печорского края и сопредельных областей и привели к открытию Печорского угленосного бассейна.

В районе Мурманской железной дороги под руководством Н.И. Прохорова летом 1921 г. работал почвенно-ботанический отряд. В составе этого отряда были Г.И. Ануфриев, Э.А. Маркус, З.Ю. Шокальская, собравшие много сведений о местных почвах и болотах, растительных ассоциациях на различных почвах Имандровского района. Его целевые задачи – изучение процессов выветривания и почвообразования, составление почвенных и ботанических карт, определение площадей, пригодных для сельскохозяйственной деятельности; анализ состояния местного животноводства; изучение факторов культивирования огородных растений на самом северном участке. Работы экспедиции были направлены на решение практических задач по улучшению условий жизни и питания работников железной дороги, предотвращение цинготных заболеваний.

Участники отряда высказали предложения по развитию местной агро-службы, правильному развитию животноводческих хозяйств и организации бактериологической лаборатории для борьбы с болезнями животных. Наряду с чисто практическими вопросами учёными были получены важные сведения о процессах почвообразования на полуострове, характеристике почвенного покрова, биологии местной флоры, использовании морских водорослей, экономике отраслей сельского хозяйства в данных условиях.

Задачей Беломорского ихтиологического отряда Севэкспедиции в 1921 г. стало широкое исследование сёмги и других промысловых рыб на Терском берегу Белого моря. В распоряжении отряда под руководством В.В. Чернавина имелась только двухмачтовая парусная шхуна «Надежда». Из-за недостатка научного оборудования и почти полного отсутствия орудия лова возникали трудности с выполнением намеченных планов. Все ихтиологические исследования вёл проф. В.В. Редикорцев. Были получены точные сведения об уловах сёмги за текущий промысловый сезон, произведены измерения рыб, собрана их чешуя для определения возраста. Обращено внимание и на сиговые породы рыб, промысел которых был хорошо развит у местного населения. Сведения собирали в связи с подготовительными работами по устройству рыбозаводного завода для разведения сёмги.

Изучение русского населения Мурманского побережья было начато сотрудниками Севэкспедиции также в 1920 г. Антрополого-этнографические исследования по лопарям начались лишь в 1925 г. этнографическим отделом Государственного Русского музея, а затем Лопарской экспедицией Русского географического общества под общим руководством проф. Д.А. Золотарёва, в составе врача Ф.Г. Иванова-Дятлова и этнографа В.В. Чарнолуского. Идея об организации экспедиции к лопарям возникла ещё в 1923–1924-е гг. Уже тогда указывалось на необходимость возобновить изучение лопарей, сохранившихся в очень небольшом количестве (около 1640 чел.) и подвергшихся тяжёлым испытаниям.

Для того чтобы охватить более широкую площадь исследования, в 1921 г. Севэкспедицией был организован Печорский этнографический отряд под руководством Д.Д. Травина в составе четырёх человек. Объектом своего изучения эта основная группа печорского отряда избрала русское и зырянское население. Научная работа отряда сложилась довольно удачно. Как следует из отчёта, «Печора представляла в ту пору замкнутый мир, живущий особой своеобразной жизнью»<sup>1</sup>. Матери-

<sup>1</sup> Работы отрядов Севэкспедиции в 1921 г. Предварительный отчёт // Труды Северной научно-промысловой экспедиции. Пг., 1922. Вып. 14. С. 88.

альная жизнь края была мало разрушена и построена на железной необходимости труда. Помимо отчётов сотрудники привезли три ящика этнографического материала, рисунки, записи для словаря местного наречия, народно-медицинский календарь и проч. И главный вывод, что этот край таит в себе своеобразную поэзию, что требует многих лет вдумчивой и чуткой работы.

С 1920 г. сотрудниками Северной научно-промысловой экспедиции на Мурмане были начаты первые экономические исследования (Н.В. Воленс), в том числе изучалось оленеводство (С.В. Керцелли). Статистико-экономические обследования колонистов и пришлых промышленников продолжились в 1921–1922 гг. и были опубликованы в «Трудах Института по изучению Севера»<sup>1</sup>.

В 1928 г. начала работу Кольская комплексная экспедиция Академии наук СССР. В те годы АН СССР была стеснена в средствах, поэтому финансирование велось двумя наиболее сильными тогда организациями – Северной научно-промысловой экспедицией и Колонизационным отделом Мурманской железной дороги. Деятельность этих учреждений по освоению Кольского полуострова переплетается так тесно, что не всегда представляется возможным разграничить, где кончается работа Северной научно-промысловой экспедиции и начинается работа АН СССР, и наоборот.

Академическим сообществом за 17 лет работы под эгидой вначале Северной научно-промысловой экспедиции, а затем Кольской комплексной экспедиции СОПС АН СССР на Кольском полуострове был проведён значительный объём научно-изыскательских работ. Годы ушли на детальное физико-географическое описание; изучение климата, вечной мерзлоты, почвенного и растительного покровов, животного мира; общее ознакомление с горными породами и минералогией; сбор минералов и горных пород; изучение геологического строения и химических элементов.

При тесном сотрудничестве с этими двумя организациями были проведены главнейшие работы на Кольском полуострове: детальные физико-географические описания; изучение климата, вечной мерзлоты, почвенного и растительного покровов, животного мира; общее ознакомление с горными породами и минералогией; сбор минералов и горных пород; изучение геологического строения и химических элементов. Очевидно, что проведённые работы способствовали разработке стратегии научно-технического развития Европейского Севера России, стимулировали развитие науки и технологий.

---

<sup>1</sup> Никольский Вс.В. Быт и промыслы населения западного побережья Белого моря. (Сороки – Кандалакша): по материалам исследования летом 1921 г. (с приложением карты и с 12 рисунками в тексте). М., 1927. 233 с. (Труды Института по изучению Севера. ВСНХ СССР; вып. 36).

В 1925 г. Северную научно-промысловую экспедицию преобразовали в Институт по изучению Севера. В 1930 г. он стал Всесоюзным арктическим институтом – центром работ по исследованию Советской Арктики и обеспечению запросов мореплавания по Северному морскому пути и других отраслей экономики.

Северная научно-промысловая экспедиция была одним из главных центров географического и геологического изучения Арктики и организационно оформила в себе новый государственный подход к проблеме изучения производительных сил на северных территориях страны. По существу действовал государственный институт, изучавший естественные богатства Советского Севера. Как показала жизнь, результаты этих исследований в десятки раз превзошли затраты на их организацию.

КРАСНИКОВА О.А.

Академия наук и исследования в Арктике:  
Полярная комиссия (1914–1936)

KRASNIKOVA O.A.

Academy of Sciences and Research in the  
Arctic: Polar Commission (1914–1936)

**Сведения об авторе:**

*Красникова Ольга Алексеевна, кандидат исторических наук, заведующая сектором картографии ОФО Библиотеки РАН (Санкт-Петербург)*  
*okras05@mail.ru*

**Author:**

*Krasnikova Olga Alexeevna, Candidate of Historical Sciences, head of the Sector of cartography of the Fund department of the Library of the Russian Academy of Sciences (Saint Petersburg)*  
*okras05@mail.ru*

**Аннотация**

Полярная комиссия Академии наук существовала в период 1914–1936 гг. Годы её наиболее активной работы совпали с героическим периодом исследования Арктики, пришедшимся на первую треть XX в. В составе Комиссии были самые авторитетные учёные России/СССР, что определило её роль при выполнении некоторых уникальных задач, связанных с сохранением приоритета отечественных учёных в изучении новооткрытых земель и территориальной целостности страны. Задачи, которые были поставлены перед Полярной комиссией при её создании – точный учёт всего сделанного за прошедшие годы, организация экспедиций, разработка плана систематических комплексных работ в арктической области Земли, выработка правовых норм международного сотрудничества, дальнейшее изучение вопроса о Северном морском пути, формирование библиотеки по полярным вопросам – были выполнены с возможной полнотой, учитывая, в какое непростое время ей пришлось существовать. Изучение научного наследия Полярной комиссии раскрывает новые страницы исследования отечественной Арктики.

**Abstract**

The Polar Commission of the Academy of Sciences existed in 1914–1936. The years of the most active work coincided with the heroic period of exploration of the Arctic, which fell on the first third of the 20th century. The Commission included the most reputable scientists of Russia/USSR, which determined its role in fulfilling some unique tasks related to maintaining the priority of domestic scientists in the study of newly discovered lands and the territorial integrity of the country. The tasks that were reasonably set for the Polar Commission during its establishment are the accurate recording of everything that has been done over the past years, the arrangement of expeditions, the development of a plan for systematic integrated work in the Arctic region of the Earth, working out of legal norms for international cooperation, the further study of the issue of the Northern Sea Route, the establishment of the library on polar issues – were completed as fully as possible, given the difficult times that it had to endure. The study of the scientific heritage of the Polar Commission reveals new pages in the study of the domestic Arctic.

**Ключевые слова:**

Земля Императора Николая II, Академия наук, Полярная комиссия, Арктика, международное сотрудничество, 2-й Международный Полярный год, экспедиции, архивы, библиотека.

**Keywords:**

Land of Emperor Nicholas II, Academy of Sciences, Polar Commission, Arctic, international cooperation, 2nd International Polar year, expeditions, archives, library.

Всплеск интереса к Арктике на рубеже XIX–XX вв. объяснялся двумя важными причинами: возросшим политическим значением северных земель и возможными экономическими выгодами, которые мог принести морской путь вдоль берегов Сибири.

Безусловно, в России главная роль в исследовании полярных пространств в эти годы принадлежала Морскому ведомству: в российском секторе Арктики работала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, организованная Главным Гидрографическим управлением. Для освоения Северного морского пути необходимы были точные карты и знание физико-географических условий океана и побережий.

В Академии наук были сосредоточены крупнейшие научные силы, но ей всё труднее становилось организовывать собственные экспедиции. Причина проста – у Академии не было для этого собственной

материальной базы – финансов и технических возможностей. Крупные экспедиции в Арктике на рубеже XIX–XX вв., в которых учёные АН принимали участие, были организованы в основном на средства и при содействии других ведомств.

### **Предпосылки и повод к созданию Полярной комиссии<sup>1</sup>**

Поводом к организации Полярной комиссии Академии наук послужили географические открытия, сделанные в 1913–1914 гг. Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана на кораблях «Таймыр» и «Вайгач». Тогда была обнаружена и частично нанесена на карту группа островов: Земля Императора Николая II, о-в Цесаревича Алексея, о-в Новопапенного. Для учёных Академии новооткрытые земли представляли большой естественно-научный интерес. Учитывая важность исследования островов силами отечественных учёных, опытный геолог-практик, хранитель Геологического и Минералогического музеев, И.П. Толмачёв разработал проект детального исследования Земли Николая II: «Об исследовании новооткрытых земель и островов у берегов Сибири»<sup>2</sup>.

Для подготовки и проведения такого крупного предприятия решено было сформировать специальную структуру, по опыту уже имеющихся в Академии наук комиссий – Комиссии для снаряжения Русской Полярной экспедиции (с 1899 г.), Комиссии по подготовке русско-шведской экспедиции по Шпицбергенскому градусному измерению (с 1898 г.) и Сейсмической комиссии (с 1900 г.)<sup>3</sup>. Создаваемая комиссия должна была обладать широкими полномочиями и правами, иметь возможность координировать работу различных ведомств в деле всестороннего исследования обширных арктических территорий. Основными причинами возникновения Полярной комиссии (ПК) стали: 1) необходимость организации планомерного исследования арктических пространств; 2) отсутствие компетентного учреждения, которое могло бы выносить заключение о степени материальной подготовленности экспедиций и обоснованности их научных целей и задач; 3) отсутствие в России законодательства, регулирующего процесс отправки полярных экспедиций и не допускающего

<sup>1</sup> Основной массив документов Полярной комиссии хранится в Санкт-Петербургском филиале Архива РАН.

<sup>2</sup> Толмачёв И.П. Записка об исследовании новооткрытых земель и островов у берегов Сибири // Протоколы Физико-математического отделения Императорской Академии наук. VII заседание. 2 апреля 1914. Прил. II. С. 128–130.

<sup>3</sup> Отчёт о деятельности Императорской Академии наук по Физико-математическому и Историко-филологическому отделениям за 1914 г. / Сост. акад. А.А. Шахматов. Пг., 1914. С. 360–371.



возможности выхода из порта экспедиционных судов, если состояние их подготовки не отвечает определённым требованиям. В эти годы нередко были случаи крушения промысловых и торговых судов в арктических водах, кроме того, незадолго до описываемых событий три российские и одна германская экспедиции, отправившиеся в Северный Ледовитый океан в 1912 г., окончились трагически (экспедиция Г.Я. Седова, экспедиция Г.Л. Брусилова, экспедиция геолога В.А. Русанова и экспедиция лейтенанта кайзеровского флота Герберта Шредер-Штранца, на судне *Herzog Ernst*). Опыт этих неудачных предприятий заставлял обратить серьёзное внимание на дело снаряжения будущих отечественных арктических экспедиций. Основную помощь оказывало участникам полярных экспедиций Морское министерство<sup>1</sup>. Средства, которые затрачивались правительством на организацию поисково-спасательных экспедиций, значительно превышали те, что отпускались на сами исследования, а количество вовлечённых в спасательные операции лиц нередко было больше числа участников арктических предприятий.

В организационном становлении Полярной комиссии и деятельности большую роль сыграли выдающиеся учёные и полярные исследователи, прежде всего – бессменный председатель комиссии с 1916 г. академик А.П. Карпинский, геолог и палеонтолог И.П. Толмачёв, гидрограф генерал М.Е. Жданко, гидрограф и зоолог Л.Л. Брейтфус, ботаник А.И. Толмачёв, полярный исследователь Г.А. Ушаков, военный гидрограф В.В. Ахматов, гидрограф Д.Д. Руднев, картограф П.П. Померанцев, начальник Северной научно-промысловой экспедиции, основатель и первый руководитель кафедры полярных стран ЛГУ (1934–1937) Р.Л. Самойлович и др. К 1920 г. в составе ПК было лишь 15 человек из её первого состава, погибли К.А. Воллосович (в 1919 г.), А.В. Колчак (в 1920 г.).

### **Организационное становление Полярной комиссии<sup>2</sup>**

Несмотря на то что деятельность Комиссии должна была финансироваться различными организациями, ПК удавалось получить лишь средства Академии наук, при этом довольно скудные. По сложившейся традиции, участие в работе в Полярной комиссии, так же, как и в других академических комиссиях, носило характер общественной работы, заработную плату получали секретарь (он же редактор изданий комиссии),

<sup>1</sup> Советов С.А. Мероприятия Морского министерства по оказанию помощи в 1914–1915 гг. русским полярным экспедициям. Пг., 1915. 14 с.

<sup>2</sup> Подробнее этот и др. вопросы освещены в статье: Красникова О.А. Полярная комиссия Академии наук (1914–1936 гг.) // Комиссии Академии наук в XVIII–XX веках: Исторические очерки. СПб., 2013. С. 383–449.

его помощник, делопроизводитель и машинистка – обычно не более 3–4 человек. Расходы на оплату труда руководителей и делопроизводителя составляли значительную часть бюджета ПК. Второй по объёму была статья расходов на содержание и пополнение библиотеки<sup>1</sup> – переплёт книг и журналов, приобретение шкафов и полок, ремонт книг и библиотечного оборудования, закупка книг. При этом книги для библиотеки нередко приобретали сами члены ПК, а деньги получали уже после того, как представляли чеки из книжных магазинов. Экспедиционные исследования финансировались также крайне скудно, поэтому ПК могла проводить лишь малочисленные (обычно 1–2, редко 3–4 человека) экспедиции либо пользоваться приглашением принять участие в экспедициях других ведомств.

С течением времени изменялись не только состав, но и структура Полярной комиссии. В 1919 г. к ПК, по предложению академика Карпинского, были присоединены Комиссия по градусному измерению на островах Шпицбергена и Комиссия по снаряжению Русской полярной экспедиции, в связи с тем, что деятельность всех трёх комиссий касается одной области – полярных исследований. Кроме того, на тот момент членами всех этих академических комиссий являлись практически одни и те же учёные, иные же к этому времени эмигрировали или скончались.

В организационной структуре Академии наук и сама Полярная комиссия несколько раз меняла своё место. С 1914 г. она входила в Физико-математическое отделение АН, с 1930 г. числилась по Общему собранию АН, затем – в Географической ассоциации, существовавшей с конца 1931 до начала 1933 г. и объединявшей несколько академических институтов и комиссий, и с 1934 г. – при Отделении математических и естественных наук.

Печорская подкомиссия была преобразована в начале 1930-х гг. в Подкомиссию по изучению Северного края, которая в 1931 г. занялась подготовкой к участию АН СССР в конференции, посвящённой изучению производительных сил Северного края, и наметила ряд докладов, тезисы которых затем были рассмотрены и утверждены подкомиссией. На конференции, состоявшейся в Архангельске, сделали доклады и члены Полярной комиссии: Б.Н. Городков – об изучении вечной мерзлоты, М.Б. Едемский – о геологическом изучении бассейна р. Мезени, Ф.В. Самбук – об изучении тундровых пастбищ, А.И. Толмачёв – об изучении

<sup>1</sup> Красникова О.А. К истории библиотеки Полярной комиссии Академии наук // История библиотек: исследования, материалы, документы: сб. науч. тр. [Материалы международной научной конференции «История библиотек: сквозь века» 14–16 октября 2008 г.]. Вып. 9. СПб., 2012. С. 67–83.

арктической флоры и об организации научно-исследовательских работ в Северном крае.

В 1927–1934 гг. в составе ПК действовали сразу несколько подкомиссий. Подкомиссия по разработке плана Чукотской экспедиции (Чукотская подкомиссия) под председательством С.В. Обручева, созданная в 1927 г., занималась составлением плана изучения крайнего северо-востока Азии, проблематикой работ в Чукотском национальном округе во второй пятилетке и планами экспедиций. Подкомиссия по вертикальным движениям земной коры под руководством проф. Д.И. Мушкетова (с момента утверждения её Президиумом АН СССР в составе ПК в 1934 г.) поставила своей целью изучение колебаний земной коры.

Результаты деятельности подкомиссий ПК не были значительными из-за недостатка ассигнований для проведения исследований и, кроме того, дублирования научных тем с другими организациями. Исключение здесь составляет деятельность филиала ПК в Архангельске, создание которого было утверждено 1 января 1934 г. Этому филиалу было суждено просуществовать дольше, чем самой ПК<sup>1</sup>.

В 1927 г., в связи с реорганизацией АН СССР и принятием её нового устава, все её учреждения должны были подготовить новые инструктивно-методические документы. В «Положении о Полярной комиссии», официально утверждённом в 1928 г., основные направления деятельности Комиссии остались почти без изменений. Тогда же из официального названия комиссии исчезло слово «Постоянная», и она стала именоваться просто «Полярная комиссия».

Учреждённому в 1930 г. постановлением Правительственной Арктической комиссии Всесоюзному Арктическому институту были переданы многие функции структур и ведомств, занимавшихся изучением Арктики. В связи с этим, а также ввиду новой реорганизации Академии наук потребовалось выработать новое «Положение о Полярной комиссии». В его основу легли важные общие положения в построении академических комиссий, выдвинутые А.П. Карпинским и секретарём ПК А.И. Толмачёвым: поскольку комиссии строятся по персональному признаку, без учёта служебного положения её членов, и являются, в отличие от исследовательских институтов АН СССР, консультационно-плановыми структурами, они обычно не сами осуществляют исследовательские работы, а передают их соответствующим академическим исследовательским учреждениям.

<sup>1</sup> Красникова О.А. К предыстории организации в Архангельске Северной базы Академии наук СССР // М.В. Ломоносов и Арктика: Материалы международной научной конференции, посвящённой 300-летию М.В. Ломоносова (1711–1765 гг.), 21–24 июня 2011 г. Архангельск, 2011. С. 82–89.

Именно поэтому в формулировку, по существу, прежних задач ПК в проекте нового «Положения...», составленного в 1930 г., всюду вошли слова «способствовать» и «содействовать», например: «а) *способствовать* изучению... полярных окраин СССР; ... в) *содействовать* предпринимаемым другими учреждениями исследованиям в полярных странах путём консультации, дачи отзывов по проектам исследований и т.п.;... д) *способствовать* опубликованию научных трудов по полярным странам; е) *способствовать* распространению сведений о полярных странах среди широких слоёв населения»<sup>1</sup>. Т. о., ПК из активно действующей академической структуры превращалась в значительной степени в совещательный орган. В 1932 г. «Положение о Полярной комиссии» было утверждено Президиумом АН СССР. Тогда же впервые было установлено предельное количество членов Комиссии – не более 50 (при этом академики в это число не входили), и необходимость утверждения членов Комиссии Президиумом АН СССР.

В 1935 г., благодаря образованию московской группы ПК и, соответственно, упрочению положения Полярной комиссии, появилась надежда на то, что Комиссия получит расширенные полномочия, собственные материальные ресурсы, а также новое помещение. Для того чтобы зафиксировать изменения в структуре и характере деятельности обновлённой Полярной комиссии, было разработано последнее по времени «Положение...», принятое на 86-м очередном заседании комиссии в октябре 1935 г.

Непременный секретарь Академии наук академик В.П. Волгин поддерживал предложенные секретарём ПК Б.В. Лавровым изменения в направлениях деятельности ПК, включавшие расширение тематики работ, которые охватывали все основные проблемы Севера, в т.ч. и его экономики; а также передачу в руки комиссии всех денежных средств, направляемых на арктические исследования, и предоставление ей права организовывать самостоятельные экспедиции; увеличение состава ПК за счёт новых специалистов. В своей деятельности ПК должна была опираться не только на сеть академических институтов, но и на другие научные учреждения, например – Академию сельскохозяйственных наук и др.

Но разнообразие задач, которые необходимо было решить для успешного освоения Арктики, привело к возникновению множества структур, которые находились в подчинении различных ведомств и даже нередко

---

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский филиал Архива РАН (СПбФ АРАН). Ф. 75. Оп. 1. Д. 197. Л. 102. Курсив автора статьи. Такая трансформация связана, отчасти, с утратой в это время АН некоторой доли своей самостоятельности.

дублировали друг друга<sup>1</sup>. Координирование всей этой работы, естественно, вышло за рамки компетенции ПК. Заседания Полярной комиссии стали одним из основных видов её работы, однако, по понятным причинам, в течение первых лет её существования они проводились нерегулярно: в 1915 г. не было ни одного заседания, в 1916 г. Комиссия собиралась лишь четыре, а в 1917 г. – два раза. В это время, естественно, обсуждавшиеся вопросы в основном были связаны не с практической деятельностью по исследованию арктических земель, а с обеспечением безопасности мореплавания, подведением итогов полярных исследований прежних лет и публикацией материалов академических экспедиций.

За всё время с 1914 по 1936 г. состоялось более 90 очередных и расширенных заседаний. Если очередные заседания, согласно «Положению о Полярной комиссии» 1927 г., были закрытыми, то на расширенных могли присутствовать все желающие.

Расширенные, или открытые, заседания ПК организовывала начиная с 1927 г., учитывая всё возрастающий интерес к проблемам освоения Севера. Именно на таких, открытых для всех интересующихся, собраниях, проводимых в Большом конференц-зале АН, с иллюстрациями и диапозитивами, были заслушаны доклады: Г.А. Клюге – о работах Мурманской биологической станции; Н.Н. Матусевич – о работах Северной гидрографической экспедиции 1923–1927 гг.; А.Е. Тягин – к 60-летию зимовки Е.А. Тягина в Малых Кармакулах; А.И. Толмачёв – Таймырская экспедиция Академии наук в 1928 г.; Г.А. Ушаков – экспедиция на о. Врангеля в 1926–1929 гг.; А.Е. Ферсман – перспективы изучения ископаемых богатств северных областей СССР на основе современных идей геохимии; П.А. Молчанов – Полярная экспедиция на дирижабле «Цеппелин» 1931 г.; А.М. Лавров – В.О. Шулейкин; В.А. Берёзкин – о результатах плавания ледокола «Таймыр» к берегам Северной земли в 1922 г.; О.Ю. Шмидт – плавание ледокола «Сибиряков» в 1932 г.; Н.И. Евгенов – Карские экспедиции от их начала до наших дней; Д.М. Городков – растительность тундровой зоны СССР как кормовая база советского оленеводства и перспективы

---

<sup>1</sup> Комиссия по изучению и практическому использованию производительных сил Севера (Комиссия по Северу, 1919), Ухта-Печорская экспедиция (1919), Северная научно-промысловая экспедиция (1920–1924 гг., с 1925 г. – Институт по изучению Севера, с 1930 г. – Всесоюзный арктический институт, с 1938 г. – Арктический научно-исследовательский институт, с 1958 г. – ААНИИ), Комитет Северного морского пути (1920 г., с 1928 г. – Северо-Сибирское акционерное общество торговли и промышленности «Комсевморпуть»), в 1931–1933 гг. – Всесоюзное хозяйственное объединение «Комсевморпуть»), Главное управление Северного морского пути (с 1932 г.), Плавающий морской научно-исследовательский институт (Плаvmорнин, с 1921, с 1928 г. – Государственный океанографический институт, ГОИН), Комитет Севера (с 1924 г.), Правительственная Арктическая комиссия (с 1928 г.).

оленоводства; А.И. Толмачёв – Печорский край в 1933 г. (Работы Печорской бригады); В.Ю. Визе – поход ледокола «Литке» в 1934 г., и др. Кроме того, А.И. Толмачёв, командированный в Германию и Швецию, сделал на заседаниях соответствующих географических обществ несколько докладов о ведущихся в СССР полярных исследованиях.

Для ознакомления широких научных кругов, общественных организаций и рабочих с деятельностью научных учреждений, работающих в Арктике, члены Полярной комиссии А.М. Лавров, А.И. Толмачёв и А.М. Смесов читали на фабриках и заводах, в воинских частях и на судах Балтийского флота лекции по вопросам изучения и освоения Севера.

### **Научно-практическая деятельность Полярной комиссии**

Социально-политические условия, складывавшиеся в стране в первой трети XX в., вносили свои коррективы в работу Комиссии. Начавшаяся Первая мировая война вывела на первый план защиту северных морских границ России, и уже на первом заседании ПК 25 января 1916 г. рассматривался вопрос о сохранении самой северной в стране радиостанции на о. Диксон, которая, благодаря ходатайству Комиссии, продолжила свою работу в качестве гидрометеостанции<sup>1</sup>. Полученные метеорологические данные входили в секретные синоптические карты, которые составляли сотрудники Николаевской Главной физической обсерватории для российских войск. Тогда же членами Комиссии и прежде всего Толмачёвым и Л.Л. Брейтфусом была инициирована работа по выработке законодательства, регламентирующего, в целях безопасности, снаряжение и состав экспедиций, отправляющихся в полярные страны. Инициативу разработки и направления его в законодательные учреждения Империи согласился принять, по предложению и. о. председателя ПК, морской министр И.К. Григорович. Однако выполненная большая подготовительная работа не увенчалась успехом – до 1917 г. в России закон о безопасности мореплавания в арктической зоне принять не удалось.

Из-за начавшейся Гражданской войны и оккупации Севера ПК оказалась оторванной от основного района её деятельности. Тогда её члены сосредоточили своё внимание на камеральных работах – подготовке к изданию итоговой карты арктических экспедиций и материалов двух академических экспедиций – РПЭ и Шпицбергенской (присоединённых к ПК в 1919 г.). Карту начал составлять Л.Л. Брейтфус на основе материалов подготавливаемой им библиографии, включающей все отечественные и иностранные работы по изучению обширных арктических

<sup>1</sup> Тихомиров И. Гидро-метеорологическая станция на острове Диксона. Пг., 1917. С. 2.

пространств<sup>1</sup>. В 1927 г. старые клише были утрачены, и при новом печатании карты в неё были внесены некоторые изменения. Её корректурные экземпляры разрешено было предоставлять заинтересованным научным учреждениям в СССР.

В этот период ПК, как и в целом АН, пришлось налаживать контакты с большевистским правительством, и уже в первые годы своего существования ПК была вовлечена в решение внешнеполитических задач. По поручению Президиума АН Комиссия рассмотрела документы о притязаниях Финляндии, получившей статус самостоятельного государства в конце 1917 г., на часть Мурманского побережья. 15 января 1919 г. председатель ПК академик Карпинский выступил на заседании ФМО с сообщением о значении района реки Печенги и Рыбачьего полуострова для страны: при условии удовлетворения требований Финляндии в экономическом отношении Россия потеряет р. Паз, Печенгский залив, утратит одну из лучших гаваней мурманского побережья, ближайшую к Норвегии и доступную круглый год, с богатыми уловами трески. Члены Комиссии полагали, что Россия не может отказаться от этой части своей территории без нарушения своих интересов<sup>2</sup>.

## Отечественные проекты исследования Земли Николая II

Земля Николая II в течение длительного времени оставалась недостижимой. Самый первый проект, подготовленный И.П. Толмачёвым ещё в 1914 г.<sup>3</sup>, когда Академия решила взять на себя организацию исследования этой территории, не мог быть реализован: Первая мировая война, последовавшие вскоре за ней события 1917 г. отодвинули планы учёных на второй план.

В 1918 г. ПК вновь вернулась к обсуждению организации экспедиции для исследования Земли Николая II и создала для этого особую Подкомиссию в составе Л.Л. Брейтфуса, В.Н. Сукачёва, И.П. Толмачёва, и А.А. Бялыницкого-Бирули. В 1919 г. в Комиссии обсуждался новый

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 31. Библиография литературы по вопросам гидро-метеорологического изучения отдельных морей и океанов Земного шара / Л.Л. Брейтфус. После 1917 г. Рукопись. 66 л.; Исследования Дальнего Евразийского Севера: [библиография] / В.Ю. Визе, Л.Л. Брейтфус. Б.м., б.г. (Библиотека Полярной комиссии. Инв. 174 ПК), и др.

<sup>2</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 45. Л. 1–2; Протокол заседания Полярной комиссии и выписка из протокола заседания Физико-математического отделения АН от 15 января 1919 г. о притязании Финляндии на выход к Ледовитому океану // Протоколы заседаний Физико-математического отделения АН. 1-е заседание. 1919. 15 января. § 19. С. 7–8.

<sup>3</sup> Толмачёв И.П. Записка об исследовании новооткрытых земель и островов у берегов Сибири // Протоколы Физико-математического отделения АН. 1914. Приложение II. С. 128–130.

проект Толмачёва. Поводом к обсуждению послужил большой интерес, который проявляли иностранные полярные путешественники к неизученной земле. Так, весной 1919 г. непродолжительный поход к берегам Земли Николая II совершила группа участников экспедиции Р. Амундсена, зимовавшей на судне «Мод» приблизительно в 40 км к юго-востоку от мыса Челюскин. На ездовых собаках они посетили два ближайших от места зимовки небольших низменных острова – Старокадомского и Цесаревича Алексея (с 1926 г. – Малый Таймыр), где выполнили магнитные наблюдения. Но они не дошли до первого крупного острова Земли Николая II, берега которого лежат в 30 км от о. Старокадомского<sup>1</sup>. Предпринимались и другие попытки посетить принадлежащие СССР острова Северного Ледовитого океана, несмотря на то что еще в сентябре 1916 г. российское правительство обратилось к правительствам союзных и дружественных держав с нотой, в которой объявлялось о географических открытиях ГЭСЛО в 1913–1914 гг. и о включении вновь открытых земель в состав территории Российской империи, «также, как и островов Генриетты, Жанетты, Беннета, Геральда, Уединения, которые вместе с Новосибирскими островами, островом Врангеля и другими, расположенными у азиатского берега, составляют продолжение на север сибирского континентального плоскогорья»<sup>2</sup>.

На заседании Полярной комиссии 15 апреля 1919 г. И.П. Толмачёв сделал доклад о необходимости безотлагательного исследования «силами русских учёных, при содействии Академии наук, открытой в 1913 г. у берегов Таймырского полуострова» Земли Николая II, и изложил предварительные соображения об организации такого исследования. Обсудив доклад Толмачёва, Комиссия снова постановила приступить к организации экспедиции как дела первостепенной научной и государственной важности. Однако осуществить экспедицию тогда помешала Гражданская война. Итак, реализовать на практике ни один из планов в эти годы не удалось.

Хотя после 1920 г. деятельность Комиссии протекала при более благоприятных условиях, приступить к реализации своих планов по исследованию арктического побережья и Земли Николая II учёные не смогли. Невозможно было получить нужные приборы, снаряжение и качественное

<sup>1</sup> Кремер Б.А. Второе открытие Северной Земли // Ушаков Г.А. Остров метелей. По нехоженой земле. СПб., 2001. С. 202.

<sup>2</sup> Лахтин В.Л. Права на северные полярные пространства: Анализ политического, экономического и правового положения северных полярных пространств в связи с развитием воздушного передвижения и трансарктическими перелётами. М., 1928. С. 25–26. Текст ноты см. там же: Приложение 1. С. 43. Этот меморандум был нотифицирован правительствами всех государств, за исключением Германии, Австро-Венгрии, Болгарии и Турции, с которыми в то время воевала Россия.



продовольствие. Однако вопрос об организации исследования этих островов продолжал обсуждаться на заседаниях ПК<sup>1</sup>.

Представители ПК приняли участие и в совещании по выработке плана исследования Земли Николая II, которое было организовано в 1923 г. при РГО, совместно с Главным гидрографическим управлением. В качестве представителей от ПК для обсуждения плана были избраны А.А. Бялыницкий-Бируля, А.П. Герасимов и Н.А. Кулик. Экспедицию предполагалось отправить на парусно-моторной шхуне летом 1924 г. По различным причинам, главным образом, из-за финансовых затруднений, экспедиция не осуществилась.

В 1925 г. Академия предприняла ещё одну попытку организовать изучение Земли Николая II. Поводом к этому послужило то, что на рассмотрение в ПК поступили два иностранных проекта. В июле 1925 г., при посредстве дипломатической миссии в Стокгольме, из Главнауки был передан проект, разработанный шведским капитаном корпуса инженеров-топографов Паллином, а в октябре того же года – проект немецкого учёного П. Лернера. Это побудило председателя Полярной комиссии А.П. Карпинского обратиться в Президиум АН с письмом, в котором указывалось на необходимость срочного снаряжения экспедиции силами отечественных учёных. Физико-математическое отделение АН постановило ходатайствовать перед СНК СССР о снаряжении экспедиции, поручив Полярной комиссии разработать её план и смету. В ноябре 1925 г. секретарь ПК А.И. Толмачёв представил смету, записку и карту с обозначенным на ней маршрутом проектируемой экспедиции, направлениями санных маршрутов от места зимовки судна и местонахождения предполагаемых складов провизии<sup>2</sup>.

Окончательный проект экспедиции должен был быть выработан на экстренном совещании по вопросу об исследовании Земли Николая II, состоявшемся при Президиуме ПК 23 октября 1925 г. Там же было вынесено решение об организации специального Комитета по разработке плана экспедиции на Землю Николая II<sup>3</sup>. Комитет, в составе А.П. Карпинского

<sup>1</sup> Так, например, в мае 1925 г. проект воздушной экспедиции на Землю Николая Второго представили в Главное гидрографическое управление гидрограф Н.И. Евгенов и лётчик Б.Н. Чухновский (Евгенов Н.И. К предстоящим полётам в Арктике // Метеорологический вестник. 1928. № 4. С. 110–114).

<sup>2</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 360. Л. 10 и об.

<sup>3</sup> Там же. Д. 15. Л. 18; Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 354. Там же представитель Гидрографического управления М.В. Виктор, присутствовавший на совещании, сообщил, что от высшего командования получено разрешение снять секретность с проектов исследования Земли Николая II, подготовленных в Гидрографическом управлении (СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 107. Л. 2).

(председатель), членов ПК А.А. Бялыницкого-Бирули, А.И. Толмачёва, А.М. Лаврова, Н.И. Евгенова, а также, в качестве представителей заинтересованных ведомств (Гидрографическое управление, Главная геофизическая обсерватория, Географическое общество, Геологический комитет, НИИ по изучению Севера) В.В. Ахматова, В.Ю. Визе, А.П. Герасимова, Б.К. Лихарева, Р.Л. Самойловича, Н.Н. Урванцева, должен был возглавить подготовительную работу по снаряжению новой экспедиции. Намечалась морская экспедиция продолжительностью 1–2 года, с зимовкой, базой которой станет специально приспособленное для этого судно. Исследование пространств Земли Николая II предполагалось осуществить путём отправки с зимующего судна санных экспедиций в 1927 г., произведя в 1926 г. необходимую подготовку.

На первом же заседании этого Комитета (17 ноября 1925 г.) был рассмотрен план обследования западной части Земли Николая II, представленный в АН СССР полярным исследователем, писателем и художником, участником экспедиции Г.Я. Седова к Северному полюсу Н.В. Пинегиным, ранее представлявшим этот проект в РГО. Согласно его плану, экспедиция должна была на парусно-моторной шхуне, приспособленной к зимовке во льдах, достичь Земли Николая II или зазимовать у берегов Таймырского полуострова и оттуда санным путём дойти до Земли Николая II и провести там научные исследования. В составе экспедиции намечалось 7 человек, требовалось также 30 собак и полторагодовалый запас продовольствия. Но в 1925 г. её осуществление было отложено «по соображениям экономического характера».

На заседании 13 мая 1927 г. Комитет заслушал записку А.И. Толмачёва<sup>1</sup> об организации в 1930–1931 гг. сухопутной экспедиции для исследования Восточного Таймыра и описи Северной земли (бывшей Земли Николая II, переименованной согласно постановлению Президиума ЦИК СССР от 11 января 1926 г.). Проект получил принципиальное одобрение Полярной комиссии, с условием дальнейшей разработки, но был реализован только в части, касающейся Таймыра<sup>2</sup>.

В начале 1928 г. Комитет рассмотрел и одобрил представленный Осоавиахимом (автор – Г.Д. Красинский) проект трансарктического перелёта на самолёте с попутным исследованием Северной Земли. Предполагалось, что именно Таймырская экспедиция АН СССР под руководством А.И. Толмачёва доставит горючее в район озера Таймыр, откуда и будет совершён полёт на север. Однако трансарктический перелёт не состоялся.

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 107. Л. 26.

<sup>2</sup> Толмачёв А.И. Таймырская экспедиция АН СССР в 1928 г. // Доклады АН СССР. 1929. № 8. С. 183–186; Arctis. № 2. 1929. С. 33–38, карта.

ПК приняла участие и в обсуждении плана воздушной экспедиции, разработанного лётчиком Б.Г. Чухновским (представленном также на обсуждение в президиум советской группы «Аэроарктик» в июле 1929 г.). Полёт, предпринятый летом того же года, не принёс ожидаемых результатов из-за того, что, попав в полосу тумана, самолёт вынужден был повернуть назад. Неудачные попытки исследования Северной Земли с воздуха показали, что экспедиция, отправленная на морском судне, может стать более успешной.

Осенью 1929 г. в ПК был представлен проект исследования Северной Земли, подготовленный полярным исследователем Г.А. Ушаковым (возвратившимся в Москву после трёхлетнего пребывания на о. Врангеля). Изучение Северной Земли должна была осуществить партия учёных в течение 1930–1932 гг., с зимовками. Именно этот проект был принят Полярной комиссией, одобрен правительственной Арктической комиссией и утверждён СНК. Экспедиция, начальником которой был назначен её инициатор Г.А. Ушаков, была включена в план первоочередных работ Института по изучению Севера. В результате двухлетнего пребывания полярников на Северной Земле (с 24 августа 1930 г. до 14 августа 1932 г.) острова архипелага получили свои наименования, вошли в географическую литературу и были нанесены на карту, были также собраны первые сведения о тектонике и геологическом строении островов, обнаружены четыре магнитные аномалии, собран гербарий, выполнены метеорологические и гляциологические наблюдения. Доклад о работах на Северной Земле и научных результатах экспедиции Г.А. Ушаков сделал на открытом заседании ПК.

### **Иностранные проекты исследования Земли Николая II**

Одной из основных целей, ради достижения которых была создана ПК, была экспертная оценка планирующихся экспедиционных исследований. Именно поэтому с первых лет работы в Полярную комиссию из правительственных учреждений неоднократно передавали для обсуждения проекты предприятий по исследованию Арктики.

В конце XIX – начале XX вв. немало иностранных экспедиций работали на арктических просторах. Нередко они, наравне с научными целями, преследовали и политические, пытаясь обозначить арктические острова как территории, принадлежащие их государствам. После оккупации в 1918 г. англо-франко-американскими войсками гг. Мурманска и Архангельска этот процесс усилился. Тогда же было выдвинуто несколько проектов, ведущих к отторжению от России части её северных территорий<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Проект Э. Шеклтона // История открытия Северного морского пути... Т. 3. С. 56.

В 1918 г. в Лондоне была даже издана географическая карта, на которой Кольский полуостров был включён в состав Британских колоний.

Наибольшее внимание привлекала Земля Николая II. В начале-середине 1920-х гг. проекты изучения Земли Николая II предлагали иностранные исследователи. Советское правительство передало для обсуждения в Академию наук проекты выдающегося полярника, немецкого геолога Л. Коха и норвежского исследователя профессора О. Хольтедаля (1924), шведского капитана Паллина (1925), немецкого лётчика Т. Лернера (1927) и др. В результате обсуждений, проходивших на секретных заседаниях Полярной комиссии, как правило, соискателям отказывали. Конечно, ПК рассматривала, в первую очередь, научную сторону вопроса, но в немалой степени её внимание было обращено на защиту отечественного приоритета в исследованиях. Так, на заседании, посвящённом обсуждению проекта Паллина, А.И. Толмачёв предложил принципиально решить вопрос о том, допускать ли иностранцев на Землю Николая II. По его мнению, вопрос о принадлежности возможных вновь открытых земель мог бы быть разрешён путём заявления Правительства СССР о закреплении за Союзом всех ещё не открытых земель, лежащих к северу от Таймырского полуострова, прецедентом для чего могло бы служить аналогичное заявление, сделанное Канадским правительством<sup>1</sup>. Поскольку резолюции и протоколы обсуждения подобных вопросов в ПК доводились до сведения Президиума АН и Правительства, не лишено вероятности, что это предложение, наряду с другими факторами, оказало влияние на появление Постановления Президиума ЦИК Союза ССР от 15 апреля 1926 г., декларировавшего права СССР на земли и острова, открытые и могущие быть открытыми, лежащие севернее побережья Северного Ледовитого океана в пределах зоны тяготения СССР<sup>2</sup>. О проекте Паллина в резолюции было сказано, что он не вносит ничего нового в вопрос изучения этих земель, не содержит сколько-нибудь разработанный план экспедиции, в записке не указаны научные учреждения и авторитеты, которые могли бы дать необходимый вес и солидность проекту и вызвать к нему доверие, и поэтому он не может служить предметом обсуждения, способного дать его объективную оценку<sup>3</sup>.

В целом очевидно, что, обсуждая проект капитана Паллина, члены ПК были достаточно пристрастны, стараясь найти основание, чтобы отказать в проведении экспедиции. Неосуществлённые до сих пор из-за недостатка сил и средств собственные отечественные проекты всё же могли

<sup>1</sup> Проект Э. Шеклтона // История открытия Северного морского пути... Т. 3. С. 56.

<sup>2</sup> Собрание законов Союза ССР за 1926 г. № 32. Статья 203; Лахтин В.Л. Указ. соч. С. 27.

<sup>3</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 107. Л. 26 и об.

способствовать тому, чтобы удерживать в своих руках инициативу. В принятой на заседании резолюции по вопросу об исследовании земель, лежащих к северу от Таймырского полуострова, ПК, прежде всего, указала на то, что исследование Земли Николая II и окрестных островов является насущной необходимостью и различные научные учреждения страны уже разрабатывали детальные проекты со сметами расходов. В частности, в докладе, посвящённом 20-летию ПК<sup>1</sup>, было отмечено, что в «Морском министерстве ещё в 1906 г. был подготовлен свой проект исследования Таймырского полуострова, осуществления которого Академия и будет ждать с нетерпением, учитывая успешные работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана»<sup>2</sup>. По мнению членов ПК, исследование этих земель должно быть осуществлено научными силами и на средства СССР. Вскоре Комиссия предложила очередной проект исследования, основанный на уже имевшихся к тому времени проектах Гидрографического управления (к этому времени рассекреченных) и Географического общества<sup>3</sup>.

Несмотря на то что все решения АН препровождались в соответствующие учреждения секретно и не подвергались огласке в печати, по независящим от АН причинам было оглашено постановление Совещания представителей секций бюро Госплана. Это дало повод официальным лицам в Швеции считать, что Академия, препятствуя осуществлению проекта Паллина, составила свой проект на его основании. Полярная комиссия указала на недопустимость опубликования в открытой печати сведений, могущих иметь международное значение, без надлежащей их проверки. (Возможно, именно этот факт стал причиной того, что в Академии наук был назначен ответственный за информирование прессы о происходящих там событиях.)

Отдельная история касается проекта, представленного капитаном Вальтером Брунсом, по осуществлению трансарктического перелёта на дирижабле по маршруту Амстердам – Ленинград – Архангельск – устья рек Обь и Лена – Берингов пролив – о. Унимак – Ванкувер или Июкогама<sup>4</sup>. С этим оказалось связано и создание Международного общества исследования Арктики с помощью воздушного корабля «Аэроарктик», и три его международных конгресса, ставших важными вехами в истории изучения Арктики, где были заложены теоретические основы подготовки ко II Международному Полярному году. Среди десятков учёных и специалистов, способствовавших осуществлению этого проекта,

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 334. Л. 21.

<sup>2</sup> Там же. Д. 169. Л. 238–239.

<sup>3</sup> Там же. Д. 102. Л. 6–7.

<sup>4</sup> Там же. Д. 95. Л. 2, 25–38.

можно назвать тех, кто особенно ревностно трудился ради этого. Ф. Нансен и В. Брунс приезжали для переговоров и обсуждения проекта в Советскую Россию, в США и другие страны, Р.Л. Самойлович, А.И. Толмачёв и другие ученые Советской группы «Аэроарктик» поддерживали научные контакты с иностранными коллегами и способствовали формированию в СССР благожелательного отношения к арктическому полёту. И.П. Толмачёв стоял у истоков ещё одного нового начинания – Американской группы «Аэроарктик», а Л.Л. Брейтфус в проекте, поданном в ПК, а также в своих публикациях в Германии и СССР обосновал идею не столько коммерческого, сколько научно-исследовательского проекта изучения Арктики с помощью дирижабля, вслед за чем, по его мнению, могли широко развиваться уже и транспортные перевозки в высоких широтах, что могло бы существенно преобразить жизнь на севере Сибири. И хотя надежды на исследование Северной полярной области с воздуха оправдались тогда далеко не полностью, всё же работа «Аэроарктик» придала новый стимул и советским, и международным исследованиям в Арктике<sup>1</sup>.

### Международное сотрудничество

В те же годы осуществлялось и международное научное сотрудничество в полярных областях. 12 октября 1925 г. между Советским и Германским правительствами был заключён договор о мореходстве в водах, омывающих северные берега СССР, в который был включен п. 13, где предусматривалось совместное научное исследование биологии промысловых рыб. Летом 1926 г. Германия организовала экспедицию на предназначенном для охраны рыбного промысла судне *Zieten* для проведения гидрографических наблюдений в Баренцевом море и в горле Белого моря. От немецких коллег, посетивших тогда же Мурманскую биологическую станцию, заведующий станцией Г.А. Ключе узнал о планирующихся на будущий год совместных советско-германских работах. В резолюции, принятой Полярной комиссией, были определены права участников совместных работ на исследуемые

<sup>1</sup> Красникова О.А. В Арктику на воздушном шаре: к истории Общества «Аэроарктик» и Полярной комиссии Академии наук // Наука из первых рук. 2015. № 2 (62). С. 48–67; Она же. В Арктику на воздушном шаре: Документ, обнаруженный в фонде Полярной комиссии Российской академии наук // Наука из первых рук. 2015. № 4 (64). С. 102–119; Она же. В Арктику на воздушном шаре: полёт к Северной Земле // Наука из первых рук. 2016. № 1 (67). С. 94–115. Удалось доказать, что научная часть проекта составлена Л.Л. Брейтфусом, а результат – состоявшаяся в 1931 г. воздушная экспедиция над арктическим пространством – напрямую связан с Полярной комиссией Академии наук.

территории и высказаны пожелания о необходимости достаточного финансирования отечественных учёных<sup>1</sup>. Для ведения переговоров о совместных работах, намечавшихся в 1927 г., в Берлин в декабре 1926 г. был делегирован член ПК Н.М. Книпович, который, совместно с Гейнрици, председателем Германской научной комиссии по морским исследованиям в Берлине, а также профессорами Шоттом и Эренбаумом в Гамбурге, выработал предварительный план совместных исследований. На Межведомственном совещании при Наркомзёме, состоявшемся в феврале 1927 г., Книпович доложил о результатах переговоров. Принятый с небольшими изменениями расширенный проект работ был осуществлён в 1927 г. на немецком научно-промысловом пароходе «Посейдон». При этом область, начиная от входа в Баренцево море и до 38° в.д., была исследована Германией, а восточная часть моря – силами Плавучего морского института и Института по изучению Севера. Благодаря этим одновременным наблюдениям было выяснено направление ветвей Нордкапского течения<sup>2</sup>.

В 1921 г. норвежский геолог О. Хольтедаль организовал экспедицию на Новую Землю<sup>3</sup>. Полярная комиссия поддержала идею Хольтедаля, вопреки возникшим в 1920 г. (когда он обратился за разрешением к Советскому правительству<sup>4</sup>) слухам о том, что норвежцы собираются аннексировать северный остров Новой Земли. Опровержению этих слухов способствовал Брейтфус, который в своём письме из Христиании (Осло) от 8 мая 1920 г. в адрес ПК рассказал о научных планах Хольтедаля, ученика и друга покойного академика Ф.Н. Чернышёва, крупнейшего знатока геологии Новой Земли<sup>5</sup>.

Отчеты об экспедиции Хольтедаля были пересланы в ПК, способствовавшую проведению этой экспедиции<sup>6</sup>.

Особенное внимание на заседаниях ПК было уделено обсуждению воздушной экспедиции Р. Амундсена – У. Нобиле к Северному полюсу (1926 г.) и экспедиции У. Нобиле к полюсу на дирижабле (1928 г.).

Для организации приёма Нобиле в Ленинграде, куда он собирался прибыть в апреле 1926 г., был создан специальный комитет, куда вошли представители 28 организаций, в числе которых прежде

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 133. Л. 6.

<sup>2</sup> Шульц Б. Немецкие гидрологические исследования Баренцева моря в 1926 и 1927 гг. // Труды Второй полярной конференции, Ленинград, 18–23 июня 1928 г. Л., 1930. С. 107–108.

<sup>3</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 119. Протоколы 1926 г. Л. 2–5.

<sup>4</sup> Разрешение на проведение исследований Хольтедаль получил по радиотелеграфу (Волна. 23 мая 1923 г.).

<sup>5</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 62. Л. 24–27.

<sup>6</sup> Там же. Д. 4. Л. 51–52; Д. 71. Л. 9–12.

всего – АН и отдельно – ПК (как межведомственная организация)<sup>1</sup>. По окончании экспедиции Нобиле поблагодарил Академию наук за оказанный приём, а научные учреждения Ленинграда – за оказание помощи в подготовке полёта на Северный полюс. В письме, составленном военным атташе при полпредстве СССР в Риме К. Янсоном, также указывалось: «Одновременно ген. Нобили, по моей просьбе, обещал передать для научных учреждений СССР особый обзор о своих наблюдениях на Полюсе, которые можно будет использовать для дальнейшего его изучения»<sup>2</sup>.

В 1928 г. учёный секретарь ПК А.М. Лавров был включён в состав отечественной поисковой экспедиции для оказания помощи Нобиле, неудачно попытавшемуся пересечь арктический бассейн через Северный полюс на дирижабле «Италия». На это время Лавров временно передал свои полномочия Д.Д. Рудневу<sup>3</sup>.

Деятельность ПК по обсуждению проектов иностранных экспедиций имела государственное значение. Большинство заседаний, посвящённых этим вопросам, проходило в секретном режиме, и документы доставлялись непосредственно правительству страны. Активные попытки иностранных государств освоить арктические земли, находящиеся в зоне тяготения СССР, выразившиеся в значительном числе проектов экспедиций по исследованию Земли Николая II, Новой Земли, о. Врангеля, и др., указывали на серьёзный интерес к северным землям у иностранных государств. Именно поэтому возникла необходимость точно фиксировать границы арктических владений СССР, и постановлением ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. были определены права СССР на земли и острова, открытые и могущие быть открытыми, расположенные в секторе тяготения СССР<sup>4</sup>. Постановление появилось, возможно, и под влиянием обращений в Правительство ПК АН.

### **Экспедиции Полярной комиссии. Печорская бригада**

Расцвет деятельности Полярной комиссии пришёлся на конец 1920-х – начало 1930-х гг. Существенный вклад в изучение Арктики внесли экспедиционные и стационарные исследования, организованные ПК на средства АН.

В 1933 г. ПК организовала исследовательскую поездку в Печорский край, который с начала 1930-х гг. стал одним из ведущих экономических

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 127. Л. 5-6.

<sup>2</sup> Там же. Д. 127. Л. 25. Рим, 21 октября 1926 г.

<sup>3</sup> Там же. Д. 162. Л. 33. Резолюция А.П. Карпинского: «Согласен».

<sup>4</sup> Собрание законов Союза ССР за 1926 г., № 32, статья 203.



районов страны. О существовании здесь залежей угля было известно ещё в середине XIX в., но плановые изыскательские работы начались лишь в 1924 г. С открытием в 1930 г. месторождения в районе Воркуты начались промышленные разработки угля, а также разведанных здесь запасов нефти и полиметаллических руд цинка, свинца и меди.

С 1933 г. к эксплуатации месторождений района Печоры приступил Ухто-Печорский трест.

Для расширения исследовательской деятельности в Северном крае и оценки данных, полученных в процессе исследовательских и разведочных работ различных организаций, прежде всего – Ухто-Печорского треста, в Академии наук была сформирована Печорская бригада<sup>1</sup>. Предварительный план работы по изучению Севера был сделан рядом учреждений Академии наук при общем руководстве Полярной комиссии, обсуждавшей и корректировавшей планы на расширенных заседаниях. В работах бригады из числа личного состава Полярной комиссии приняли участие А.А. Чернов (геология)<sup>2</sup>, С.В. Керцелли (оленоводство и животноводство), А.П. Шенников (геоботаника), М.Б. Едемский (геология), М.П. Горшков (геофизика), В.А. Смирнов (химия), Б.И. Баранов (вопросы изучения радия), В.Н. Васильев (горное дело), А.Н. Шишов (энергетика), Е.А. Тучинская (краеведение), А.С. Сметанин (экономика). Наряду с ними в состав бригады вошли представители плановых и хозяйственных организаций: треста «Апатит», Северного крайплана Коми-облплана, ГУЛАГ ОГПУ<sup>3</sup>. Общее руководство работами бригады и, в частности, работой по составлению планов научных исследований было возложено на А.И. Толмачёва. На первом этапе в работе бригады, посетившей Печорский край, автономную область Коми и Ненецкий национальный округ (в том числе города Вологду, Архангельск, Котлас и Сыктывкар), принял участие и Президент АН СССР, председатель ПК А.П. Карпинский.

В 1934 г. часть бригады выезжала на остров Вайгач и побережье Карского моря. В результате этих поездок члены бригады собрали ценный материал, характеризующий природные богатства Печорского района, консультировали местных руководителей администрации и руководство учреждений и ведомств, занятых добычей нефти, и создали основу

<sup>1</sup> 1933: Печорская бригада АН СССР [Электронный ресурс]. URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=7&t=6374> (дата обращения: 01.10.2019); Иевлев А.А. Работа Печорской бригады Полярной комиссии АН СССР: значение, результаты и проблемы историографии // Вестник Института геологии Коми научного центра Уральского отделения РАН. 2013. № 6. С. 15–20; Рощевский М.П., Рощевская Л.П., Бровина А.А. Печорская бригада академика А.П. Карпинского. Сыктывкар, 2015. 646 с.

<sup>2</sup> Под руководством которого и велись поисковые работы в Печорском крае с 1924 г.

<sup>3</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 307. Л. 2–3.

для составления плана научно-исследовательских работ по Печорскому бассейну на 1934 и последующие годы<sup>1</sup>.

В октябре 1933 г. Президиум АН СССР, одобрив работу бригады, включил Печорский бассейн в число основных районов деятельности СОПС, а также геологических и биологических учреждений АН СССР.

Именно поэтому в 1934 г. СОПС организовал комплексную экспедицию в Печорский край. Учёный секретарь Полярной комиссии А.И. Толмачёв руководил Печорской бригадой в Печорской экспедиции СОПС<sup>2</sup>. Эта Печорская бригада посетила ряд пунктов Северодвинского бассейна, все основные народно-хозяйственные узлы Печорского края, а также район Югорского Шара. Полевые работы на Енисейском севере, намечавшиеся планом, не состоялись, так как средств на эти работы отпущено не было.

В конце 1920-х – начале 1930-х гг. развернулась кампания по формированию научных учреждений в регионах страны. ПК приняла решение о создании в Архангельске своего филиала. Президиум АН СССР, согласившись с решением ПК, 15 декабря 1933 г. утвердил Положение о Бюро по изучению Северного края. Печорская (выездная) бригада 1 января 1934 г. была преобразована в отдельное филиальное отделение Полярной комиссии в Архангельске, под наименованием Северное бюро Полярной комиссии АН СССР (в документах – Севбюро ПК). Одновременно был утверждён состав совета Бюро (председатель – А.И. Толмачёв, члены – Н.М. Книпович, Н.А. Кулик, А.П. Шенников, и др.). В работе Бюро участвовали представители руководящих органов Северного края, сотрудники местных научных учреждений, преподаватели вузов, краеведы<sup>3</sup>.

Первоначально деятельность Бюро заключалась главным образом в систематизации и обобщении накопленных ранее материалов по изучению Северного края в результате экспедиций, проводившихся различными ведомствами. В 1934 г. под руководством члена Совета бюро А.А. Чернова были обработаны палеонтологические материалы из палеозойских отложений восточной части Печорского бассейна, собранные в течение предыдущих лет. Изучались флора и фауна края. Бюро стремилось координировать деятельность научных учреждений края, помогало им в подготовке планов исследований. Итоги работы научных учреждений края в 1931–1934 гг. обсуждались на сессии Совета Бюро, состоявшейся

<sup>1</sup> Кольцов А.В. Роль Академии наук в организации региональных научных центров СССР 1917–1961 гг. Л., 1988. С. 112.

<sup>2</sup> Толмачёв А.И. Печорская бригада и Печорская комплексная экспедиция // Экспедиции Академии наук СССР 1933 г. Л., 1934. С. 308–311.

<sup>3</sup> Безносиков Я.Н. Культурная революция в Коми АССР. М., 1968. С. 183.

в январе 1935 г.<sup>1</sup> В 1936 г. Севбюро ПК было преобразовано в Северную базу Академии наук СССР, директорами которой последовательно были Н.М. Книпович и А.И. Толмачёв<sup>2</sup>.

### Спасение рукописей и архивов исследователей Арктики

Члены ПК участвовали в спасении от гибели и сохранении архивов учреждений и лиц, связанных с деятельностью в арктических районах. Рукописи результатов РПЭ геолога К.А. Воллосовича были вывезены в 1923 г. из его дома, отданного под детскую трудовую колонию, А.А. Бялыницким-Бируля. Благодаря сведениям, полученным в 1934 г. А.И. Толмачёвым от А.И. Шидловского, удалось сохранить немалую часть архива Российско-Американской компании<sup>3</sup>. В 1935 г. по поручению ГУСМП Полярная комиссия приняла на себя руководство и обработку архива промышленника и мецената М.К. Сидорова. И хотя завершать обработку архива довелось другим учреждениям, самыми первыми сведениями о хранящихся там документах исследователи и заинтересованные учреждения обязаны организационной работе ПК<sup>4</sup>.

Выполняя задачу по сбору всего имеющегося материала для подведения итогов многолетних исследований Арктики, ПК сохраняла в своём фонде не только дневники и рукописи современных ей экспедиционных исследований, но и документы, относящиеся к концу XIX – началу XX вв. Среди них – геологические наблюдения Н.А. Кулика, связанные с его экспедицией в Большеземельскую тундру, в район р. Печоры (1910), в том числе – маршрутная съёмка пути, глазомерная съёмка течения р. Б. Роговой, схематичная карта рек Печорского бассейна и др.

Часть документов, которые были собраны в ПК, предназначалась для публикации, часть использовалась для научной работы и подготовки планов экспедиций (например, Таймырской). Но даже

<sup>1</sup> Кольцов А.В. Роль Академии наук в организации региональных научных центров СССР 1917–1961 гг. Л., 1988. С. 113; Отчёт о деятельности АН СССР в 1934 г. С. 350–351; Вестник АН. 1935. № 10. Стб. 59–64.

<sup>2</sup> А.И. Толмачёв в предисловии к вып. 28 «Трудов Полярной комиссии» выразил надежду, что Северная база АН СССР, как преемник Севбюро ПК, будет способствовать проведению научно-исследовательских работ для изучения Северного края. В 1941 г., вскоре после начала Великой Отечественной войны, База была эвакуирована в Сыктывкар и фактически положила начало современному Коми научному центру УрО РАН.

<sup>3</sup> Красникова О.А. Ещё раз о находке архивных документов Российско-Американской компании в Вологде // Русские первопроходцы на Дальнем Востоке в XVII–XIX вв.: историко-археологические исследования. Владивосток, 2007. Т. 5. Ч. 2. С. 101–111.

<sup>4</sup> В настоящее время значительная часть личного фонда М.К. Сидорова хранится в СПбФ АРАН (Ф. 270, до 5088 ед. хр.), куда была передана в 1936 г. из Ленинградского отделения Института истории АН. Часть фонда Сидорова – в Российском государственном историческом архиве.

если из задуманного было опубликовано не всё, а исследователи обратились не ко всем имеющимся документам, роль ПК в деле спасения важнейших архивов во время господствовавшей в стране разрухи чрезвычайно велика.

### **Упразднение Полярной комиссии**

В 1935 г. администрация АН СССР была переведена в Москву. Основной состав ПК оказался оторван и от Госплана, и от Президиума Академии наук, что затрудняло планирование экспедиционной и иной деятельности, поэтому руководство ПК высказало предложение о переводе секретариата комиссии в Москву. При этом основной состав комиссии оставался в Ленинграде и должен был продолжать работу, поддерживая связь с руководством, находящимся в Москве, и организованной там же московской группой ПК.

Планы ПК были неожиданно прерваны решением Президиума АН о её ликвидации, которое прошло в рамках мероприятий по очередному совершенствованию структуры АН, когда было принято решение о сокращении числа комиссий, частично – путём слияния их с тематическими институтами, а частично – путём прямого упразднения, признав их работы неактуальными. Ликвидация ПК, которую постигла участь многих других академических комиссий, связана с существованием ГУСМП и активной работой ВАИ, возглавившего работы в Арктике, а также с переходом к стационарным исследованиям (в это время была организована Архангельская база АН). Большую роль сыграло и отсутствие авторитетного и яркого лидера, который бы смог отстоять комиссию (А.П. Карпинский скончался в 1936 г.). Незавершённые на этот момент картографические работы предполагалось передать в Институт географии АН СССР.

За право обладать библиотекой Полярной комиссии спорили несколько учреждений, в числе которых – Институт географии АН СССР в Москве, Комитет по вечной мерзлоте, Северная база АН и несколько научно-исследовательских институтов в Ленинграде<sup>1</sup>. Поскольку библиотека ПК была необходима широкому кругу лиц, занимающихся проблемами Севера и Арктики, было решено в 1936 г. передать её, как специальную книжную коллекцию, в состав Библиотеки АН СССР в Ленинграде.

В протоколе заседания комиссии по сокращению списка комиссий АН СССР отмечена большая работа, проведённая ПК по изучению Арктики<sup>2</sup>. Но, к сожалению, социально-политические условия, в рамках

<sup>1</sup> СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 378. Л. 30–32, 39, 42.

<sup>2</sup> Там же. Д. 378. Л. 46.

которых пришлось действовать комиссии, не дали ей возможности реализовать свой потенциал.

Внезапно прерванная в 1936 г. деятельность комиссии, в то время как были составлены планы на 1937 г. и незадолго до этого создано московское отделение Полярной комиссии, оставила много незавершённых проектов.

Тем не менее, благодаря деятельности ПК Академия наук оказалась причастной ко всем важнейшим событиям в самый героический период исследования Арктики. Полярной комиссии удалось осуществить координацию работы различных ведомств лишь по локальным, но важным вопросам: установление границ и номенклатуры арктических морей<sup>1</sup>, подготовка ко 2-му МПГ и др.

В результате деятельности ПК осталось немалое научное наследство: обширная библиотека по полярным вопросам, картографические материалы, материалы экспедиций, протоколы заседаний, рукописи статей и документы арктических экспедиций XIX – начала XX вв. Значительная часть документов была передана в Санкт-Петербургский филиал Архива РАН (тогда – Ленинградский филиал Архива АН СССР), а библиотека и немалая часть картографических документов – в Библиотеку РАН, где они хранятся в настоящее время.

---

<sup>1</sup> Красникова О.А., Басангова К.М., Боярский В.И. Полярная комиссия Академии наук и определение границ и номенклатуры северных морей // Общество. Среда. Развитие. 2014. № 4. С. 153–157.

ЗАХАРОВ Д.В., МАНУШИН И.Е.,  
СТРЕЛКОВА Н.А., ЛЮБИН П.А.

## Вековой период гидробиологических исследований Полярного института

ZAKHAROV D.V., MANUSHIN I.E.,  
STRELKOVA N.A., LUYBIN P.A.

## Century-long hydrobiological research period of Polar Institute

### Сведения об авторах:

**Захаров Денис Васильевич**, кандидат биологических наук, старший научный сотрудник Полярного филиала ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» («ПИНРО» им. Н.М. Книповича) (Мурманск)

[zakharden@yandex.ru](mailto:zakharden@yandex.ru)

**Манушин Игорь Евгеньевич**, научный сотрудник Полярного филиала ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» («ПИНРО» им. Н.М. Книповича) (Мурманск)

[manushyn@pinro.ru](mailto:manushyn@pinro.ru)

**Стрелкова Наталья Александровна**, кандидат биологических наук, заместитель заведующего лабораторией трофологии Полярного филиала ФГБНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» («ПИНРО» им. Н.М. Книповича) (Мурманск)

[p\\_anisim@pinro.ru](mailto:p_anisim@pinro.ru)

**Любин Павел Анатольевич**, кандидат биологических наук, старший научный сотрудник Института проблем экологии и недропользования АН Республики Татарстан (Казань)

[plubin@mail.ru](mailto:plubin@mail.ru)

### Authors:

**Zakharov Denis Vasilievich**, candidate of Biological Sciences, Senior Researcher of Knipovich Polar Research Institute of Marine Fisheries and Oceanography (PINRO) (Murmansk)

**Manushin Igor Evgenievich**, *Scientific researcher of Knipovich Polar Research Institute of Marine Fisheries and Oceanography (PINRO) (Murmansk)*

**Strelkova Natalia Alexandrovna**, *candidate of Biological Sciences, Deputy director of Laboratory of Trophology Knipovich Polar Research Institute of Marine Fisheries and Oceanography (PINRO) (Murmansk)*

**Luybin Pavel Anatolievich**, *candidate of Biological Sciences, Senior Researcher of the Institute for Environmental Problems and Subsoil Use Tatarstan Academy of Sciences (Kazan)*

### **Аннотация**

Бентосные исследования в ПИНРО ведутся с самого момента основания института. За это время сотрудниками собран большой по объёму и важности материал из районов Северной Атлантики и западной части Арктики. В настоящее время исследования бентали выполняются на современном уровне, с привлечением новых методов исследования.

### **Abstract**

Benthic explorations by PINRO have been conducted from the moment of the institute founding. Since then, the staff members have collected important data from the North Atlantic and western Arctic. Today, benthic studies have become more sophisticated, and use of novel research methods.

### **Ключевые слова:**

Баренцево море, бентос, история исследования.

### **Keywords:**

Barents Sea, benthos, history of investigations.

Планомерные исследования фауны арктических морей начались в 1898 г. с момента организации Мурманской научно-промысловой экспедиции, возглавляемой Н.М. Книповичем, и Мурманской биологической станции Санкт-Петербургского общества естествоиспытателей в 1899 г. В дальнейшем опыт Мурманской научно-промысловой экспедиции был использован для создания в 1921 г. Плавучего морского научного института (Плавморнин). Идейный организатор Плавморнина И.И. Месяцев – гидробиолог, энтузиаст и революционер, страстно влюблённый в Баренцево море, в работе первой же экспедиции планирует и выполняет программу бентосных исследований в Баренцевом

и Карском морях. Начатые И.И. Месяцевым и его коллегой Л.А. Зенкевичем исследования бентоса на новом уровне продолжили работы выдающихся отечественных гидробиологов Н.М. Книповича и К.М. Дерюгина.

Об истории исследований ПИНРО и бентосных исследований на Севере написано немало статей и книг, но нам бы хотелось взглянуть на историю бентосных исследований в ПИНРО через «призму» материалов, хранящихся в Лаборатории прибрежных исследований.

В фондах лаборатории имеются карточки обработки бентосных станций (начиная с 1903 г.) из рейсов первой в мире научно-исследовательской шхуны «Андрей Первозванный». Большинство материалов являются копиями, оригиналы хранятся в Государственном архиве Мурманской области, что подчёркивает их важность. Однако в фонде лаборатории есть и оригиналы (рис. 1). В лаборатории хранится информация о более чем 9000 бентосных станций, из которых 6065 являются количественными. Большое количество имеющихся в лаборатории данных собрано тралами и драгами различных конструкций, а 2555 станций отработаны дночерпателями конструкции Петерсена и ван-Вина.

География бентосных исследований, проведённых сотрудниками Плавморнин, ГОИН, ПИНРО, вызывает уважение (рис. 2). Бентосные работы проводились от островов Северной Земли и полуострова Челюскин (Карское море) до острова Ньюфаундленд и полуострова Лабрадор (Северная Америка, Атлантический океан). Однако наибольшее число проведённых работ приходится на акваторию Баренцева моря и прилежащих к ней вод.

На временной шкале (рис. 2) хорошо выделяется несколько периодов, в которые исследование бентоса в ПИНРО проводилось особенно интенсивно.

Главным направлением бентосных работ Плавморнина, а затем ГОИНа и ПИНРО в 1920–1930-е гг. стало проведение количественной оценки кормовой базы бентосоядных рыб. В первом и единственном рейсе на л/п «Малыгин» в 1921 г. было выполнено 67 станций, из них на 54 станциях выполнялись донные траления и отбирались качественные сборы зообентоса. С 1924 г. начинаются планомерные работы по количественному описанию бентоса Баренцева моря, также продолжают качественные сборы тралами и драгами, в том числе и в Гренландском море у западного побережья архипелага Шпицберген. В 1926 г. проводится масштабная траловая съёмка Белого моря, а в 1927 г. наряду с работами в Баренцевом море выполняется количественная съёмка на юго-западе Карского моря. В рамках работ по программе Второго международного полярного года НИС «Персей» в 1932 г. выполнил



От 2012. 195 1/2 76. 1000 - 20.2. 1934  
Земля - шельфовая

Виды бентоса  
Промель Л.  
В. П. Плавморнина

Длина рейса 0,25  
Виды

Виды бентоса	А	А	В	В	Среднее	Среднее
1. <i>Amphipoda</i>	8		111	1160	4.400	
2. <i>Amphipoda</i>	8	64	0.80	0.80	2.200	
3. <i>Amphipoda</i>	185	870	1.20	1.20	2.200	
4. <i>Amphipoda</i>	10		0.80	0.80	2.200	
5. <i>Amphipoda</i>	35	5	0.80	1.20	2.200	
6. <i>Amphipoda</i>	19	85	1.20	1.20	2.200	
7. <i>Amphipoda</i>	12	84	1.20	1.20	2.200	
8. <i>Amphipoda</i>	38		1.20	1.20	2.200	
9. <i>Amphipoda</i>	38		3.30	6.70		67.512
10. <i>Amphipoda</i>	10	30	0.80	1.20		
11. <i>Amphipoda</i>	2		0.80	1.20		
12. <i>Amphipoda</i>	4		0.80	1.20		
13. <i>Amphipoda</i>	4		0.80	1.20		
14. <i>Amphipoda</i>	2		0.80	1.20		
15. <i>Amphipoda</i>	18	376	2.20	2.20	11.034	
16. <i>Amphipoda</i>	18	376	1.00	1.00	2.200	
17. <i>Amphipoda</i>	1		1.00	1.00		
18. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
19. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
20. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
21. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
22. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
23. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
24. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
25. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
26. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
27. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
28. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
29. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
30. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
31. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
32. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
33. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
34. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
35. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
36. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
37. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
38. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
39. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
40. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
41. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
42. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
43. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
44. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
45. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
46. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
47. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
48. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
49. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
50. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
51. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
52. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
53. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
54. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
55. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
56. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
57. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
58. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
59. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
60. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
61. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
62. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
63. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
64. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
65. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
66. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
67. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
68. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
69. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
70. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
71. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
72. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
73. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
74. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
75. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
76. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
77. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
78. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
79. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
80. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
81. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
82. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
83. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
84. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
85. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
86. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
87. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
88. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
89. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
90. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
91. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
92. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
93. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
94. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
95. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
96. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
97. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
98. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
99. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		
100. <i>Amphipoda</i>	1		0.80	1.20		

22. 9/10 1934  
18.93  
33.53  
Всего 33.02

Рис. 1. Оригинальная палубная карточка количественного учёта бентоса в 50-м рейсе НИС «Персей». 1934 г.

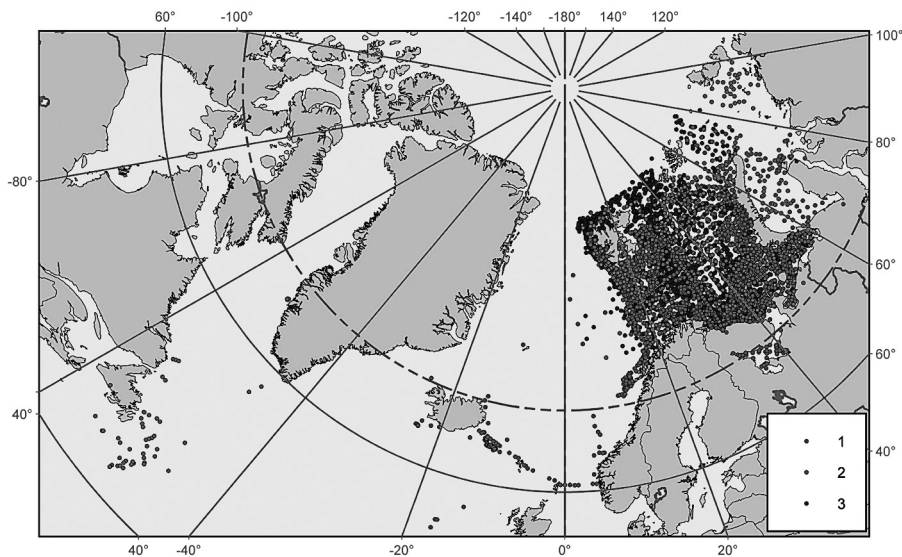


Рис. 2. География и хронология бентосных работ Плавморнина, ГОИНА и ПИНО с 1921 по 2010 гг. (1 – качественные, 2 – количественные дочерпательные, 3 – количественные траловые сборы)

8 бентосных тралений севернее архипелага Шпицберген, а в 1933 г. – 3 дночерпательных станции. Также в 1932 г. в связи с массовыми подходами к побережью Кольского полуострова атлантической сельди особое внимание уделяется прибрежным исследованиям. В 1935 г. организуются специальные исследования в Кольском и Мотовском заливе для выявления заморных явлений на дне, от массовой гибели сельди. Всего за период с 1921 по 1940 гг. на судах «Малыгин», «Персей», «Н. Книпович», «Таймыр», «Двина», «Нева», «Исследователь», «Рыбец», «Кит» было выполнено 690 качественных и 1129 количественных станций. По результатам бентосных работ довоенного периода были построены карты количественного распределения зообентоса наиболее ценных рыбопромысловых районов: юго-западная часть<sup>1</sup>, Мотовского залива<sup>2</sup> и общее распределение зообентоса Баренцева моря с выделением основных групп бентосных сообществ<sup>3</sup>.

Часть бентосных исследований были направлены на изучение беспозвоночных как индикаторов «рыбных мест» – мест откорма рыбы. Установленная ранее зависимость распределения отдельных видов от водных масс позволяла более точно планировать рыбный промысел. Для капитанов рыбных судов сотрудниками лаборатории В.И. Зацепиным и З.А. Филатовой в 1935 г. был даже составлен экспресс-определитель «Атлас донных животных Баренцева моря» (рис. 3). По нему капитаны-промысловики могли определить, какие донные животные попались в трал вместе с рыбой, и решить вопрос о необходимости дальнейшего промысла на данном участке.

Великая Отечественная война остановила бентосные исследования в Баренцевом море. Институт был эвакуирован в Архангельск, а Лаборатория гидробиологии была переименована в Лабораторию биологии моря. В годы Великой Отечественной войны сотрудники лаборатории продолжили свою работу, изыскивая природные резервы, дополнительные источники пищи. Наиболее показательной в этом плане является работа З.Г. Паленичко «Съедобные беспозвоночные Белого моря»<sup>4</sup>.

Первая послевоенная бентосная станция была выполнена уже 25 мая 1945 г. на СРТ «Кашалот» в районе острова Медвежий. Возобновляются ежегодные сборы бентоса на Кольском меридиане, в 1949–1951 гг.

<sup>1</sup> Филатова З.А. Количественный учёт донной фауны юго-западной части Баренцева моря // Труды ПИНРО. 1938. Вып. 2. С. 3–58.

<sup>2</sup> Лейбсон Р. Количественный учёт донной фауны Мотовского залива // Труды ВНИРО. 1939. Т. 4. С. 127–192.

<sup>3</sup> Броцкая В.А., Зенкевич Л.А. Количественный учёт донной фауны Баренцева моря // Труды ВНИРО. 1939. Т. 4. С. 5–126.

<sup>4</sup> Паленичко З.Г. Съедобные беспозвоночные Белого моря. Архангельск, 1943. 26 с.

большой объём материалов по бентосу был собран у северных берегов Норвегии. В 1950-е гг. активно проводятся исследования в Ньюфаундленско-Лабрадорском промысловом районе. В 1955 г. на СРТ «Сомов» выполнено 35 бентосных тралений на разрезе Исландия – Фарерские и Шетландские острова, побережье Норвегии. Анализ данных, собранных в северо-западной Атлантике, был проведён молодым в те годы сотрудником ПИНРО К.Н. Несисом<sup>1</sup>. Всего в фондах лаборатории за данный период исследований имеются карточки обработки 1368 качественных и 340 количественных проб.

В 1968–1970 гг. В.Ф. Брызгиным и Т.В. Антиповой выполнена очередная тотальная бентосная съёмка Баренцева моря на экспедиционных судах «Водник» и «Николай Маслов». Была отснята вся акватория Баренцева моря и прилежащих вод. Всего за три года съёмки было выполнено 947 траловых и дночерпательных станций. По материалам этой съёмки Т.В. Антипова показала, что граница распространения бореальных видов сдвинулась к западу по сравнению с данными 1930-х гг.<sup>2</sup> В 1971 г. на рыболовном сейнере «Струя» Т.В. Антиповой были обследованы губы и заливы Кольского полуострова. В 1972 г. на экспедиционном судне «Атлантида» было выполнено 15 донных тралений у побережья северной Норвегии. В 1975 г. ПИНРО исследует акваторию Карского моря. Под руководством и при непосредственном участии Т.В. Антиповой (рис. 3) на СРТМ «Вычегда» было выполнено 12 качественных и 21 количественная станция. В этом же году с судна «Персей-3» А.М. Сенниковым отобраны 17 дночерпательных проб в районах о. Ньюфаундленд и южной оконечности Гренландии.

Современный этап исследования бентоса в ПИНРО был инициирован заведующим лабораторией промысловых беспозвоночных ПИНРО Б.И. Беренбоймом в связи с массовыми поимками вселённого в 1960-е гг. камчатского краба и появлением в отечественной и зарубежной печати ряда газетных статей, которые поставили вопрос о влиянии данного вида на нативную фауну. В 2003 г. на г/с «Ромуальд Муклевич», принадлежащем Гидрографическому управлению Северного флота, были обследованы Мотовской залив, Варангер-фиорд и южная часть Баренцева моря, районы наиболее массового скопления камчатского краба<sup>3</sup>. Начатые в 2003 г. бентосные исследования в Баренцевом море были

<sup>1</sup> Несис К.Н. Донная фауна рыбопромысловых районов Северо-западной Атлантики как показатель продуктивности и режима вод. Автореф. канд. биол. наук. Л., 1963.

<sup>2</sup> Антипова Т.В. Распределение биомассы бентоса Баренцева моря // Труды ПИНРО. 1975. Вып. 35. С. 121–124.

<sup>3</sup> Anisimova N., Lubin P., Manushin I., Berenboim B. Barents Sea benthos survey, 2003–2006 // Abstracts for the 2007 ICES Annual Science Conference 17–21 Sept. Helsinki, 2007. P. 94.

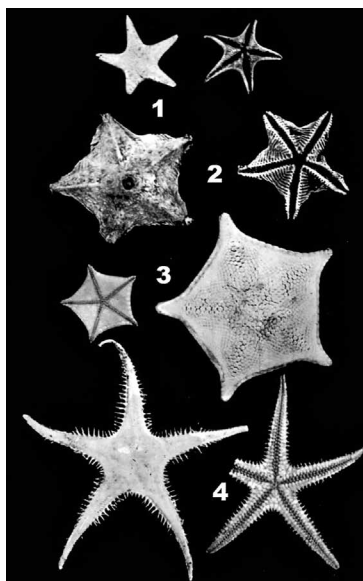


Рис. 3. Пример страницы из экспресс-определителя «Атлас донных животных Баренцева моря» и отбор проб бентоса под руководством Т.В. Антиповой



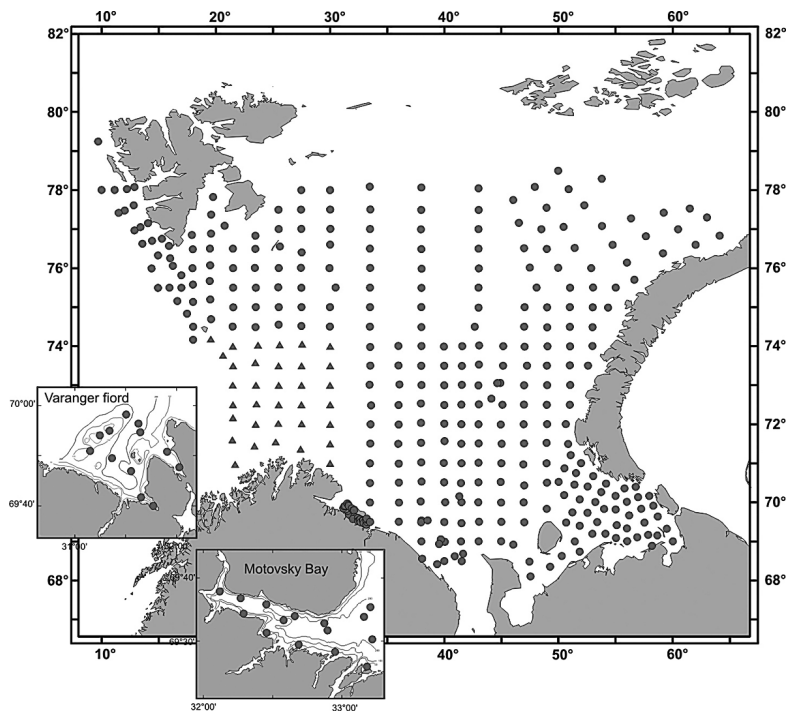


Рис. 4. Тотальная бентосная съёмка Баренцева моря в 2003–2008 гг.

продолжены в 2004–2006 гг. на НИС «Фригьоф Нансен», «Смоленск». Практически сразу интерес к исследованиям проявили норвежские коллеги из Бергенского института морских исследований (IMR) и предложили выполнить съёмку в норвежской зоне юго-западной части Баренцева моря. В настоящее время усилиями сотрудников ПИНРО и IMR выполнено 325 тралений тралом «Сигсби» и «Бим-тралом» и отобрано 368 дночерпательных станций, собрано 2113 проб (рис. 4).

На данный момент часть материала находится в обработке, однако уже сейчас можно говорить об увеличении в 1,5 раза биомассы бентоса в юго-восточной части Баренцева моря по сравнению со съёмкой 1968–1970 гг. В 2008–2009 гг. проведены работы на северо-востоке Карского моря, показавшие увеличение роли тепловодных видов в сообществах бентоса<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Вязникова В.С., Анисимова Н.А. Бентос северо-восточной части Карского моря по результатам исследований ПИНРО 2009 // Природа морской Арктики: современные вызовы и роль науки: Тезисы докладов международной научной конференции (Мурманск, 10–12 марта 2010 г.). Апатиты, 2010. С. 134–135.

Обработка больших объёмов информации на современном уровне невозможна без привлечения современных методов хранения и обработки информации. Специально для собираемого материала была разработана база бентосных данных<sup>1</sup>. В настоящий момент вся поступающая информация и фондовые данные по бентосу заносятся в эту базу данных.

Новым подходом к оценке состояния донных сообществ Баренцева моря стал количественный подход к изучению приловов донных беспозвоночных из уловов донных тралений. Начиная с 2005 г. учёт бентосных организмов ежегодно производится в российско-норвежской экосистемной съёмке Баренцева моря. Определение видов, подсчёт численности и взвешивание происходят на борту судна. В настоящее время накоплен внушительный по объёму материал, охватывающий всё море и прилегающие акватории<sup>2</sup>. Получаемый материал не даёт исчерпывающей информации о состоянии всего бентоса, а скорее характеризует распределение крупных форм так называемого мегабентоса. Остаётся также открытым вопрос пересчёта получаемых количественных данных на единицу площади.

Сопутствующей темой к основному направлению работ бентосной группы стала разработка «Электронного атласа массовых беспозвоночных Баренцева моря». Материалом для данного атласа послужили авторские фотографии бентосных животных, отобранных из уловов донных тралений.

В настоящее время бентосная группа принимает активное участие в инженерно-экологических изысканиях института, связанных с эксплуатацией углеводородных месторождений на шельфе Баренцева моря<sup>3</sup>. В своих исследованиях мы не только изыскиваем, разрабатываем и применяем современные методы исследования бентали, но также стараемся сохранять и использовать бесценный материал и классические подходы наших предшественников.

---

<sup>1</sup> Любин П.А. База бентосных данных Арктических морей // Информационные системы и WEB-порталы по разнообразию видов и экосистем. Материалы международного симпозиума. М., 2006. С. 33–34.

<sup>2</sup> Любин П.А., Анисимова Н.А., Йоргенсен Л.Л., Манушин И.Е., Прохорова Т.А., Захаров Д.В., Журавлева Н.Е., Голиков А.В., Морозов А.Р. Мегабентос Баренцева моря // Природа шельфа и архипелагов Европейской Арктики. Комплексные исследования природы Шпицбергена. Материалы международной научной конференции (Мурманск, 27–30 октября 2010 г.). 2010. Вып. 10. С. 192–199.

<sup>3</sup> Анисимова Н.А., Любин П.А., Манушин И.Е. Бентос // Побережье Восточного Мурмана: экологические исследования районов реализации Штокмановского проекта. Мурманск, 2008. С. 85–132.

РОМАНЕНКО Ф.А., ЕЖОВА Н.М.

Горно-геологическое направление  
деятельности Комсеверпути  
и Главсевморпути (1918–1957)<sup>1</sup>

ROMANENKO F.A., EZHOVA N.M.

Mining and geological activity of the Northern  
Sea Route Committee (Komseveroput) and the  
Main Directorate of the Northern Sea Route  
(Glavsevmorput) (1918–1957)

**Сведения об авторах:**

**Романенко Фёдор Александрович**, кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник Географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова (Москва)  
*faromanenko@mail.ru*

**Ежова Наталия Михайловна**, кандидат педагогических наук, доцент Мурманского колледжа искусств (Мурманск)  
*naegova@yandex.ru*

**Authors:**

**Romanenko Fedor Alexandrovich**, Candidate of Science in Geography, M.V. Lomonosov Moscow State University, Geographical department, senior scientist (Moscow)  
*faromanenko@mail.ru*

**Ezhova Nataliia Mikhailovna**, Candidate of Science in Pedagogy, Murmansk College of Art, assistant professor (Murmansk)  
*naegova@yandex.ru*

**Аннотация**

Рассмотрена история геологопоисковых и геологоразведочных работ в Арктике. Их организацией занимались последовательно Комитет Северного морского

---

<sup>1</sup> Работы выполнены в рамках госзадания кафедры геоморфологии и палеогеографии Географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова № АААА-А16-11632810089-5 и поддерживаются РФФИ (проект № 18-05-60200).

пути Министерства торговли и промышленности Временного Сибирского правительства (1918–1920), Комитет Северного морского пути «Комсевер-путь» (1920–1928), геологический отдел Северной промысловой экспедиции (с 1925 г. – Института по изучению Севера, с 1930 г. – Всесоюзного арктического института) и с 1935 г. – Горно-геологическое управление ГУСМП. Последнее было создано Постановлением Совета народных комиссаров (СНК) СССР № 163 от 28 января 1935 г., и с 1 июня 1940 г. Постановлением СНК № 917 ему подчинено руководство всеми геологоразведочными и геологопоисковыми работами на Крайнем Севере. Рассмотрена деятельность многочисленных экспедиций и трестов ГГУ, работавших вдоль всей трассы Северного морского пути на островах и побережьях Северного Ледовитого океана. В 1944 г. в недрах ГГУ ГУСМП был создан трест «Арктикразведка», сотрудники которого за 10 лет провели аэрофотосъёмку и геологическую съёмку на всей арктической территории. Сохранившиеся материалы съёмок до сих пор остаются важнейшим источником информации о состоянии природной среды арктической суши. С 1948 г. проведение геологических работ в Арктике сосредоточено в специально организованном НИИ Геологии Арктики (НИИГА), работающем и сейчас (ВНИИОкеангеология, Санкт-Петербург). 13 июля 1955 г. ГГУ преобразовано в горно-геологический отдел ГУСМП Министерства морского флота, а в 1957 г. – ликвидировано.

### **Abstract**

The history of geological exploration and exploration in the Arctic is reviewed. They were organized by the Northern Sea Route Committee of the Ministry of Trade and Industry of the Provisional Siberian Government (1918–1920), the Northern Commercial Expedition geological department (of the North Study Institute since 1925, and of All-Union Arctic Institute since 1930), and by Mining and Geological Administration of GUSMP since 1935. The latter was established by the USSR Council of People's Commissars (SNK) Decree No. 163 of January 28, 1935 Under the SNK Decree No. 917, since June 1, 1940 it is in charge of all the geological exploration in the Far North.

The activities of numerous expeditions and trusts of the Mining and Geological Administration, working along the entire Northern Sea Route on the islands and coasts of the Arctic Ocean, are considered. In 1944, the Arctic Exploration Trust was established as a part of the GUSMP Mining and Geological Administration, whose employees have been conducting aerial photography and geological surveys throughout the Arctic for 10 years. The survived survey materials are still the most important source of information about the state of the Arctic land environmental condition. Since 1948, geological work in the Arctic has been concentrated in a specially organized Research Institute of Arctic Geology (NIIGA), which still operates (VNIIOkeangeology, St. Petersburg). On July 13, 1955, Mining and Geological Administration was transformed



into the GUSMP Mining and Geological Department of the Ministry of Sea Fleet, and in 1957 it was liquidated.

**Ключевые слова:**

Арктика, геологическая съёмка, аэрофотосъёмка, Комсеверпути, ГУСМП, острова, побережье, НИИГА.

**Keywords:**

Arctic, geological survey, aerial photography, Komseveroput, GUSMP, islands, coast, NIIGA

История геологического изучения – одна из наиболее ярких страниц освоения Российской Арктики. Трудом поколений геологов и горных инженеров гигантские регионы, бывшие ещё в первой половине XX века «белыми пятнами» на картах, превратились в основную горнопромышленную базу России, а геологическое строение некоторых из них известно лучше, чем многих районов Европейской части страны. Одна из самых славных страниц геологических работ на Севере – середина XX в., когда геология стала одной из отраслей промышленного производства, сохранив при этом фундаментальную творческую составляющую.

Статья написана в основном по материалам фонда Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Нами просмотрено более 50 дел, касающихся деятельности разных предприятий Горно-геологического управления ГУСМП (годовые отчёты рудников, экспедиций, переписка). Ранее исследователи почти не касались этого массива документов. Использовались также геологические отчёты Росгеолфонда.

### **Предшественники (до 1919 г.)**

В X–XVIII вв. геологические работы в Арктике и Субарктике ограничивались поисками месторождений полезных ископаемых, которые производили «рудознатцы». Существуют сведения<sup>1</sup> о торговле солью и железом уже в X–XI вв., о поисках серебра, меди и драгоценных камней на Новой Земле, полуострове Канине, Вайгаче в XVII в. (Роман Неплюев, Иван Нелюдов, Фома Кыркалов, Василий Шпилькин и др.) и в XVIII–XIX вв.

<sup>1</sup> Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века // История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1. 592 с.

(Ф. Розмыслов, И. Дворяшин, В.Ф. Лудлов). С XVI в. шла добыча слюды в Чупинском горном районе (север Карелии).

Для руководства горнорудной промышленностью в 1700 г. основан Рудный приказ, в 1719 г. – Берг-коллегия, в 1723 г. – Тобольское горное начальство. В 1731 г. все функции Берг-коллегии по руководству поисками руд и деятельностью заводов переданы Коммерц-коллегии, в 1736 г. учреждён Генерал-Берг-директориум. Реформы отрицательно отражались на состоянии дел на заводах, и в 1742 г. Берг-коллегия была восстановлена. Екатерина II вновь её закрыла, основав в 1783 г. Экспедицию для горных дел. Император Павел в 1796 г. в последний раз восстановил Берг-коллегию. «Рудознатцы» были в составе практически всех отрядов Великой Северной экспедиции 1733–42 гг. (А. Лескин и др.). Фрагментарные геологические наблюдения в Сибири производили члены Академического отряда Г. Стеллер, С. Крашенинников, Г. Миллер, И. Фишер и И. Гмелин.

В 1882 г. при горном департаменте Министерства государственных имуществ создан Геологический комитет, поставивший дело Берг-коллегии на новую основу. Первый председатель Геолкома – академик Г.П. Гельмерсен, старшие геологи – А.П. Карпинский, И.В. Мушкетов, С.Н. Никитин, младшие – Ф.Н. Чернышёв, В.А. Домгер и А.А. Краснопольский. В задачи Геологического комитета вошли координация всех геологических исследований и составление 10-вёрстной геологической карты России.

В 1889–1890 гг. Ф.Н. Чернышёв и О.А. Баклунд подтвердили нефтеносность района Ухты. В 1895 г. Ф.Н. Чернышёв успешно работал на Новой Земле, в 1899–1901 гг. – на Шпицбергене. В 1905 г. И.П. Толмачёв обнаружил выходы нефти на побережье Хатангского залива и бухты Нордвик. Геологическому строению Таймыра, севера Якутии и Новосибирских островов уделили много сил Э.В. Толль (экспедиции 1885–1886, 1893, 1900–1902) и К.А. Воллосович (1901–1909). В 1907–1911 гг. В.А. Русанов выполнил множество маршрутов на Новой Земле, в 1913–1914 гг. М.А. Павлов – на Земле Франца-Иосифа. П.И. Полевой в 1912–13 гг. доставил первые сведения об угольных месторождениях Анадырского края. Летом 1912 г. В.А. Русанов и Р.Л. Самойлович поставили первые русские заявочные столбы на угольных месторождениях Шпицбергена. В 1914 г. горный инженер С.Д. Оводенко нашёл оловоносные породы на Чукотке.

1 декабря 1914 г. при Академии наук образована Постоянная полярная комиссия (В.И. Вернадский, О.А. Баклунд, К.И. Богданович, И.П. Толмачёв и др.), главной задачей которой поставлена организация систематических научных исследований на Севере России

(существовала до 1936 г.). В феврале 1915 г. в Академии организована Комиссия по изучению естественных производительных сил России (КЕПС) под председательством В.И. Вернадского, членами которой стали практически все ведущие геологи России. В апреле 1918 г. при КЕПС образована Коллегия по исследованиям Севера, переименованная затем в Северный отдел. Члены Коллегии приняли участие в работах созданной в апреле 1919 г. Комиссии по изучению и практическому использованию производительных сил Севера (Комиссии по Северу). В ноябре 1919 г. она обратилась в ВСНХ с ходатайством о передаче части её функций хозяйственным и научным организациям. И в начале 1920 г. организована Северная научно-промысловая экспедиция при ВСНХ, одним из основных направлений деятельности которой стало исследование недр. В составе Учёного совета экспедиции были А.Е. Ферсман, П.В. Виттенбург, начальником экспедиции назначен Р.Л. Самойлович. Это со стороны советской власти.

Практически одновременно со стороны «белых» 25 апреля 1919 г. при Министерстве торговли и промышленности Временного Сибирского правительства А.В. Колчака создан Комитет Северного морского пути. Главная его цель – организация сообщения с Европой через Север Сибири. Для этого требовались строительство метеостанций и портов, установка судовой обстановки. Одна из задач – поиск надёжной топливной (угольной) базы для пароходов на Нижнем Енисее. В районе Норильска горному инженеру Н.Н. Урванцеву (1893–1985) удалось не только разведать Кайерканское угольное месторождение, но и уточнить размеры медно-никелевого. Плодами его разведок воспользовалась уже советская власть, т.к. режим Колчака скоро пал.

Таким образом, в 1920 г. в России уже был некий успешный опыт организации геологических работ разными государственными структурами, и он был практически полностью использован при создании новых.

### **До Главсевморпути (1920–1932)**

Основной силой геологического изучения Севера в 1920-е гг. стали геологи Северной экспедиции, где был создан геологический отдел. Главным объектом изучения осталась Новая Земля, куда каждый год отправлялись экспедиции Р.Л. Самойловича, М.М. Ермолаева, М.В. Клёновой, Б.В. Милорадовича и др. 20 февраля 1925 г. Президиум ВСНХ принял решение о преобразовании Северной научно-промысловой экспедиции в Научно-исследовательский институт по изучению Севера, в составе которого был создан геолого-минералогический отдел. 22 ноября 1930 г. этот институт получил название Всесоюзного арктического института (ВАИ).

Геолого-минералогическое отделение существовало и в созданном 10 марта 1921 г. Плавучем морском институте (Плавморнине) при Наркомате просвещения. Уже в первой экспедиции Плавморнина на Новую Землю в 1921 г. небольшая геологическая партия обследовала торфяники в Крестовой губе. В 1924–1925 гг. на специально построенном судне «Персей» геологи обследовали угольные месторождения Шпицбергена. В 1929 г. Плавморнин преобразовали в Государственный океанографический институт (с 1933 г. – ПИНРО), в рейсах его судов принимали участие видные советские геологи (М.В. Клёнова, С.В. Обручев).

Геологическими работами в Якутии в 1925–1930 гг. руководила Якутская комиссия Академии наук (Комиссия по изучению производительных сил Якутской автономной республики). В её Совете работали крупные геологи А.Е. Ферсман, Ф.Ю. Левинсон-Лессинг, П.В. Виттенбург, географы А.А. Григорьев, В.Л. Комаров, П.К. Хмызников.

В 1921–1922 гг. и 1925–1929 гг. экспедиции Н.А. Кулика и А.К. Шенкмана открыли и разведали месторождения полиметаллов (свинец, цинк) и меди на о. Вайгач. В 1932 г. П.А. Шрубко обнаружил в районе Амдермы крупное месторождение плавикового шпата – флюорита, важного оптического сырья и сырья для металлургической промышленности.

К концу 1920-х гг. стало ясно, что освоение новых месторождений требует таких сил и средств, которыми гражданские ведомства не обладали. Поэтому в 1929 г. крупные экспедиции были созданы в НКВД – Чибьюская (разведка нефти и газа в районе Ухты) и Вайгачская. 1 января 1930 г. на знаменитом совещании под председательством С.М. Кирова в домике у подножья Апатитовой горы в Хибинских горах, в котором участвовал начальник Соловецкого лагеря НКВД А.П. Ногтев, принято решение о привлечении к освоению апатитовых месторождений Хибин заключённых и ссыльнопоселенцев. В организации геологических работ в Арктике появился новый хозяйствующий субъект с практически неограниченными материальными и людскими ресурсами.

В 1929–30 г. Вайгачская экспедиция построила посёлок Варнек и в нескольких шахтах силами заключённых начала добычу свинцово-цинковых и медных руд, в 1934 г. началась добыча флюорита и строительство посёлка Амдермы. На базе Вайгачлага в 1934 г. был организован Западно-Арктический комбинат ГУСМП для добычи и обогащения руд Вайгача и плавикового шпата Амдермы, преобразованный через год в Вайгачский трест ГУСМП. Комбинат принял от ГУЛАГа имущество всех вайгачских посёлков, которые были оставлены после свёртывания работ

и затопления рудника Раздельный<sup>1</sup>. Рабочая сила в конце 1934 г. начала перебрасываться в Амдерму, где до сентября 1936 г. продолжали использоваться заключённые. После этого на добыче плавикового шпата стали использоваться завербованные по вольному найму, а 1 января 1938 г. трест реформирован в Рудоуправление, подчинённое Горно-геологическому управлению (ГГУ ГУСМП).

Экономическая деятельность Вайгачского треста была совершенно неудовлетворительна<sup>2</sup>. Свинцово-цинковая руда не вывозилась с Вайгача с 1935 г., оборудование пришло в совершенную негодность. В 1937 г. убыток составил 5318 тыс. руб. при плане в 3900 тыс. руб. Общая численность работающих составила 644 чел.

Вайгач-Амдерминский промышленный узел существовал до 1952 г., когда район Амдермы получил иную, чем горно-промышленная, специализацию, а на Вайгаче остался только небольшой оленеводческо-рыболовный посёлок Варнек.

В районе Норильска под руководством Н.Н. Урванцева, а затем П.С. Аллилуева развернулась пробная добыча руды и угля. Начатый строительством в 1922–1923 гг. жилой посёлок превратился в крупный северный город и центр лагерей. С 1935 г. освоение Норильских месторождений, строительство медного и никелевого заводов, железной дороги до Дудинки, а также все поисковые геологические работы на южном Таймыре перешли в ведение созданного правительством треста «Норильскстрой» НКВД.

Крупнейшим хозяйствующим субъектом, в структуре которого горное управление было одним из самых важных, стал организованный в 1931 г. Дальстрой – государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы. Его статус в управлении отраслью был ещё выше – он подчинялся непосредственно ЦК ВКП(б). В 1938 г. Дальстрой под несколько изменённым названием – Главное управление строительства Дальнего Севера также передан в структуру НКВД.

Таким образом, перед созданием ГУСМП в Арктике работали крупные геологические коллективы с гражданским руководством (ВАИ, ГОИН) и под управлением силовых ведомств (НКВД). Число гражданских организаций в геологической съёмке постепенно сокращалось в ходе усиления административно-командной системы, а их сотрудники переходили в силовые ведомства, как в виде вольнонаёмных сотрудников, так и заключённых (например, такой путь прошел П.В. Виттенбург).

<sup>1</sup> Ларьков С.А., Романенко Ф.А. «Враги народа» за Полярным кругом. М., 2010. 424 с.

<sup>2</sup> Годовой отчёт Вайгачского горнорудного треста ГУСМП за 1937 г.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1501. 128 л.

### **Организация геологической разведки в Главном управлении Северного морского пути (1932–1948)**

Передача в состав ГУСМП Всесоюзного арктического института должна была способствовать решению основной задачи главка, организованного 17 декабря 1932 г., – организации нормального судоходства по СМП. Поэтому усиление геологоразведочных работ для поисков и разведки угля как основного топлива для пароходов развернулось в прилегающих к СМП районах, в первую очередь на Западном Таймыре в районе Диксона и на Южной Чукотке. Уголь и нефть искали на побережьях Хатангского залива, в особенности в районе бухты Нордвик. Одновременно велись поиски стратегического сырья (олово, золото, полиметаллы) на Чукотке. Постепенно геологи переходили от сезонных (летних) к зимовочным экспедициям, чтобы максимально использовать время для полевых работ. Они выезжали на место летом, обустраивались, строя жилые дома и производственные лаборатории, иногда в совершенно безлюдных местах. Одновременно со стройкой геологи ходили в рабочие маршруты, проходили канавы и штольни, отбирали пробы, которые зимой обрабатывались, и продолжали полевые работы всё следующее лето до осени. Таким образом, производственный цикл продолжался около полутора лет.

Продолжались и геологические работы на Новой Земле. Многочисленные геологические экспедиции ВАИ (Р.Л. Самойлович, Г.В. Горбацкий, М.М. Ермолаев, И.Ф. Пустовалов, Н.Н. Мутафи, Б.В. Милорадович, Б.А. Алфёров, А.А. Петренко, Л.В. Введенский, В.А. Ку克林 и др.) в 1927–1937 гг. ежегодно обследовали новые и новые районы севера и востока архипелага. Изученность Новой Земли была существенно выше, чем других районов, поэтому туда направилась в 1937 г. на специально зафрахтованном пароходе научная экскурсия XVII Международного геологического конгресса.

Первые годы после создания ГУСМП геологические работы велись без какого-либо единого стратегического плана, перспективные участки исследовались подробно, а обширные площади пересекались лишь единичными геологическими маршрутами. Но продолжавшаяся централизация управления привела к созданию в недрах ГУСМП специального координирующего органа. 28 января 1935 г. Постановлением Совета народных комиссаров (СНК) СССР № 163 было создано Горно-геологическое управление. Одним из его первых руководителей был Р.А. Эглит.

В 1935–36 гг. шло заметное расширение территории деятельности ГУСМП. Постановлением СНК СССР от 22 июня 1936 г. в европейской части Союза ССР к ней отнесены острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части – вся территория севернее 62-й параллели. Увеличилось

и число отраслей, отнесённых к сфере деятельности главка, – помимо транспортной, к ней стали относить организацию рудников, судоверфей, культбаз, собачьих питомников, промышленных предприятий, потребкооперации, снабжение национальных посёлков и многое другое. В соответствии с постановлением, «организация геологических работ, поисков и разведки полезных ископаемых, а также организация предприятий по добыче этих ископаемых» – отдельная задача ГУСМП. Горно-геологическое управление «разрабатывает планы геологических и горных работ, осуществляемых Главным управлением Северного морского мути», «организует экспедиции, непосредственно руководит предприятиями Главсевморпути по добыче полезных ископаемых» и «осуществляет общее руководство и контроль за работой территориальных управлений в области эксплуатации»<sup>1</sup>. Под прямым управлением ГУСМП остались трест «Арктикуголь» на Шпицбергене, организованный 7 октября 1931 г.; плаvikовые рудники в Амдерме; трест по разведке и эксплуатации соляных, нефтяных и угольных месторождений на Нордвике – «Нордвикстрой», организованный в 1936 г. на базе Нордвикской геологоразведочной экспедиции.

На Западном Таймыре поисками угля занимались отряды ВАИ и ГГУ под руководством Е.Л. Люткевича, И.Л. Рысюкова, В.Н. Сакса, Н.П. Аникеева, А.И. Гусева, В.П. Тебенькова, Т.П. Кочеткова, П.В. Виттенбурга, А.И. Козлова, И.М. Мигая, Т.М. Емельянцева, Н.П. Хераскова, Г.Г. Мора и многих других геологов, ставших затем ядром созданного в 1948 г. НИИ геологии Арктики. Диксоновская угольная экспедиция ГГУ (начальник Курбановский) в 1935 г. проводила буровые и горные работы, а также первые мерзлотные наблюдения в скважинах (Н.А. Вельмина).

В 1935–1936 гг. в нижнем течении Пясины зимовала Пясинская геологопоисковая экспедиция Н.Н. Мутафи (1910–1942)<sup>2</sup>. В бассейне р. Угольной (название дано Н.Н. Урванцевым в 1922 г.) она разведала крупное месторождение каменного угля, лучшее по качеству на всём Таймыре<sup>3</sup>. В радиусе 100 км от Диксона, где к тому времени были построены ряжевый пирс, существующий до настоящего времени, и угольный погрузочный узел на о. Конус, было открыто 16 угольных месторождений, уголь большей части которых был пригоден для сжигания в топках судов. К выводу о существовании единого Северотаймырского угленосного

<sup>1</sup> Постановление СНК СССР от 22 июня 1936 г. // Консультант-плюс [Электронный ресурс] URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 15.06.2019).

<sup>2</sup> Мутафи Н.Н. Геологическое строение и угленосность района низовьев реки Пясины // Труды Арктического института. 1939. Т. 126. С. 7–87.

<sup>3</sup> Сакс В.Н. Предисловие к книге Н.Н. Мутафи «Геология и угленосность низовьев реки Пясины» // Труды НИИГА. 1950. Т. 2.

поля пришёл погибший в блокаду Н.Н. Мутафи<sup>1</sup>. На картах полезных ископаемых появился Таймырский угольный бассейн.

В 1938 г. на Западный Таймыр направились крупные Диксоновская экспедиция ГГУ и Енисейско-Пясинская экспедиция ВАИ, затем объединённые в Западно-Таймырскую геологоразведочную экспедицию ГГУ под руководством Н.А. Меньшикова. Их главные задачи: детальная разведка Пясинского, Убойнинского, Лемберовского и Слободского месторождений, площадная геологическая съёмка масштаба 1:200 000 на площади между Енисеем и Пясиной. Работы экспедиции были рассчитаны на два летних и один зимний сезоны. В бухте Слободской пройдено четыре штольни, множество мелких шурфов и расчисток. Интенсивно велось обустройство посёлков геологов. На Пясинском угольном месторождении к началу 1940 г. построили жилой дом на 16 комнат, столовую, лабораторию и радиостанцию, склады, электростанцию, новую буровую. В день 60-летия И.С. Сталина (21 декабря 1939 г.) буровики дали слово работать отлично. Вскоре смена мастера комсомольца Ахмедзянова впервые в экспедиции выполнила задание на 200 %, смена комсомольца Лебедева – на 220 %. Досуг геологоразведчики проводили на занятиях политкружка «Наша Родина», драмкружка, которым руководил Обувалов, кружка автодела, двух общеобразовательных кружков, репетициях струнного оркестра. Двадцать человек самостоятельно изучали «Краткий курс истории ВКП(б)». Занятия с детьми проводила комсомолка Кищенко<sup>2</sup>.

Описанный выше посёлок, который расположен в 5 км от современной Шахты Северной, один из авторов посетил в 1986 г. в составе экспедиции ААНИИ А-118 (начальник А.В. Холостов) вместе с известным ленинградским геоморфологом профессором Д.Ю. Большиновым. Сохранились заплывшие льдом штольни, угольные отвалы, кладбище, фундаменты шести-семи домов и развалины ещё двух построек, уборная из огромной деревянной бочки. Стены домов двойные, засыпанные для тепла углём. Вокруг большое количество железного лома – вагонетки, рельсы с маркой «КМЗ им. Сталина 1943», бытовой мусор, локомобиль производства завода имени Петровского «194...». На кладбище на высоком обрыве р. Угольной сохранилось около десяти могил. Удалось разобрать всего две надмогильные надписи на покосившихся крестах, сделанные гвоздём на алюминиевых пластинках: «Трофимова Людмила Михайловна 26.04.1946–28.05.1947»; «Хамакевич Степан

<sup>1</sup> Мутафи Н.Н. К геологии и угленосности Западного Таймыра по материалам двух пересечений // Проблемы Арктики. 1940. № 5. С. 35–55.

<sup>2</sup> Западно-Таймырская экспедиция // Советская Арктика. 1940. № 3. С. 94.



Михайлович родился 1918 погиб на шахте 23.XI.1946». На третьем кресте можно разобрать лишь часть вырезанной надписи: «...умер 1943».

На Пясинском месторождении велись детальные разведки и позже, а сейчас Лемберовские месторождения планирует эксплуатировать угольная компания «ВостокУголь». Её подразделение Арктическая горная компания намеревается построить два порта, рудники и железную дорогу, чтобы добывать 19,5 млн т угля в год.

Столь интенсивные исследования геологического строения Западного Таймыра стимулировались в первую очередь экономическими нуждами ГУСМП (уголь для флота) и Норильскстроя. Другая важная причина – слабая изученность этого региона. Так, в «Трудах Арктического института» за 1933–1937 гг. геологии Таймыра посвящено всего  $1\frac{1}{2}$  авторского листа, а, например, Новой Земли и Вайгача –  $173\frac{1}{2}$  авторских листа<sup>1</sup>.

В 1933–1934 гг. ГУСМП начало разведку нефти в Усть-Енисейском районе (Н.А. Гедройц, У.М. Юдичев и Н.Г. Акатов) и районе Нордвика (Т.М. Емельянцева).

В 1936 г. постоянно действующая Усть-Енисейская нефтяная экспедиция ГГУ под руководством Н.Г. Акатова и Г.Е. Рябухина начала проводить полный комплекс геофизических и буровых работ – гравиразведку, магнитометрию, сейсмометрию, электроразведку, роторное бурение. В 1938 г. она была переподчинена Арктическому институту, через год её начальником назначен Л.В. Аптерман, затем – В.И. Пронин.

О существовании на полуострове Урюнг-Тумус в бухте Нордвик крупного месторождения соли (Соляной Сопки) стало известно ещё в конце XIX в. И.П. Толмачёв в 1905 г. и Т.М. Емельянцева в начале 1930-х гг. выявили перспективность этого района также на уголь и нефть. Для организации разведки в Нордвике в 1933 г. была снаряжена Нордвикская нефтяная экспедиция под началом Н.Н. Урванцева, ставшая в 1936 г. трестом Нордвикстрой. Освоением Нордвика руководило сначала Полярное управление ГУСМП, а с 1935 г. – ГГУ. В дальнейшем геологической разведкой на Нордвике занимались геологи Л.П. Смирнов, Т.П. Кочетков, А.И. Берзин, Ю.А. Колодяжный, Н.Н. Михайлов и др. Запасы соли оказались сильно завышены<sup>2</sup>. Ни планов правительства, ни планов ГУСМП трест в 1937 г. не выполнил, что было обусловлено неприходом каравана с грузами. Буровое оборудование и продовольствие пароход «Товарищ Сталин» выгрузил на лёд, и оно погибло.

<sup>1</sup> Моор Г.Г., Сакс В.Н. Геология в «Трудах Арктического института» // Проблемы Арктики. 1938. № 3. С. 111–118.

<sup>2</sup> Годовой отчёт треста «Нордвикстрой» за 1937 г.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1502. 225 л.

Условия работы на Нордвике в 1937–1938 гг. были очень неважные. Остро не хватало жилья, не более 2,5 м<sup>2</sup> на человека, так же стесненно жил сам начальник треста Б.В. Лавров, у которого комната 16 м<sup>2</sup>, где жил также главный инженер, была и спальней, и кабинетом, и приёмной. К октябрю 1937 г. на Нордвике не было ни горючего, ни продовольствия, и начали расходовать, несмотря на запрет, запасы Хатангской торгконторы. Многие работники заболели цингой, т.к. мяса не было, а рыбы выдавалось 2 кг в месяц на человека. Температура в жилых помещениях падала до –22°. Рядом зимовал «Красин», и экипаж вместе с работниками Нордвикстроя добывал уголь, который подвозили к ледоколу на оленях. На угольной шахте работало 120 человек, никто из них не обладал необходимым опытом. Шахты и штольни проходились без крепежа. Заготовка леса велась на р. Котуй, работал кирпичный завод (1937 г. – 86 560 тыс. штук кирпича).

В последующем в нескольких десятках километров южнее на новооткрытом месторождении Тигян началась добыча каменного угля, отгрузка его через порт Илья, и к 1940 г. возник крупный (несколько тысяч человек) промышленный узел с большим посёлком Нордвик, близлежащими посёлками Кожевниково, Тигян, Илья, Усть-Эречка и самой северной тогда в мире узкоколейной железной дорогой.

1 июля 1940 г. «Нордвикстрой» преобразован в Нордвикскую нефте-разведочную экспедицию ГГУ ГУСМП<sup>1</sup>. В 1943 г. она насчитывала 108 работников, в том числе 95 рабочих, 10 ИТР и 3 служащих. Работали соляной рудник и угольная шахта глубиной до 45 м. В 1944 г. в Нордвике параллельно действовали уже три подразделения ГГУ: Нордвикская экспедиция, «Нордвикстрой» и образованный весной этого года трест «Нордвиксоль». В посёлке жило 575 человек, из них 270 работающих, остальные – члены семей. «Нордвикстрой» существовал и позже, как минимум до 1950 г., но уже как подразделение строительно-монтажного треста «Арктикстрой». В 1952 г. по решению Совмина СССР прекратил работы трест «Нордвиксоль», в 1953 г. комиссия Министерства геологии СССР приняла решение о нецелесообразности работ Нордвикской нефте-разведочной экспедиции из-за бесперспективности разведки, и она была закрыта. А с 2017 г. неподалёку от Нордвика бурит первую разведочную скважину «Роснефть».

Экспедиции ВАИ 1934–1940 гг. (В.А. Васильев, М.П. Кудрявцев, М.И. Бушуев, В.И. Дронников) разведали открытые ещё в конце XIX в. залежи угля в бухте Угольной на берегу Берингова моря. В 1941 г. началась их добыча новосозданным трестом «Бухтуголь» в посёлке Угольном (с 1957 г. – Беринговский).

<sup>1</sup> Ларьков С.А., Романенко Ф.А. «Враги народа» за Полярным кругом. М., 2010. 424 с.

Одновременно с топливом велись поиски и других полезных ископаемых. Особенно большую ценность имело олово. Поэтому ещё в 1932 г. ВАИ начал поисковые работы на Чукотке. Первые экспедиции уже через несколько лет стали легендарными: С.В. Обручева (1932–1933); В.И. Серпухова и Д.Ф. Бойкова (1933–1934); Восточно-Чукотская (1934, М.И. Рабкин, А.П. Никольский и др.), Вторая (1934–1935, М.Г. Зяблов), Третья (1936–1937, Ю.А. Одинец) Чукотские; Чукотско-Ванкаремская В.Г. Дитмара (1934–36); Первая (1935–1936, Н.И. Сафонов, М.И. Рохлин), Вторая (1937–1938, Г.Л. Вазбуцкий, А.П. Соколов, В.П. Подольский), Третья (1938–1939, Б.Н. Ерофеев) Чаунские и другие. Были составлены первые геологические карты, найдены крупные месторождения олова (Валькумейское, Пыркакайское и др.), вольфрама и молибдена (Иультин) и др.

В северной Якутии в 1930–1940-х гг. партии ВАИ и ГГУ В.А. Протопопова, В.А. Федорцева, П.Г. Алексева, И.П. Атласова, К.К. Демюкидова, С.С. Ванюшина, М.М. Константинова, Я.П. Лазарева, А.И. Гусева, В.П. Фагутова, В.В. Чернышёва, И.А. Смирнова, Н.Д. Соболева и др. нашли крупные месторождения олова Эге-Хайя, Алыс-Хая, Борулахское и т.д. Как правило, их освоение передавалось другим ведомствам (НКВД, Наркомату тяжёлой промышленности и др.).

1 июня 1940 г. Постановлением СНК № 917 Горно-геологическому управлению ГУСМП было отдано руководство всеми геологоразведочными и геологопоисковыми работами на Крайнем Севере, за исключением территорий Дальстроя.

Руководили ГГУ ГУСМП после Р.А. Эглита:

1937–1940 – Сергей Михайлович Демидов (1901–1978);

1940–1941 – Иван Александрович Белозёрский (1902–1941), который с 1937 по 1940 г. возглавлял Амдерминский флюоритовый рудник и «за три года превратил его в отлично налаженное предприятие»<sup>1</sup>;

1941–1947 – Леон Иосифович Грдзелов (1911/13–1981).

К началу войны Горно-геологическое управление полноправно входило в структуру ГУСМП, утверждённую Постановлением СНК СССР от 25 января 1941 № 189 «О структуре и штатах Главного управления Северного морского пути при Совнаркомом СССР». Туда входили также Политическое и Гидрографическое управления, Управления арктического флота и портов, речного флота, полярной авиации, полярных станций. В непосредственном управлении ГУСМП оставались Сангархайский угольный рудник, основанный в 1928 г.; Нордвикская и Усть-Енисейская нефтяные экспедиции.

<sup>1</sup> Папанин И.Д. Лёд и пламень. М., 1988. 432 с.

Л.И. Грдзелову пришлось организовывать деятельность геологов во время войны, когда промышленность встала на военные рельсы и требовалось концентрировать усилия немногих оставшихся специалистов на поисках оборонного сырья и источников топлива, а с 1944 г. – и радиоактивного сырья. Так, в 1943–1946 гг. расконвоированный заключённый, а по совместительству главный геолог Норильского комбината Н.Н. Урванцев обследовал перспективные районы сопки Чагдай в бассейне Дудыпты и шхер Минина<sup>1</sup>.

Результаты работ в шхерах Минина оказались настолько перспективными, что в 1947 г. туда была организована экспедиция на судах «Диорит» и «Пегматит» (Н.Н. Урванцев, А. Туманов). Основная задача экспедиции – поиски редкоземельных и радиоактивных элементов. Обследовали Каменные острова, о. Моржово, Круглый, Песцовый, Олений и др., устье р. Убойной. Зимой 1947–1948 гг. в шхерах Минина А. Туманов вёл разведочные горные работы. Несколько тонн добытой породы для валового опробования доставили в Норильск. Эти работы породили многочисленные мифы о существовании в шхерах Минина секретного уранового рудника, которого там не было.

### **Горно-геологическое управление ГУСМП на новом этапе (1948–1955)**

Как показано выше, крупные запасы полезных ископаемых были разведаны уже перед войной, на самых важных месторождениях десятки тысяч заключённых и вольнонаёмных добывали для страны столь нужное ей сырьё. Но тяжелейшая война, восстановление хозяйства и начавшаяся в 1947 г. холодная война требовали всё новых и новых ресурсов. Потребность Советского Союза в разных полезных ископаемых всё время росла. Так, месторождений урана и тория к тому времени известно не было. Поэтому уже в 1944 г. стало ясно, что необходимы коренная перестройка всей системы поисков и разведки и сплошная геологическая съёмка всей территории СССР. Первые листы Государственной геологической карты СССР масштаба 1:1 000 000 («миллионки») вышли из печати в 1936–38 гг., первые северные листы (побережья Баренцева и юго-западной части Карского моря, бассейна р. Омолой) – в 1944 г.

Но действительно грандиозные геологосъёмочные мероприятия развернулись в первое послевоенное десятилетие, в 1946–1956 гг. Тысячи полевых партий закрыли все «белые пятна» на территории страны. Параллельно с геологическими наблюдениями велась радиометрическая

<sup>1</sup> Урванцев Н.Н. Таймыр – край мой северный. Л., 1973.

съёмка – в состав каждой партии входил радиометрист с отечественным прибором для обнаружения радиоактивного сырья.

В первые послевоенные годы геологи были вооружены весьма примитивным полевым снаряжением, часто не имея никакого транспорта, кроме собственных ног, связи, оружия, с весьма скудными запасами продовольствия, без необходимой обуви и одежды для защиты от холода, дождя и снега. Сотни килограммов образцов каменного материала они переносили в рюкзаках за десятки километров от базы, вброд переходя холодные и бурные реки, ночуя в драных брезентовых палатках в худых спальнях мешках – всё это приходилось нести на спине. Даже полевые дневники, куда при любой погоде записывали наблюдения, геологи часто на первых порах сшивали сами из школьных тетрадей<sup>1</sup>. Отличительная особенность послевоенных экспедиций – большое количество женщин.

Постепенно организация и оснащение полевых работ улучшались, появились вездеходы, тракторы, лёгкие самолёты, местные колхозы с удовольствием предоставляли геологам за деньги оленей и лошадей вместе с пастухами-оленегонями и коноводами; перестали быть дефицитом необходимые для анализов бромформ и канадский бальзам, повысилось качество подготовки геологов, коллекторов, радиометристов, качество отечественных приборов. Не изменились лишь условия работы – Арктика оставалась Арктикой, и на кладбищах северных посёлков разбросаны могилы геологов, замёрзших, утонувших, травмированных, заболевших. Часто на них не сохранилось даже табличек. Памятником им стали лучшие в мире геологические карты на всю территорию СССР, напечатанные в 1950-х гг., но до сих пор сохранившие свою научную ценность.

Главной проблемой для геологических партий в конце 1940-х гг. оставалось отсутствие топографических основ. Рельеф, гидрографическая сеть, высоты многих районов Севера, особенно внутриматериковых, сохранялись неизвестными. Так, даже в самом доступном и обследованном арктическом архипелаге – Новой Земле к осени 1949 г. никак не было изучено 42 % территории.

Грандиозную задачу картографирования можно было выполнить только на основе аэрофотосъёмки, а её организация требовала ещё более крупных вложений на строительство аэропортов с технической и ремонтной базой, метеослужбой, снабжение аэропортов топливом, подготовку кадров и обеспечение их хотя бы минимальным жильём. Необходимо

<sup>1</sup> Романенко Ф.А. Первые шаги аэрофотосъёмки в высоких широтах // Земля из космоса. 2011. Вып. 10. С. 17–23.

было оснастить самолёты Полярной авиации фотокамерами, организовать проявку плёнок, изготовление накладных монтажей и самих контактных отпечатков, т.е. обеспечить реактивами и оборудованием фотолаборатории.

Поэтому выполнение геологической съёмки вызвало появление целой отрасли производства. И в недрах ГГУ была создана специализированная организация – трест «Арктикразведка», которая одновременно выполняла аэрофото- и геологосъёмочную функции. Трест организован на основании Постановления СНК СССР № 16143-р от 7 августа 1944 г. и приказа начальника ГУСМП № 273 от 4 ноября 1944 г.

Управляющими трестом в 1944–1946 гг. были Ширяев и П.С. Николаев, главным геологом – Л.В. Громов, потом Я. Пащенко. С 1947 по начало 1950 г. «Арктикразведкой» руководил А.Е. Голов, при котором работы достигли, пожалуй, наибольшего размаха, а затем – В.И. Бондаренко. Тресту передали ряд дальних геологических экспедиций: Оленёкскую геолого-разведочную (ГРЭ), Корякскую комплексную геологическую, Быковскую геолого-поисковую, Сангарскую угольную, Лено-Хатангскую и Таймырскую геолого-геофизическую, Уяндинскую геолого-поисковую. В 1945 г. трест уже сам организовал Северо-Хетскую и Северо-Таймырскую экспедиции, главной целью которых были поиски радиоактивного сырья, а также провёл небольшие аэрофотосъёмочные работы в Хатангском районе и разведки на уголь в бухте Угольной южнее Анадыря и на Согинском месторождении под Тикси. Самой крупной экспедицией первых лет «Арктикразведки» стала Северо-Таймырская (Ю.А. Одинец, Е.А. Величко, топографы А.Н. Пчёлкин, В.П. Федулов). Она выгрузилась с кораблей осенью 1945 г. в бухте Ломоносова на Северо-Западном Таймыре и построила посёлок Ломоносово.

В 1944–1947 гг. в деятельности «Арктикразведки» преобладали в основном геологические экспедиции, в 1947–1952 гг. – аэрофотосъёмочные (табл. 1). Первой аэрофотосъёмочной экспедицией была Анабарская (1946), ставшая на следующий год Анабаро-Нордвикским производственным районом АФС (начальник С.А. Бутлер), размещавшаяся в Хатанге.

Наибольшего размаха аэрофотосъёмочные работы достигли на Таймыре и в Северной Якутии в 1949–1951 гг. Именно тогда были ликвидированы последние «белые пятна» Евразии на Северо-Восточном Таймыре. В 1949 г. работало 13 экспедиций треста, в 1950 г. – 10. Чистая прибыль за 1950 г. составила 180,8 тыс. руб.; за 1953 – 1.478 тыс. руб.

Под прямым управлением ГГУ в 1950 г. оставались Сангарский, Оленёкский (законсервирован в 1952 г.), Тиксинский, Котуйский, бухты Угольной угольные рудники, рудник Нордвиксоль, Нордвикская и Усть-Енисейская экспедиции.

Таблица 1. Некоторые экспедиции треста «Арктикразведка» в 1949–1953 гг.

Год	Экспедиция	Начальник	Главный бухгалтер	Дислокация	Примечание
1946/48	Анабаро-Нордвикская аэросъёмочная	Бутлер С.М.		Хатанга	
1947/50	Северо-Таймырская	Дубовской Б.В.	Наумов П.Г.	Ломоносово, базы в Котуе и Игарке	69 чел. Очень плохие сапоги
1948/50	3-я Оленёнская	Драников Б.И.	Чупрунов Н.Г.	Таймылыр	Рудники Оленёкуголь, Сого
1948/53	Сангарская эксп.	Кравченко Н.Т.	Хоржова Н.Т.	Сантар	89 чел.
1948/50	Бирулинская	Судеркин А.И.		Бирули	
1948/50	Ломоносовская, потом № 4	Мининберг В.А.	Столяров Н.В.	Ломоносово	56 чел.
1949	Таймырская комплексная	Мининберг В.А.	Розенвассер З.И.	Бухта Восточная	25 чел, извлечение Таймырского мамонта
1949/50	Хатангская	Тимофеев А.Н.	Тарнопольский С.М.	Хатанга	79 чел (50 раб., 25 ИТР, 4 служащих)
1949/50	Меймечинская	Володин	Азаренов	Хатанга	07.04.1952 разделена на Верхне-Котуйскую и Гулинскую
1949/50	Котуйская партия, затем экспедиция	Бентхен	Ушаков	Котуй	29 чел.
1949/50	Анабаро-Нордвикская	Болкунов Я.В.	Макаров А.В.	Хатанга	Нач-к м/ст В.Е. Первак, ст.мет. А. Хазанович, 78 чел.
1950	Западно-Таймырская	Данкин М.М.		Малая Хета, база в бухте Слободской	
1951	Восточная			п. Кресты Усть-Янского района	
1952/53	Озёрная	Кобылковский П.П.		Оз. Таймыр	в т.ч. группа консервации Таймыр
1952/53	Чукотская	Резниченко		Бухта Угольная	Гулаг МВД
1952/53	Чай-Тумусская	Пожалов В.А.	Шапкайц А.	Чай-Тумус	
1952/53	Амдерминская	Болкунов Я.В.	Тарнопольский С.М.	Амдерма	25 чел.
1952/53	Верхне-Котуйская	Рогожин	Рудых	Двойной	
1952/53	о. Врангеля	Басов В.М.	Пашков С.М.		
1952/53	Гулинская	Генералов	Грузных А.И.	Хатанга, Гули	142 чел., 1953 – передана в НИИГА



Рис. 1. Расположение основных посёлков – баз аэрофотосъёмочных экспедиций «Арктикразведки» в 1945–1954 гг.<sup>1</sup>

Возникшие посёлки (рис. 1) обладали всей необходимой инфраструктурой – аэродромами, фотограмметрическими лабораториями, ремонтными мастерскими, складами ГСМ и т.д. В одном аэропорту базировалось до 10 самолётов. Численность работников аэрофотосъёмочной экспедиции достигала 100 человек, основную их часть составляли ИТР – геологи, топографы, фотограмметристы, метеорологи, радисты, и немногие рабочие.

В 1949 г. «Арктикразведка» по поручению Совета министров СССР и АН СССР блестяще провела трудную операцию по доставке в дальний угол Северного Таймыра 18 учёных и специалистов (Л.А. Портенко, Б.А. Тихомиров, А.И. Попов и др.) и извлечению остатков мамонта, названного «таймырским» или «мамонтом Коржикова-Жигарева» (его возраст около 11450 лет). Его скелет с остатками мускулатуры, кожи и шерсти был доставлен в ленинградский Зоологический музей, где их можно видеть и сейчас. Таймырская комплексная экспедиция (начальник В.А. Мининберг) была организована трестом специально для извлечения мамонта.

<sup>1</sup> Романенко Ф.А. Первые шаги аэрофотосъёмки в высоких широтах. С. 17–23.



Последние крупные аэрофотосъёмочные экспедиции работали на Земле Франца-Иосифа (Западная, начальник А.И. Степанов) и на Северной Земле (Северная, Б.В. Дубовской). Осенью 1952 г. трест возглавил опытный полярник, бывший начальник геологической партии, а потом Ломоносовской экспедиции А.И. Судеркин. Главным геологом стал начальник партии Бирулинской экспедиции В.И. Тычинский, главным инженером – начальник Сангарской экспедиции Б.И. Дранников. Постепенно объём работ уменьшался. Сворачивались аэрофотосъёмочные экспедиции, закрывались вспомогательные базы, геологические экспедиции либо ликвидировались, либо передавались в Министерство нефти, Министерство электростанций и электросетей, в АН СССР, в НИИГА.

Появились крупные специализированные геологические предприятия, региональные геологические экспедиции, квалифицированные кадры. Существование треста, выполнившего свою главную задачу, становилось ненужным. В первой половине 1954 г. он был расформирован, т.е. существовал немногим менее 10 лет.

Руководители ГГУ в 1950-е гг.: 1952–1953 гг. – А.Е. Голов; 1953–1954 гг. – А.Е. Попов; 1954–1957 гг. – Б.И. Дранников.

«Арктикразведка» – не единственное успешное детище ГГУ. 10 июля 1948 г. на базе научно-исследовательского отдела (НИО) ГГУ был создан НИИ геологии Арктики – знаменитый НИИГА (сейчас – «ВНИИОкеангеология»). Его возглавил Б.В. Ткаченко, успешно руководивший институтом более 20 лет. Именно при нём НИИГА стал легендарным учреждением, т.к. практически все его сотрудники – классики полярной геологии, и их труды используются до сих пор. А многие (например, В.А. Вакар или В.Д. Дибнер) стали фольклорными персонажами при жизни, пользуясь не просто огромным уважением, но и восхищением. НИИГА передали часть экспедиций «Арктикразведки» и практически всю геологическую съёмку арктических районов. Это был титанический труд, ведь основными средствами передвижения геологов по необозримым просторам тундры оставались собственные ноги, редко – олени (как в Якутии и Новосибирских островах) и только потом – вездеход. Результаты геологических съёмок НИИГА 1950-х гг., в которых участвовали М.Г. Равич, П.С. Воронов, В.И. Сакс, Ф.Г. Марков, В.А. Вакар, Д.С. Сороков, Д.А. Вольнов, В.Н. Соколов, Н.Н. Куликов, Б.Х. Егиазаров, Г.А. Значко-Яворский, С.Л. Троицкий, Ю.А. Погребницкий, И.С. Грамберг, П.С. Воронов, Ю.Н. Кулаков, В.И. Кайялайнен, С.А. Стрелков, В.Д. Дибнер, С.М. Тильман, В.А. Черепанов, Н.Э. Губарева, М.Н. Злобин, В.В. Захаров и многие другие, до сих пор используются специалистами, так как отличаются высоким качеством.

После 1948 г. в Арктике появились и другие ведомства – ВНИГРИ, Всесоюзный аэрогеологический трест (ВАГТ), ставший затем Аэрогеологией, региональные геологические управления, и координирующая роль ГГУ ГУСМП постепенно сошла на нет. С 1948 г. на севере Западной Сибири развернулись интенсивные поиски нефти и природного газа, возглавлявшиеся Тюменским геологическим управлением. Трудями певекских геологов Дальстроя (Н.И. Чемоданов, В.А. Китаев, А.К. Власенко и др.) на Чукотке были открыты крупные месторождения золота, безуспешные поиски которых велись с конца XIX в. Чукотские листы геологической карты СССР в масштабе 1:1000000 вышли из печати в начале 1960-х гг.

К середине 1950-х гг. ГУСМП потеряло свой статус министерства и перешло под управление Министерства морского флота. 13 июля 1955 г. ГГУ, успешно работавшее 20 лет, преобразовано в Горно-геологический отдел ГУСМП Министерства морского флота. Для него геология стала непрофильной деятельностью, и в 1957 г. Горно-геологическое управление прекратило существование.

Напомним в заключение основные вехи его истории:

1935, 28 января – создано Постановлением Совета народных комиссаров (СНК) СССР № 163;

1940, 1 июня – Постановлением СНК № 917 ему подчинено руководство всеми геологоразведочными и геологопоисковыми работами на Крайнем Севере;

1944, 7 августа – 1954, май – деятельность треста «Арктикразведка»;

1948, 10 июля – создание НИИ геологии Арктики (НИИГА) на базе НИО ГГУ;

1955, 13 июля – преобразовано в Горно-геологический отдел ГУСМП Министерства морского флота;

1957 – расформировано.

Деятельность Горно-геологического управления Главсевморпути – важный этап организации геологоразведочных работ в Арктике. Труд тысяч людей, благодаря которым Арктика и её недра стали доступными, не может быть забыт.

ВОВИНА-ЛЕБЕДЕВА В.Г.

## Историко-археографический институт и ЛОИИ 1930-х гг. в исследованиях Севера

VOVINA-LEBEDEVA V.G.

Historical-Archeographic Institute and  
Leningrad branch of the Institute of History  
(LbIH) of the 1930s in the studies of the North

### **Сведения об авторе:**

*Вовина-Лебедева Варвара Гелиевна, доктор исторических наук, заместитель директора по научному сотрудничеству Санкт-Петербургского института истории РАН (Санкт-Петербург)*

*varvara\_vovina@mail.ru*

### **Author:**

*Vovina-Lebedeva Varvara Gelievna, doctor of historical sciences, Deputy Director for Scientific Cooperation of the St. Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg)*

*varvara\_vovina@mail.ru*

### **Аннотация**

В статье дан обзор работ ленинградских историков, в основном работающих в Историко-археографическом институте (затем – Ленинградском отделении Института истории АН СССР) в 1920-х – 1930-х гг., посвящённых истории освоения Русского Севера. Речь идёт об А.И. Андрееве, В.Г. Геймане, С.Н. Валке, С.Н. Чаеве. Интерес к этой теме был вызван богатыми коллекциям по северу в составе архива ИАИ (архива ЛОИИ), а также утвердившимися в историографии идеями об особом историческом пути Русского Севера по сравнению с другими частями России, сформулированными ещё лидером петербургской исторической школы С.Ф. Платоновым.

### **Abstract**

The article provides an overview of the works of Leningrad historians, mainly working in the Historical-Archeographic Institute (later – the Leningrad branch of the Institute of History of the Academy of Sciences) in the 1920s-1930s, devoted to the history of

the Russian North. Namely, A.I. Andreev, V.G. Heiman, S.N. Valk, S.N. Chaev. The deep interest of the Institute employees in the topic was due to the rich collections of Northern exhibits kept in the Institute of History and Archives (and later in the LbIH archive) as well as the ideas about the special historical path of the Russian North compared with other parts of Russia, formulated by the St. Petersburg historical school leader S.F. Platonov.

**Ключевые слова:**

А.И. Андреев, Н.С. Чаев, С.Ф. Платонов, Русский Север, Археографическая комиссия, Историко-археографический институт, Ленинградское отделение Института истории АН СССР.

**Keywords:**

A.I. Andreev, N.S. Chaev, S.F. Platonov, Russian North, Archeographical Commission, Historical-Archeographic Institute, Leningrad branch of the Institute of History of the Academy of Sciences.

Историко-археографический институт (ИАИ) возник на основе бывшей Императорской Археографической комиссии (АК), которая после революции была передана из ведения Министерства народного просвещения в Академию наук. В 1936 г. на базе ИАИ было образовано Ленинградское отделение Института истории АН СССР (ЛОИИ), которое ныне является Санкт-Петербургским институтом истории РАН (СПБII РАН). В момент возникновения ИАИ ему была поставлена в качестве основной задача изучать историю народов России (а не политическую историю, которая тогда, напомним, не приветствовалась). Всё это находилось в рамках известной парадигмы о Российской империи как «тюрьме народов» – установка эта вскоре поменяется (уже во второй половине 1930-х гг.), но сыграет в истории ИАИ и ЛОИИ в начальный его период большую роль.

Действительно, возможности изучать историю народов, в том числе и в основном народов Севера, у ИАИ были чрезвычайно широки. В составе института находился богатейший архив, куда вошли и материалы, собранные АК, и те конфискованные монастырские документы, что были переданы ей после революции. В итоге в ИАИ хранились архивы крупнейших северных монастырей (Соловецкого, Антониево-Сийского, Тихвинского Успенского, Александрово-Свирского и пр., имевших обширные владения в северной части страны и на протяжении веков осуществлявших колонизацию огромных районов), а также крупные фонды северных уездных канцелярий (приказных изб): Архангелогородской, Якутской и Олонецкой.

Идею изучать Север всячески пропагандировал тогдашний лидер петербургской исторической школы Сергей Фёдорович Платонов и его последователи<sup>1</sup>. В этом смысле показателен выпуск «Летописи занятий Археографической комиссии» (ЛЗАК) за 1927–1928 гг.<sup>2</sup> Том вышел в 1929 г. Это был год, печально знаменитый Академическим делом, по которому пострадали многие историки, и в первую очередь сам С.Ф. Платонов. Но пока весь номер был фактически посвящён историческим источникам по Русскому Северу. Так, мы видим в нём статью сотрудников ИАИ В.Г. Геймана «Соляной промысел гостя И.Д. Панкратьева в Яренском уезде в XVII в. (Материалы по истории русской промышленности)», Н.С. Чаева «Северные грамоты XV в.», А.И. Андреева «Заметки к истории Русского Севера. Писцовые и переписные книги по Ваге и Чаронде». Б.Д. Греков, директор ЛОИИ, а позднее и Института истории в Москве, тоже давно занимался новгородскими, северными документами: ещё в 1914 г. издал книгу о вотчине архиерейского дома св. Софии<sup>3</sup>. Ещё один сотрудник будущего ЛОИИ С.Н. Валк также был причастен к работе с северными актами, позднее он опубликовал «Грамоты Великого Новгорода и Пскова», ставшие на многие десятилетия эталоном академического издания актов.

Статья С.Ф. Платонова «Проблема Русского Севера в новейшей историографии» представляла текст одного из его публичных выступлений, рассчитанных на широкую публику. Поэтому в ней содержится много образных мест, вроде следующего отрывка: «Когда по течению р. Колы поезд дойдёт до высоких берегов Кольского залива, пред путешником внизу на широком просторе, на мысу между двух рек (Тулумы и Колы), откроется городок Кола, древнейший русский порт на берегах Ледовитого океана. Весь путь по Кольскому полуострову есть одна занимательная панорама, эстетически прекрасная, поразительная для страны за полярным кругом. Такое же эстетическое наслаждение доставляет и область Северной Двины. После живописной Сухоны на просторе так называемой Малой Двины (до р. Вычегды) поражает необыкновенная широта окоёма (горизонта). Глаз охватывает, можно сказать, целую страну от Гледена монастыря на устье р. Юга до Вычегодского устья... Входя с моря в Двинское устье, вы не сразу уразумеваете, где кончились морские и начались речные берега. Всматриваясь и вдумываясь в эти красоты, в разнообразие картин, в необыкновенный простор, вы

<sup>1</sup> Подробнее см.: Митрофанов В.В. Проблемы истории Русского Севера и Сибири в трудах С.Ф. Платонова. Автореферат дисс... канд. истор. наук. Омск, 2003. 26 с.  
<sup>2</sup> ЛЗАК. Л., 1929. Вып. 35.

<sup>3</sup> Греков Б.Д. Новгородский дом святой Софии (Опыт изучения организации и внутренних отношений церковной вотчины). СПб., 1914. Ч. 1. 130 с.

начинаете понимать поморов в их чувстве любви и привязанности к их холодной родине. Секрет северной поэзии перестаёт быть секретом; становится понятным, что именно там могли сохраниться древняя песня и древняя былина...»<sup>1</sup>

Главная идея статьи заключалась в том, что колонизацию Севера начали новгородцы, которые принесли туда частные владения, боярчины (боярские вотчины) с зависимым населением, названия которых сохранились в названии населённых пунктов (например, Борецкая волость (ранее Борецкая боярщина)). Но потом в борьбу за Север вступила Москва. Московскую власть здесь утверждали монахи (монастыри) и свободные крестьяне. В итоге новгородская вотчина с зависимым населением исчезла и уступила место крестьянской волости, где утвердилось черносошное (государственное) крестьянство. Весь Север, по словам С.Ф. Платонова, «принял характер крестьянской страны с некоторым (весьма незначительным) числом монастырских латифундий».

Итак, Русский Север начал восприниматься исторически как часть страны, в определённый период развивавшаяся более интенсивно, чем остальные. Идея оживления Севера в XVI–XVIII вв. и большая роль в этом иностранной торговли, превратившей Север из глухой окраины в одну из самых оживлённых частей страны, – ещё одна идея С.Ф. Платонова, поддержанная более молодым поколением историков России. В.Г. Гейман в отмеченной выше статье о госте Панкратеве подчёркивал большую роль найма и наёмных рабочих в изучаемых документах, что должно было показать начало буржуазных (или предбуржуазных) отношений именно на Севере. Конечно, не только в АК, ИАИ и ЛОИИ были сконцентрированы занятия историей Севера. В тот же год, что и обозреваемый выпуск ЛЗАК, был издан труд профессора С.В. Рождественского<sup>2</sup>, который, как и С.Ф. Платонов, пострадал затем по «Академическому делу» и умер в ссылке в Томске. По Северу вообще сохранилось больше исторического материала, чем по другим частям страны за XVI–XVII вв.

И ещё одно направление исследований вытекало из концепции С.Ф. Платонова – о колонизации Сибири северным крестьянством. В этой связи выделим работы Александра Игнатъевича Андреева, в будущем известного сибиревода. Последний шёл к исследованиям по истории Сибири от своих ранних работ по Русскому Северу. Ещё в 1916 г. в сборнике в честь своего учителя А.С. Лаппо-Данилевского

<sup>1</sup> Платонов С.Ф. Проблемы Русского Севера в новейшей историографии // ЛЗАК. 1929. Вып. 35. С. 105–114.

<sup>2</sup> Рождественский С.В. Двинские бояре и двинское хозяйство XIV–XVI веков // Известия Академии наук СССР. Отделение гуманитарных наук. 1929. № 1. С. 49–154.

он поместил статью о северных отступных грамотах<sup>1</sup>. Затем в 1920 г. в журнале «Дела и дни» (№ 1), в издании которого сам А.И. Андреев принимал участие, появилась статья «К истории русской колонизации западной части Кольского полуострова», затем последовал раздел о новгородской колонизации Севера в XVI в. в очерках по колонизации Севера<sup>2</sup>. В 1927 г. появилась статья А.И. Андреева в издании докладов АН: «К истории Ингрии и Карелии»<sup>3</sup>. Она была посвящена одному сборнику из архива кн. Куракиных, приобретённому Археографической комиссией, с материалами о московско-шведских дипломатических переговорах о границах в 1680-х гг. В 1929 г. А.И. Андреев стал научным редактором «Карельского сборника», содержащего материалы по истории Карелии.

С 1921 г. А.И. Андреев исполнял должность учёного секретаря АК. Несколько выпусков ЛЗАК готовились под его редакцией, в том числе выпуск 1929 г., о котором шла речь выше. Семинарий А.И. Андреева при АК, составление историко-географической карты Двинского и других северных уездов по различным материалам, хранившимся в комиссии, всё это достойно быть предметом дальнейшего специального исследования. В 1929 г. А.И. Андреев был арестован по «Академическому делу» и вскоре оказался в ссылке в Красноярском крае, где в 1933–1935 гг. работал научным сотрудником в Енисейске в районном музее, позднее заведовал библиотекой. Как писал В.К. Яцунский, «Енисейск был захолустьем, но был живым памятником далёкого прошлого Сибири»<sup>4</sup>. И А.И. Андреев начал с увлечением заниматься историей этого края, даже печатался в местных газетах. Как когда-то декабристы, он в эти годы ссылки заболел Сибирью, а не возненавидел её. И с этого момента он в основном занимался историей и этнографией народов Сибири.

По возвращении в Ленинград в 1935 г. А.И. Андреев был принят на работу в Институт народов Севера, а в 1936 г. – на работу в ЛОИИ, где приступил к подготовке издания по поручению Института народов Севера трудов Г.Ф. Миллера по истории Сибири. Одновременно с этим он писал отдельные статьи по источникам и народам Сибири. Так, в 1937 г. в «Советской этнографии» вышла заметка А.И. Андреева

<sup>1</sup> Андреев А.И. Отступные грамоты. К истории крестьянского землевладения на Севере в XVI в. // Сборник статей, посвящённых А.С. Лаппо-Данилевскому. Пг., 1916. С. 131–181.

<sup>2</sup> Очерки по колонизации Севера. Пг., 1922. Вып. 1. 76 с.

<sup>3</sup> Андреев А.И. К истории Ингрии и Карелии в конце XVI в. // Доклады АН СССР. 1927. С. 176–180.

<sup>4</sup> Яцунский В.К. Александр Игнатьевич Андреев. Краткий очерк жизни и научной деятельности // Андреев А.И. Очерки по источниковедению Сибири. Изд. 2-е. М.; Л., 1960. Вып. 1. XVII век. С. 6.

о буляшах, одном из эвенкийских племён<sup>1</sup>. В 1937 г. вышел первый том «Истории Сибири» Миллера, а в 1941 г. – второй<sup>2</sup>. В приложении к первому тому А.И. Андреевым был дан большой очерк о Миллере и обзор рукописей его трудов. Это была значительная работа, получившая высокие оценки в учёном сообществе. В конце 1930-х г. А.И. Андреев защитил докторскую диссертацию «Очерки по источниковедению Сибири XVII–XVIII вв.», текст которой был частично напечатан в виде книги, изданной в издательстве Главсевморпути<sup>3</sup>. Основными сюжетами, которые он исследовал, стали сибирские летописи, труды Семёна Ульяновича Ремезова и пр. Этот труд был опубликован полностью в 1960–1965 гг. в двух выпусках уже после смерти А.И. Андреева, умершего в 1959 г.<sup>4</sup> Третий выпуск должен был быть посвящён второй половине XVIII в., но так и остался незаконченным.

Ещё одно имя, без которого нельзя представить себе ИАИ и ЛОИИ 1930-х гг., и в особенности тему Севера, это имя Николая Сергеевича Чаева. В университете он учился в семинаре А.И. Андреева. Затем, как и многие его коллеги тех лет, работал в Центрархиве и вскоре был принят в АК помощником учёного секретаря. В указанном выше выпуске ЛЗАК им были подготовлены и изданы двинские грамоты, оставшиеся неизвестными в своё время А.А. Шахматову (и не воспроизведённые в знаменитом издании последнего «Исследованиях о Двинских грамотах», вышедшем в 1903 г.). В основном это были грамоты из архива Соловецкого монастыря, хранящиеся в АК, а также в Отделе рукописей Государственной Публичной библиотеки (ныне – РНБ). В АК сохранились сборники копий соловецких актов XVII в., а также подлинники более ранних актов XV–XVI. Они были разбиты Н.С. Чаевым при подготовке работы на несколько групп, из которых большую группу составляли грамоты по Кольскому берегу, островам на Белом море (Соловки, Анзеры, Нуксы и др.), по Онеге, Двине и т.д. Н.С. Чаев привлёк и материалы хранящихся в архиве ИАИ писцовых и переписных книг Соловецкого монастыря, а также грамоты: купчие, закладные, оброчные. Они содержали бесценные данные о хозяйственной деятельности монастыря, о местном русском и нерусском населении и его хозяйственных занятиях, о стратегиях утверждения монастырского доминирования на Русском Севере.

<sup>1</sup> Андреев А.И. Буляши (Одно из эвенкийских объединений XVII в.) // Советская этнография. 1937. № 2–3. С. 111–13.

<sup>2</sup> Миллер Г.Ф. История Сибири. М.; Л., 1937 Т. 1. 607 с.; М.; Л., 1941. Т. 2. 637 с.

<sup>3</sup> Андреев А.И. Очерки по источниковедению Сибири. XVII в. Л., 1939. 184 с.

<sup>4</sup> Андреев А.И. Очерки по источниковедению Сибири. Изд. 2-е. М.; Л., 1960. Вып. 1. XVII век. 280 с.; М.; Л., 1965. Вып. 2. XVIII в. (первая половина). 364 с.



В 1930 г. Н.С. Чаев так же, как и многие, был арестован по «Академическому делу», но, к счастью, в 1931 г. его освободили и восстановили на работе. С 1934 г. Н.С. Чаев был заведующим архивом ИАИ (затем ЛОИИ), а в 1935 г. без защиты, что широко практиковалось тогда, получил степень кандидата исторических наук. В дальнейшем Н.С. Чаев, уже сотрудник ЛОИИ, готовил работы по истории чувашей и ненцев в готовящихся коллективных трудах ЛОИИ по истории крестьянских восстаний и по истории народов России. Начиная с 1935 г. он много преподавал, в том числе и в Институте народов Севера (ИНС). И все же наиболее значительные исследования Н.С. Чаева сохранились по истории Антониево-Сийского монастыря и его огромного фонда в Архиве ЛОИИ<sup>1</sup>. Работа ему предстояла титаническая и страшно трудоёмкая, а времени тогда на индивидуальные исследования выделялось очень мало. При этом надвигался 1937 г., страшный для страны и для ЛОИИ в том числе. Несколько сотрудников института были арестованы, в том числе учёный секретарь И.М. Троцкий. Ещё осенью 1936 г. в Ленинград прибыла из Москвы комиссия для проверки деятельности ЛОИИ, которая пришла к выводу, что институт «вступил на путь прямого очковтирательства», поскольку, в частности, работа Н.С. Чаева «Крупное монастырское хозяйство XVI–XVII вв.», о которой было доложено как о законченной, была выполнена лишь на 50 %. Б.Д. Греков отправил в Москву письмо, в котором возражал против обвинений комиссии и указывал на её некомпетентность (с приложением объяснительной записки Н.С. Чаева). Но для Н.С. Чаева это был крайне опасный момент<sup>2</sup>. Он был очень загружен работой в архиве и ещё ранее просил освободить его от заведывания архивом, чтобы сосредоточиться на научной работе. В том же 1936 г., возможно, в связи с выводами упомянутой комиссии, с него было снято заведывание архивом. С 1936 г. Н.С. Чаев был уже старшим научным сотрудником ЛОИИ, но с архивом не расстался: с ноября того же года на него были возложены обязанности учёного хранителя Русского отдела Архива ЛОИИ. Только в январе 1939 г. он был по собственному желанию освобождён от этой должности, но затем выполнял обязанности учёного секретаря ЛОИИ.

Н.С. Чаев умер в блокадном Ленинграде, и его большое исследование об Антониево-Сийском монастыре так и не увидело свет. Из печати успели выйти лишь некоторые статьи, на которые было указано выше.

<sup>1</sup> См.: Чаев Н.С. Из истории вотчинной политики крупного феодала Поморья в XVII в. [Антониево-Сийского монастыря] // Учёные записки ЛГУ. 1941. № 73. С. 105–142; Он же. Из истории крестьянской борьбы за землю в вотчинах Антониева-Сийского монастыря в XVII в. // Исторический архив. 1936. № 1. С. 25–65.

<sup>2</sup> Подробнее см.: Вовина-Лебедева В.Г. Школы исследования русских летописей: XIX–XX вв. СПб., 2011. С. 520–522.

В них содержатся значительные наблюдения о том, как и почему Антониево-Сийский монастырь получил столь большое значение и экономическую мощь на Севере именно в самом начале XVII в. (в 1600-х гг.). Н.С. Чаев прямо связал это с тем обстоятельством, что туда был сослан после своего насильственного пострижения будущий патриарх и отец первого царя из династии Романовых Филарет (Фёдор Никитич Романов). Игумен Иона оказывал покровительство знатному узнику, помогал ему, делал различные послабления. Впоследствии все, кто помогал Романовым во время их ссылки, были награждены и возвышены, даже приставы Филарета были приближены им и царём Михаилом Фёдоровичем ко двору. Не удивительно, что и Иона, который возглавлял монастырь несколько десятилетий и хозяйственная деятельность которого была весьма активной, не был обойдён лаской нового царя и его родителя. В центре исследования Н.С. Чаева находилась судьба одной из северных волостей – Емецкого стана, – крестьяне которой отстаивали своё положение черносошных, монастырь же претендовал на то, что это его старинная волость. Ситуация усложнялась тем, что государству было выгоднее, чтобы волость оставалась чёрной. Этого же хотели и крестьяне, и, судя по сохранившимся актам, уже почти добились своего. Однако после возвращения Филарета из польского плена, когда он стал патриархом, эта возможность была упущена навсегда, и волость отошла монастырю.

Особую роль в истории ИАИ и ЛОИИ сыграл подготовленный сотрудниками сборник документов «Колониальная политика Московского государства в Якутии в XVII в.». Он готовился совместно с ИНС и был издан в издательстве последнего в 1936 г. К тому же книга вышла под общей редакцией Б.Д. Грекова и возглавлявшего ИНС с 1930 г. Я.П. Алькора (Якова Петровича Кошкина), специалиста по тунгусскому языку и этнографии, расстрелянного в 1938 г. Книга вышла под шапкой «Труды ИАИ» и «Материалы по истории народов СССР, вып. 6». Вступительная статья была написана И.М. Троцким, который был тогда учёным секретарем ИАИ, специализировался по истории Новгорода и по новгородским летописям. Но он вскоре был арестован и погиб. Участвовали в издании и другие сотрудники ИАИ и затем ЛОИИ, например, В.Г. Гейман, Р.Б. Мюллер (ставшая позднее крупнейшим специалистом по истории Карелии), К.Н. Сербина (автор работ по истории северных городов, например Тихвина, а также по северному летописанию).

О значении материалов Якутской приказной избы, хранящихся в ИАИ, можно было бы написать отдельно. Её фонд оказался разделённым: часть документов попала в Москву, часть в Ленинград, в ЛОИИ. Здесь (ныне Архив СПбИИ РАН) хранятся важнейшие материалы за весь XVII в. Они были привезены в Петербург из Якутска в 1840-х гг.

В издании использовалась только петербургская часть, без московской, и только эти документы и оказались изданными на настоящий момент. Якутский воевода контролировал всю Восточную Сибирь, поэтому значение издания далеко выходит за рамки только Якутии. В основном это официальная переписка: указы, отписки, памяти, челобитные. Одними из наиболее интересных документов являются судные дела.

Вводная статья И.М. Троцкого к этому изданию была написана в духе господствующего тогда лозунга о России как «тюрьме народов»: делался акцент на злоупотребления администрации, притеснениях иногородцев и пр. Несмотря на это в статье содержится глубокий анализ разных форм проникновения русских властей на Север: ясачной политики, взятия аманатов, взаимодействия новой русской администрации с местной знатью. Рассмотрено и влияние колонизации на внутренний строй местного населения, случаи, когда «лучшие якуты» выступали агентами власти, их участие в карательных отрядах. В статье показан и результат этих действий: сокращение притока пушнины, лишение воеводской власти смысла в этих местах, упадки местных промыслов, обнищание скотоводческих хозяйств и рост интереса к земледелию (подсеке). Несмотря на явную классовую окраску, эта статья намечала важные направления исследования темы, и выводы основывались на источниках, а не были умозрительными.

В заключение повторим, что в ИАИ и ЛОИИ в 1920-х – 1930-х гг. велась большая работа по исследованию истории Севера: как анализ разнообразных научных сюжетов, так и публикации источников по этой теме. Работа эта в значительной мере была не закончена и прервана сначала репрессиями, которым подверглись многие учёные сначала по «Академическому делу», затем уже в конце 1930-х гг. во время массовых репрессий, а впоследствии многие из специалистов, которые занимались народами России, погибли в блокаду Ленинграда, как это случилось, например, с Н.С. Чаевым. Тем не менее, эта традиция и это направление продолжались, и отголоски её мы видим в послевоенное время, когда некоторые издания, намеченные ещё в довоенный период, выходили из печати в 1950-х – 1960-х гг.

ЧИСТЯКОВ А.Ю.

Проблемы изучения оленеводства в работе  
Всесоюзного арктического института  
в 1930-е гг.

CHISTYAKOV A.YU.

The issues of reindeer husbandry in the  
research of the All-Union Arctic Institute in the  
1930s

**Сведения об авторе:**

*Чистяков Антон Юрьевич, ведущий специалист ООО «ЭтноЭксперт» (Санкт-Петербург).*

*Anton.Chistyakov@ethnoexpert.com*

**Author:**

*Chistyakov Anton Yurievich, Leading Expert, «EthnoExpert» Ltd (Saint Petersburg).*

*Anton.Chistyakov@ethnoexpert.com*

**Аннотация**

Изучение северного оленеводства являлось в 1930-е гг. одним из аспектов деятельности Всесоюзного арктического института (ныне – Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт). Первоначально исследования, связанные с оленеводством, не играли в работе института большой роли. Только после начала активных социальных преобразований на Крайнем Севере (в т.ч. создания оленеводческих колхозов) изучение оленеводства получило новый импульс. В 1935 г. в структуре института был создан отдел оленеводства. Его сотрудники проводили экспедиционные и лабораторные исследования, изучая состояние и перспективы развития пастбищ, методы племенной работы, рациональной организации труда оленеводов, переработки продукции оленеводства. В 1937 г. Всесоюзный арктический институт был реорганизован, в результате отдел оленеводства был выведен из его состава. Тем не менее, результаты исследований середины 1930-х гг. впоследствии нашли практическое применение и были развиты на базе других научно-исследовательских учреждений.

**Abstract**

The study of northern reindeer husbandry was among the aspects of the All-Union Arctic Institute's activities (now the Arctic and Antarctic Research Institute) in the 1930s. Initially, research related to reindeer herding did not play a major role in the work of the institute. However, the beginning of active social transformations in the far north (including the creation of reindeer collective farms) gave a new impetus to the study of reindeer husbandry. In 1935, the reindeer husbandry department was created in the institute's structure. Its staff conducted expeditionary and laboratory studies, researching the pasture development state and prospects, breeding methods, rational organization of reindeer herders' labor, and the reindeer products processing. The All-Union Arctic Institute was reorganized in 1937. As a result, the department of reindeer husbandry was removed from the institute. Nevertheless, the results of the mid-1930s studies subsequently found practical application and were developed on the basis of other research institutions.

**Ключевые слова:**

оленоводство, Арктика, научные исследования, экспедиции.

**Keywords:**

reindeer husbandry, Arctic, research, expeditions.

В начале 1930-х гг. оленеводство как одна из отраслей сельского хозяйства встраивалось в формирующуюся тогда структуру советской плановой экономики. В список намеченных преобразований, определённый Постановлением Совета народных комиссаров РСФСР от 8 сентября 1931 г. «О хозяйственном развитии районов Крайнего Севера», были включены организация оленеводческих колхозов и совхозов, а также Оленеводтреста – Треста оленеводческих совхозов при Наркомате земледелия РСФСР, которому передавались все оленеводческие совхозы, принадлежавшие иным организациям (Союзпушнине, Акционерному Камчатскому обществу (АКО), Комсеверпути, Союзморзверпрому)<sup>1</sup>. Следует

<sup>1</sup> Постановление СНК РСФСР от 08 сентября 1931 г. «О хозяйственном развитии районов Крайнего Севера» // Библиотека нормативно-правовых актов Союза Советских Социалистических Республик [Электронный ресурс] URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_3781.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3781.htm) (дата обращения: 15.05.2019); Постановление Совета труда и обороны от 18 августа 1931 г. № 379 «О передаче Оленеводческому тресту РСФСР оленеводческих совхозов Союзпушнины, АКО и Комсеверпути // Сборник постановлений и распоряжений по советскому оленеводству. М., 1933. С. 20; Постановление Совета труда и обороны от 18 августа 1931 г. № 379 «О сосредоточении всех оленеводческих советских хозяйств в ведении Оленеводтреста НЗ РСФСР // Там же. С. 20–21.

отметить, что создание крупных оленеводческих хозяйств рассматривалось в те годы как необходимое условие достижения «оседлости северных кочевников»<sup>1</sup>. Не удивительно, что уже в период с августа 1931 г. по октябрь 1932 г. поголовье оленей в оленеводческих совхозах выросло с 94 тыс. голов до 226 тыс. голов<sup>2</sup>. Оленеводтрест стал не просто органом управления оленеводческими совхозами. Его сотрудники разрабатывали новые методы ведения хозяйства, проводили ветеринарные мероприятия (в 1932 г. были вакцинированы 84 тыс. голов совхозного стада и 20 тыс. колхозного и единоличников), вели научно-исследовательскую работу, готовили кадры для отрасли на базе оленеводческих техникумов<sup>3</sup>.

Тенденция на централизацию управления экономическим и социальным развитием Крайнего Севера привела к созданию в декабре 1932 г. Главного управления Северного морского пути при СНК СССР (Главсевморпути). В 1934 г. после упразднения Оленеводтреста Главсевморпуть стал руководить работой оленеводческих совхозов. Главсевморпуть контролировал и научные исследования в Арктике. Уже в 1932 г. управлению был передан находившийся в Ленинграде Всесоюзный арктический институт (ВАИ), подчинявшийся до того Комитету по заведыванию учёными и учебными заведениями при ЦИК СССР. Предполагалось, что теперь исследование Северного морского пути станет для института «основным стержнем научной работы»<sup>4</sup>. В 1933 г. ВАИ состоял из гидрологического, геофизического, геодезического, геологического, биолого-промыслового (или промыслово-биологического, как в ряде документов) и экономического секторов<sup>5</sup>.

Тема оленеводства периодически возникала в работах института и до середины 1930-х гг. Однако в отличие от геологических, гидрологических и научно-промысловых исследований она не являлась магистральной. Ещё в 1921 г. в числе первых работ прямого предшественника ВАИ – Северной научно-промысловой экспедиции была проведена оленеводческая экспедиция на Кольский полуостров под руководством С.В. Керцелли, а оленеводческий отряд Л.Л. Капицы обследовал полуостров Канин<sup>6</sup>.

С началом советских преобразований на Крайнем Севере отношение к изучению оленеводства изменилось. План работы ВАИ на вторую

<sup>1</sup> Извлечения из резолюции IX расширенного пленума Комитета Севера при Президиуме ВЦИК. (21–28 августа) по общим докладам // Сборник постановлений и распоряжений .... С. 7, 8.

<sup>2</sup> Извлечения из Постановления коллегии НКЗ РСФСР от 9 октября 1932 по отчётному докладу Оленеводтреста // Сборник постановлений и распоряжений... С. 25.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее – ЦГАНТД СПб.). Ф. р-369. Оп. 1-1. Д. 61. Л. 1.

<sup>5</sup> Там же. Д. 78. Л. 1 об.

<sup>6</sup> Там же. Д. 120. Л. 10.

пятилетку (1933–1937 гг.) утверждал, что «особое внимание» должно было быть «обращено на вопрос оленеводства в тундре и на возможность развития его на арктических островах в связи с колонизацией последних»<sup>1</sup>. Силами промыслово-биологического отдела планировалось исследовать возможности разведения северного оленя на островах Арктики; проблему охраны дикого оленя (включая определение его численности и возможности использования для улучшения пород домашнего оленя; выявление районов, пригодных для создания заповедников дикого оленя и других представителей промысловой фауны Арктики); особенности колхозного строительства в оленеводческих районах (возможности улучшения культурно-бытовых условий жизни оленеводов); перспективы рационализации оленеводческого хозяйства (изучение и картографирование пастбищ, планирование пастбищ, ветеринарно-зоотехнические мероприятия, борьба с хищником); специализацию оленеводческих хозяйств (молочное, замшевое, мясное, транспортное, меховое оленеводство)<sup>2</sup>.

В 1933 г. в состав Новоземельской экспедиции был включён оленеводческий отряд из двух человек (руководитель – биолог И.И. Соколов). Программа отряда, работавшего на базе Нарьян-Марского оленеводческого совхоза, включала исследование маршрутов кочевания совхозных стад, мест выпаса (с точки зрения кормовых ресурсов, удобств выпаса, наличия хищников, «гнуса», оводов, наличия «падёжных» мест и т.д.), организацию стад и приёмов выпаса оленей. Планировалось выявить и нанести на карту места, где происходили падежи оленей. Надлежало собрать на таких местах образцы почвы, кормов, остатков умерших оленей для последующего бактериологического исследования. Отряд также изучал ущерб, наносимый оленьим стадам хищниками, насекомыми, паразитами. Биологические исследования включали сбор костного материала оленей и забор их крови для дальнейшего изучения<sup>3</sup>. В 1934 г. В.В. Чарнолусский изучал возможности вольного выпаса оленей на Кольском полуострове в Каневском оленеводческом совхозе<sup>4</sup>. Перед оленеводческим отрядом, который в 1935 г. работал на Новосибирских островах, ставилась задача изучения акклиматизации домашнего оленя<sup>5</sup>.

Параллельно с ВАИ в Ленинграде работал основанный в 1931 г. НИИ Оленеводства ВАСХНИЛ (Оленеводинститут). В 1935 г. институт был

<sup>1</sup> Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее – ЦГАНТД СПб.). Ф. р-369. Оп. 1-1. Д. 80. Л. 141.

<sup>2</sup> Там же. Л. 201–202, 244.

<sup>3</sup> Там же. Д. 91. Л. 1–4.

<sup>4</sup> Там же. Д. 120. Л. 18, 22, 26.

<sup>5</sup> Там же. Д. 80. Л. 58.

также передан в Главсевморпуть и преобразован в отдел оленеводства, который с 1 июля 1935 г. вошёл в состав ВАИ. Отделу оленеводства ВАИ принадлежала так называемая «периферия» – доставшиеся в наследство от НИИ Оленеводства три оленеводческих зональных станции (Нарьян-Марская, Обдорская, Анадырская) и пять опорных пунктов (Мурманский, Усть-Усинский, Саран-Паульский, Волосянский, Булунский). Обдорская станция в 1935 г. была переведена из Обдорска в Ныду и переименована в Ямальскую. НИИ Оленеводства принадлежали также Пенжинский и Нижнеколымский опорные пункты, однако в процессе реорганизации они были переданы в состав соответствующих совхозов<sup>1</sup>.

Отдел оленеводства возглавил бывший заместитель директора НИИ Оленеводства по научной части<sup>2</sup> Виктор Борисович Сочава (1905–1978) – геоботаник и географ, будущий академик АН СССР. К середине 1930-х гг. он был уже опытным полевым исследователем. Еще в 1929 г. В.Б. Сочава был командирован Полярной комиссией АН СССР в Анадырский край, где изучал кормовую базу для развития оленеводства. Впоследствии он совершил ряд экспедиций по регионам Северной Сибири и Дальнего Востока. В 1934 г. В.Б. Сочава издал первое руководство по геоботаническим исследованиям в тундре<sup>3</sup>.

Отчёт ВАИ о научно-исследовательской деятельности констатирует, что на момент передачи НИИ Оленеводства работа «периферии» – т.е. зональных станций и опорных пунктов была неудовлетворительной, прежде всего из-за отсутствия квалифицированных специалистов. Такая ситуация определила пересмотр кадрового состава в 1934 – начале 1935 гг. В результате удалось укомплектовать штаты всех станций и пунктов (кроме Анадырской станции).

План работы отдела оленеводства на 1935 г. включал четырнадцать тем, выполнение части из которых было рассчитано на несколько лет. На первом месте в плане значилось «изучение техники пастбы». Материал по этой теме собирался на ряде станций и пунктов, но особо значимыми считались исследования на Ямале. Практическим итогом должны были стать инструкции по рациональному выпасу, разработанные сотрудниками отдела.

Важной частью исследований было изучение «пастбищной системы и принципов использования кормовой базы в оленеводстве». Основные работы проводились на Нарьян-Марской и Ямальской станциях, а также Мурманском пункте. Сотрудники изучали сроки восстановления ягеля,

<sup>1</sup> Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее – ЦГАНТД СПб.). Ф. р-369. Оп. 1-1. Д. 121. Л. 2-2 об., 85, 95.

<sup>2</sup> Весь Ленинград на 1935 год. Л., 1935. С. 299.

<sup>3</sup> Виктор Борисович Сочава / Авт.-сост. Е.Г. Нечаева. Иркутск, 2007. С. 9.



существовавшие системы чередования пастбищ. Также проводилось исследование «ботанического состава кормов оленя, его поедаемости и химизма». В 1935 г. сотрудники отдела сделали анализ более 50 видов корма, составили обзор поедаемых оленем растений по бассейну Амура и на Ямале (в т.ч. на основе анализа содержимого рубца оленя), закончили сбор материала по кормовым растениям пастбищ Якутии. Отдельной темой была определена проблема «переваривания кормов и разработки рационов кормления транспортных оленей с применением комбикормов». В 1935 г. исследования в этом направлении проходили на Ямальской станции.

Сотрудники проводили работы по «изучению породного состава оленьих стад и разработки методов племенной работы» (на базе на Усть-Усинского, Саран-Паульского и Волосянского пунктов), разрабатывали «мероприятия по сохранению молодняка и изучению развития телят» (на базе Нарьян-Марской и Ямальской станций, Мурманского и Усть-Усинского пунктов). Отчётные документы особо отметили, что в 1935 г. сотрудники, работавшие на Нарьян-Марской станции, выполнили полный комплекс наблюдений за развитием телят с учётом воздействия на них метеорологических, кормовых и иных факторов. Также изучали «яловость оленей и влияния кастрации на их рост и нагул» (на базе Мурманского пункта, Нарьян-Марской и Ямальской станций).

В 1935 г. на Нарьян-Марской станции начались работы по теме «Разведение оленегонной лайки в оленсовхозах Крайнего Севера», включавшие изучение пород собак, методов их содержания и эксплуатации.

Разрабатывал отдел и «проекты забойных пунктов». Сотрудники предложили проект простейшего забойного пункта, который могли использовать колхозы и совхозы. Следующим этапом стал проект забойного пункта с перерабатывающим предприятием, ледником и морозилкой. Первый проект планировалось опробовать в опытных стадах ВАИ, а второй, как «предприятие районного или окружного масштаба», представить на рассмотрение в Сельскохозяйственное управление Главсевморпути.

Изучались в отделе и «методы сбора, хранения и переработки продуктов оленеводства». Работавшая в 1935 г. экспедиция в Ненецком национальном округе собрала данные, которые доказали возможность использования оленьих кишок в качестве оболочки для колбасного фарша, а также разработала способ их переработки («переработки кишсырья в киштовар»), приёмы разруба туши и её обвалки, приёмы сбора сала у оленя, провела эксперимент по изготовлению мякотной солонины в условиях тундры, проверила методику изготовления клея из рогов оленя на месте убоя. Уже в Ленинграде, в лаборатории ВАИ и на обувной

фабрике «Пролетарская победа» был разработан способ изготовления кожаного товара из шкур оленя. Как свидетельствуют отчётные материалы, обувь из кожи взрослого оленя успешно прошла испытания.

Исследования по теме «рационализация транспортного оленеводства» включали разработку снаряжения и упряжи транспортных оленей, а также методов рационального ведения хозяйства (на базе Волосянского и Булунского пунктов). Образцы упряжи, сконструированные и изготовленные сотрудниками отдела, планировалось испытать в марте 1935 г. на Кольском полуострове. Однако раннее наступление весны заставило перенести эксперимент на следующий год.

Ещё три темы были связаны с организацией труда оленеводов в колхозах и совхозах. Одна из них имела обобщающий характер и носила длинное название «Экономическая характеристика оленеводства Крайнего Севера Азиатской части СССР и мероприятия по его развитию в связи с освоением Северного морского пути». Также планировалось изучать «Организацию труда во время убойной кампании» (на забойных пунктах Ненецкого и Ныдинского оленеводческих совхозов) и «Накопление и распределение доходов в оленеводческих колхозах» (на базе колхоза «Тундра» в Мурманском округе).

Согласно отчётным материалам, реализация плана выявила необходимость обновления материально-технической базы ряда станций и пунктов, улучшения кадрового состава самого отдела. Кроме того, существовала проблема организации взаимодействия зональных станций и опорных пунктов с совхозами. На Мурманском пункте работы по сохранению молодняка прошли по сокращённой программе, так как пункт не имел собственного опытного стада, а Понойский совхоз, невзирая на директиву Главсевморпути, не допустил проведения работы в своих стадах. Изучению методов племенной работы также препятствовал отказ совхозов выделять оленей для племенного стада<sup>1</sup>.

Успешное выполнение плановых задач было невозможно без участия специалистов отдела в полевых исследованиях. В 1936 г. были организованы пять экспедиций<sup>2</sup>.

1. Экспедиция по опытной аэросъёмке пастбищ (она же Ямальская аэровизуальная экспедиция). Экспедиция составила бонитировочную шкалу пастбищ на основе материалов, собранных на Ямале. Данные, полученные методом аэрофотосъёмки (общий налёт за полевой сезон 1936 г. составил 12 тыс. км), выборочно проверялись наземным способом в 11 точках.

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. п-369. Оп.1-1. Д. 121. Л. 84–95; Д. 145. Л. 1–11.

<sup>2</sup> Там же. Д. 181. Л. 61.

2. Колгуевская островная экспедиция изучала оленеводство на острове Колгуеве. В 1936 г. её сотрудники провели экстерьерное обследование 987 оленей, собрали данные по живому и убойному весу 552 оленей, получили образцы шкур, собирали материалы по экономике и технике оленеводства, образцы кормов для последующего химического анализа, а также образцы почвы и торфа.
3. Комплексная технологическая экспедиция проходила на базе совхоза Восточная Лица в Мурманском округе. Её сотрудники изучали методы забоя оленей и переработки оленины, построили опытный забойный пункт и подготовили предложения по улучшению проекта. Одним из итогов стала методика изготовления копчёной колбасы из оленины без добавления мяса и сала других животных.
4. Племенная экспедиция в Малоземельской тундре. Сотрудники изучали Нарьян-Марское опытное стадо: собирали материал для создания методики племенной работы, исследовали возможность «регулирувания половой деятельности самцов», ручной случки, получения спермы у самцов.
5. Булунская транспортная экспедиция (Булунский и Усть-Янский районы Якутской АССР) провела динамометрирование работы оленя, осуществляющего грузоперевозки на маршруте длиной 1400 км, фиксировала хронометраж работы бригад возчиков и режима использования оленей<sup>1</sup>.

В 1936 г. по ряду тем были получены конкретные результаты, которые вполне соответствовали доминирующим установкам на повышение актуальности исследований института и приближение их к «удовлетворению практических потребностей текущей хозяйственной деятельности»<sup>2</sup>. Большая часть работ была посвящена системе и технике выпаса оленей и использованию пастбищ. Сотрудники отдела изучили пастбища на Таймыре по р. Пясине и р. Дудинке; завершили устройство территории Хатангского оленеводческого совхоза с составлением пастбищных и геоботанических карт, предоставленных в Игарское территориальное управление Главсевморпути; предложили рациональные методы по технике выпаса; обобщили исследования по кормовой ценности пастбищных растений и их фенологии применительно к пастбищам полярного Приуралья.

Важной проблемой было исследование сроков восстановления и быстроты роста ягеля. Сотрудники отдела предложили новые методы

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. п-369. Оп.1-1. Д. 183. Л. 10, 145.

<sup>2</sup> Там же. Л. 2.

определения быстроты роста лишайника, значимые для эффективного использования пастбищ. На базе Нарьян-Марской станции была завершена организация собачьего питомника для изучения оленегонной лайки, развития методов воспитания и дрессировки собак. С осени 1935 г. по весну 1936 г. сотрудники провели реорганизацию Булунского оленеводческого совхоза, ориентированного на воспроизводство и выращивание транспортных оленей для нужд прилегающей территории<sup>1</sup>.

В следующем, 1937 г. продолжалась работа Аэровизуальной экспедиции на полуострове Ямал, а также была организована Северо-Уральская пастбищная экспедиция.<sup>2</sup> 21 марта 1937 г. было издано постановление Главсевморпути о расширении работ на зональных оленеводческих станциях и опорных пунктах и организации исследований по разработке мер борьбы с копытной болезнью (некробактериозом). В связи с этим было предписано увеличить штат станций и пунктов ВАИ на семь единиц<sup>3</sup>.

Однако развитие оленеводческих исследований в ВАИ было прервано очередной реорганизацией. Выполнение Постановления СНК СССР «О мероприятиях по развитию сельского и промыслового хозяйства на Крайнем Севере» от 17 мая 1937 г. привело к созданию в Ленинграде Института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Осенью 1937 г. на баланс нового института были переданы принадлежавшие ВАИ оленеводческие станции и пункты (а также промыслово-биологические станции)<sup>4</sup>. Институт полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства стал новым центром научно-практических исследований в сфере оленеводства. Впоследствии в 1957 г. институт переехал в один из центров изучаемого региона – Норильск, где получил новое название НИИ сельского хозяйства Крайнего Севера (с подчинением Министерству сельского хозяйства РСФСР, с 1969 г. – Сибирскому отделению ВАСХНИЛ). Институт существует поныне. С 2014 г. его полное наименование – ФГБНУ «Научно-исследовательский институт сельского хозяйства и экологии Арктики».

Таким образом, специализированные исследования проблем оленеводства в ВАИ были кратким эпизодом в истории института, обусловленным особой ролью Главсевморпути в освоении Арктики и управлении экономикой этого региона. Тем не менее, в этот период закладывались основы научного оленеводства, развивавшиеся впоследствии на базе других учреждений.

<sup>1</sup> ЦГАНТД СПб. Ф. п-369. Оп.1-1. Д. 183. Л. 28–29.

<sup>2</sup> Там же. Д. 218. Л. 22.

<sup>3</sup> Там же. Д. 191. Л. 23.

<sup>4</sup> Там же. Д. 224. Л. 1–2.

РОМАНЕНКО Ф.А., ЕЖОВА Н.М.

## Полярное управление Главсевморпути и работа полярных станций в 1932–1963 гг.<sup>1</sup>

ROMANENKO F.A., EZHOVA N.M.

## Polar Directorate of the Glavsevmorput and the work of polar stations in 1932-1963

### Сведения об авторах:

**Романенко Фёдор Александрович**, кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник Географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова (Москва)  
[faromanenko@mail.ru](mailto:faromanenko@mail.ru)

**Ежова Наталия Михайловна**, кандидат педагогических наук, доцент Мурманского колледжа искусств (Мурманск)  
[naegova@yandex.ru](mailto:naegova@yandex.ru)

### Authors:

**Romanenko Fedor Alexandrovich**, Candidate of geographic sciences, Lomonosov Moscow State University, Faculty of Geography, senior scientist (Moscow)  
[faromanenko@mail.ru](mailto:faromanenko@mail.ru)

**Ezhova Nataliia Mikhailovna**, Candidate of pedagogic sciences, Murmansk College of Art, assistant professor (Murmansk)  
[naegova@yandex.ru](mailto:naegova@yandex.ru)

### Аннотация

Статья подготовлена на основании документов, изученных авторами в фонде Главсевморпути (Российский государственный архив экономики – РГАЭ) и посвящена деятельности Полярного управления, созданного в структуре ГУСМП в начале 1933 г. для организации работы полярных станций. Восстановлены основные вехи истории управления, созданного приказом ГУСМП № 16 от 13 марта 1933 г. Позже оно носило названия Управления полярных станций (с 1935 г.), Управления полярных станций и связи (с 1944 г.), Управления

---

<sup>1</sup> Работа выполнена в рамках госзадания Лаборатории геоэкологии Севера МГУ по теме № АААА-А16-116032810055-0 «Геоэкологический анализ и прогноз динамики криолитозоны Российской Арктики».

полярных станций и научных учреждений и др. Среди его руководителей были такие известные полярники, как И.А. Копусов, Э.Т. Кренкель, М.И. Ходов, Е.И. Толстиков, Б.А. Кремер и др. Рассмотрено развитие сети полярных станций ГУСМП, которая к середине 1950-х гг. стала одной из лучших в мире и состояла из примерно 120 пунктов наблюдений. Стабильная работа полярных станций обеспечивалась взаимодействием с другими подразделениями ГУСМП, в том числе с Управлениями полярной авиации, морского и речного флота, капитального строительства, связи и др. В 1963–1964 гг. вся сеть станций перешла в систему Главного управления по гидрометеорологии (Госкомгидромета), но их жизнь и исторический образ неразрывно связаны с Главным управлением Северного морского пути. В настоящее время, несмотря на сложные условия функционирования на рубеже XX–XXI вв., полярные станции остаются не только важными узлами инфраструктуры Российской Арктики, но и интереснейшими памятниками истории, культуры и техники.

### **Abstract**

The paper was prepared on the basis of documents studied by the authors in the Russian State Archive of Economics, documents of the Glavsevmorput (abbr. GUSMP) and is devoted to the activities of the Polar Directorate, created in the GUSMP structure in early 1933 to organize the work of polar stations. The main milestones of the administration history by the order of the GUSMP №. 16 dated March 13, 1933 were restored. Later it was named the Directorate of Polar Stations (since 1935), the Directorate of Polar Stations and Communications (since 1944), the Directorate of Polar Stations and Scientific Institutions. Among his leaders were well-known polar explorers such as I.A. Kopusov, E.T. Krenkel, M.I. Hodov, E.I. Tolstikov, B.A. Kremer et al. The development of the GUSMP polar stations network, which became one of the best in the world by the mid-1950s and consisted of approximately 120 observation points was taken into consideration. Stable operation of the polar stations was ensured by interaction with other divisions of the GUSMP, including the Polar Aviation, Sea and River Fleet Departments, the Capital Construction Directorate, the Communications Directorate and other. In 1963–1964 the entire network of stations became a part of the Main Directorate for Hydrometeorology (Goskomhydromet) system but their existence and historical image are inextricably connected to the Main Directorate of the Northern Sea Route. Despite the difficult operating conditions at the turn of the 21st century, polar stations today, remain not only important nodes of the infrastructure of the Russian Arctic, but also interesting monuments of history, culture and technology.

### **Ключевые слова:**

полярная станция, Арктика, метеорология, гидрология, Северный морской путь, Международный полярный год, Карл Вайпрехт, Михаил Ходов, памятник истории.

**Keywords:**

polar station, Arctic, meteorology, hydrology, Northern Sea Route, International Polar Year, Karl Weyprecht, Mikhail Khodov, historical monument.

Многие десятилетия успешное и безопасное мореплавание по Северному морскому пути основывалось на взаимодействии трёх главных составляющих – флота, авиации и полярных станций, обеспечивавших капитанов и командиров самолётов информацией о погоде. Никто не выходил из портов и не вылетал, не имея прогноза погоды или просто информации о ней в пункте назначения. Но если работа моряков и лётчиков всегда была на виду, то постоянная и кропотливая работа наблюдателей станций оставалась в тени. Между тем им приходилось без выходных и праздников каждые три часа в любую погоду выходить на метеоплощадку, остерегаясь медведей, записывать и передавать показания приборов, обеспечивать себя электричеством и связью, разгружать, часто вручную, суда со снабжением и, главное, годами пребывать вдали от родных и близких, довольствуясь лишь радиogramмами и редкими письмами с оказией. И сейчас, в эпоху высоких технологий, спутниковых снимков и сложнейших прогнозных моделей, работа наблюдателей не потеряла своего значения. Напротив, теперь она имеет фундаментальную важность для всего человечества, т.к. только наземные наблюдения позволяют составлять представление о реальных, а не расчётных изменениях климата, и калибровать те самые модели. Чем длиннее ряды наблюдений, тем больше их ценность.

Задача данной работы – проследить эволюцию сети российских/советских полярных станций в эпоху её становления и максимального развития в период существования Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Статья написана в основном по документам фонда ГУСМП, хранящимся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ). Всего нами было просмотрено около 500 дел, касающихся деятельности полярных станций (годовые научно-технические отчёты, паспорта станций, акты инспекций) с начала их работы до конца 1950-х гг., а также рейсовые донесения капитанов судов, воспоминания сотрудников, отчёты разных экспедиций, переписка с руководящими органами, циркуляры Управлений по гидрометеорологии и многие другие документы. Использован также большой корпус документов, сохранившийся на закрытых полярных станциях и большей частью обречённый на исчезновение. Такие архивы исследовались в ходе экспедиций в разные районы Арктики.

## Первые полярные станции

Первые наблюдения за погодой проводили промысловики-поморы на Белом и Баренцевом морях в ходе средневековых плаваний, участники зимовки В. Баренца на Новой Земле в 1596–1597 гг. и голландские китобои на о. Ян-Майен в 1633–1634 гг. Без инструментов они могли только качественно, но не количественно оценить состояние погоды. Их описания содержат обычно информацию о направлении и силе ветра, атмосферных явлениях и облачности, а также самую общую характеристику температуры на уровне «морозно», «тепло», «сыро» и т.п. С появлением термометров и барометров наблюдения за погодой были вменены в обязанность экипажам парусных кораблей с начала XVIII в., а к середине XIX в. встали уже на вполне научную основу. И неудивительно, что мысль об организации единой сети наблюдательных станций в полярных областях, которые бы по единой методике в одни и те же сроки одними и теми же инструментами вели наблюдения за погодой, пришла в голову морскому офицеру. Один из руководителей австро-венгерской экспедиции (1872–1874) на паровом фрегате «Тегетхофф» Карл Вайпрехт (1838–1881) стал не только первооткрывателем Земли Франца-Иосифа (ЗФИ), но и инициатором создания сети метеорологических станций в Арктике (полярных станций). К этому времени такой опыт был в Малых Кармакулах на Новой Земле, где в 1878–1879 гг. штабс-капитан корпуса флотских штурманов Е.А. Тягин, зимую с женой и двухлетним ребёнком (на зимовке у него родилась ещё дочь), вел метеорологические наблюдения на созданной годом ранее спасательной станции. Международный комитет по организации 1-го Международного полярного года (I МПГ) возглавил директор Главной физической обсерватории в Санкт-Петербурге академик Г.И. Вильд. В ходе I МПГ в 1882–1883 гг. было открыто 13 станций в Арктике и две – в Антарктике<sup>1</sup>. В Российской империи успешно работали станции в Малых Кармакулах (начальник – лейтенант К.П. Андреев, наблюдатели – мичман Д.А. Володковский, врач Л.Ф. Гриневецкий, астроном В.Е. Фусс и студент Н.В. Кривошея), Сагастырь в дельте Лены (начальник – штабс-капитан корпуса флотских штурманов Н.Д. Юргенс (1847–1898), наблюдатели физик А.Г. Эйгнер и врач А.А. Бунге (1851–1930), а также Соданкюля в Финляндии (начальник – С. Лемстрём, наблюдатели С. Дальстрём, К. Грамст, А. Петрелиус, Н. Зундманн, лаборант Э. Бизе)<sup>2</sup>. В Карском море дрейфовали зажатые льдами на пути к мысу Челюскина и Диксону корабли датской экспедиции на «Димфне» (А. Ховгард) и голландской на «Варне» (М. Снеллен). Они случайно встретились во время дрейфа, и датская

<sup>1</sup> Визе В.Ю. Международный полярный год. М.; Л., 1931. 100 с.

<sup>2</sup> Пасецкий В.М. Разгадки тайна ждёт. Л., 1983. 152 с.



экспедиция спасла голландскую, когда «Варна» была раздавлена льдом и затонула. Затем голландцы на лодках добрались до Югорского Шара, где встретили суда, доставившие их в Норвегию. Это были едва ли не первые в мире метеонаблюдения на дрейфующих льдах.

Широко известна трагическая история американской станции Форт-Конгер на о. Элсмир, которой руководил А. Грили. Из-за тяжёлой ледовой обстановки и нехватки продовольствия зимовщики начали умирать от голода, и спасательная экспедиция сумела добраться до оставшихся в живых семи человек (из 25) буквально в последнюю минуту. Но наблюдения за погодой они не прекращали даже на пороге гибели.

Опыт I МПГ оказался очень полезен, за 1882–84 гг. был собран значительный материал, но стало совершенно ясно, что столь редкой сети станций недостаточно. В первую очередь в сведениях о погоде и льдах нуждалось развивающееся арктическое судоходство. Поэтому на рубеже XIX – начале XX вв. в России появились первые полярные станции нового типа. В 1896 г. возобновились наблюдения в Малых Кармакулах, в 1908 г. появилась метеостанция в Хатанге. В 1911 г. Отдел торговых портов Министерства торговли и промышленности приступил к организации первых трёх полярных радиостанций (Вайгач, Югорский Шар и Марре-Сале) на границе Баренцева и Карского морей.

Инициатором их постройки выступил гидрограф К.Е. Сидоров (1862–1933), участки строительства наметила экспедиция на пароходе (п/х) «Пахтусов» в 1911 г. На следующий год п/х «Вассиан», «Иоанн Богослов» и барка «Нимврод» привезли стройматериалы, но постройку каменных домов, силовых, складов, бань и т.д. не удалось завершить из-за сложных ледовых условий. В 1913 г. экспедиция на п/х «Дан» под руководством Н.В. Морозова достроила их и поставила радиомачты. В 1914 г. п/х «Василий Великий» высадил на Марре-Сале радистов, сотрудники Центральной гидрометеостанции Северного Ледовитого океана и Белого моря (Архангельск) В.А. Березкин и Н.П. Георгиевский организовали метеорологическую площадку<sup>1</sup>. Принадлежали радио- и метеостанция разным ведомствам: радио – Русскому обществу беспроволочных телеграфов и телефонов, метео – Министерству торговли и промышленности. В сентябре 1914 г. станции начали работу, три раза в сутки передавая сводки погоды и сведения о состоянии льдов в Москву, Архангельск и английский Карнарвон.

В 1915–1916 гг. Главное гидрографическое управление (ГГУ) Морского министерства двумя экспедициями под руководством П.Г. Кушакова построило радиостанцию на о. Диксон. Кушаков в 1912–1914 гг. участвовал

<sup>1</sup> Отчёт о работе полярной станции Марре-Сале за 1933–1939 гг. и история полярной станции: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1296. 264 л.

в первой отечественной экспедиции к Северному полюсу, организованной Г.Я. Седовым, и возглавил первую смену зимовщиков Диксона. Организовал метеонаблюдения на Диксоне и построил первую метеоплощадку сотрудник гидрометеорологической части ГГУ И.К. Тихомиров (1890–1955)<sup>1</sup>. Очень быстро Диксон стал символом Арктики, инфраструктурным центром сначала Западного Таймыра, а через 15 лет – и всей Советской Арктики. Но развитие сети приостановили революция и Гражданская война.

### **Работа полярных станций в 1917–1932 гг.**

После Октябрьской революции станции пережили сложный период. Неоднократная смена власти в Сибири привела к перебоям в их работе, временной консервации, вывозу персонала и снятию приборов. В 1918–1920 гг. станции практически не работали. Но потребности торговли и, главным образом, успешная работа Карских товарообменных операций (Карских экспедиций) очень сильно зависели от надёжной информации о погоде и льдах. Поэтому с начала 1920-х гг. началось не только восстановление перечисленных выше станций, но и организация новых. В 1922 г. появилась метеостанция в Новом порту в Обской губе, в 1923 г. – в проливе Маточкин Шар. В 1926 г. Дальневосточный крайисполком и Совторгфлот построили факторию на о. Врангеля, которой была придана метеостанция. 1 октября начались наблюдения, которые вели врач Н.П. Савенко и заведующий факторией Г.А. Ушаков. Через два года, в декабре 1928 г. другой участник полярной экспедиции Г.Я. Седова художник Н.П. Пинегин по поручению Якутской комиссии Академии наук СССР организовал Ляховскую геофизическую станцию на мысе Шалаурова (о. Большой Ляховский в Новосибирском архипелаге). В 1929 г. Институт по изучению Севера (ставший в 1930 г. Всесоюзным арктическим институтом – ВАИ) по поручению Арктической комиссии СНК СССР построил первую на ЗФИ станцию в бухте Тихой, в 1930 г. – на о. Домашнем в архипелаге Сергея Каменева (сейчас – архипелаг Седова) у западных берегов Северной Земли. ГГУ в 1931 г. построило станцию на мысе Желания.

Первые станции организовывали разные ведомства, что приводило к некоторому разнобою в программе и методике наблюдений, обеспечении приборами и оборудованием, а также в условиях жизни и довольствия сотрудников. Ещё не было системы подготовки кадров

---

<sup>1</sup> Шабалина О.В. Из истории организации метеорологических и гидрологических наблюдений на о. Диксон в 1916 г. (по материалам Музея-архива истории изучения и освоения Европейского Севера ЦГП КНЦ РАН) // Труды КНЦ РАН, 2015. С. 76–90.

для полярных станций, поэтому на зимовки иногда отправлялись случайные слабо подготовленные люди, как энтузиасты, так и их противоположности. Большая часть станций принадлежала Главному гидрографическому управлению и региональным УБЕКО (Управлениям по безопасности кораблевождения), другие – научно-исследовательским и производственным организациям. Решить задачу полного освещения всей трассы Северного пути необходимой метеорологической и ледовой информацией столь редкая сеть не могла.

После окончания I МПГ прошло больше сорока лет, наука о полярных широтах проделала большой путь, и Л.Л. Брейтфус предложил провести II МПГ через полвека после Первого. СССР взял на себя обязательство построить к 1932 г. большое количество новых станций. Советский комитет по проведению МПГ возглавил председатель и организатор Гидрометеокомитета А.Ф. Вангенгейм (1881–1937). Гидрометеорологическая служба набирала мощь, налаживались поставки приборов, открывались курсы подготовки специалистов разного профиля – метеорологов, аэрологов, актинометристов, радистов, механиков.

В результате во II МПГ участвовало по всей Арктике 74 станции, в том числе 34 советские, располагавшиеся на побережье от Цып-Наволока на п-ве Рыбачьем до Уэлена<sup>1</sup>. Часть из них (о. Рудольфа, мыс Челюскина, Русская Гавань, мыс Северный и др.) были построены специально, на уже имевшихся существенно расширилась и унифицировалась программа наблюдений. Возрастала строгость контроля за работой станций, руководящие ведомства, в первую очередь ВАИ, тщательно следили за качеством наблюдений. На двух станциях (Русская Гавань на Новой Земле и бухта Тихая на ЗФИ) зимовали немецкие учёные, проводившие геофизические работы в согласованные международные сроки. Так, в Русской Гавани М.М. Ермолаев и Курт Вёлькен впервые определили сейсмическим методом мощность ледникового щита Новой Земли и мощность толщи мёрзлых пород. Некоторые станции II МПГ после его окончания были закрыты (например, о. Рудольфа), другие продолжили работу.

Тогда понятие «полярной станции» ещё не установилось, и все станции на арктическом побережье назывались полярными радиостанциями. Все они очень быстро становились, как правило, центрами притяжения для местного населения (если оно имелось), так и центрами разнообразных научных (геологических, гидрографических, биологических, гляциологических и иных) исследований. Народы Севера и промышленники с материка получали на станциях актуальную информацию о жизни страны, полярники помогали им радиосвязью, лекарствами (или врачебной

<sup>1</sup> Визе В.Ю. Указ. соч.

помощью), инструментами, патронами, а при необходимости – и удовольствием. Так, зимой 1932–33 гг. из-за плохого снабжения и отсутствия опыта в промысловых становищах Новой Земли началась цинга, и начальник станции Русская Гавань М.М. Ермолаев отправил телеграмму прямо в правительство. На помощь отправили ледокол «Красин», но на радиостанции мыса Желания вышла из строя ключевая радиолампа, которая имелась в Русской Гавани. Ермолаев, Вёлькен и механик-водитель аэросаней В.Э. Петерсен отправились за 200 км на мыс Желания, но примерно на половине пути на ледниковом щите машина вышла из строя. В снежной норе они переждали налетевшую пургу, отправились далее пешком и пришли на Желания, когда их уже считали погибшими. Этот сюжет отражён в фильме «Семеро смелых» (1936), консультантом которого выступили зимовщики М.М. Ермолаев и К.М. Званцев. Радиостанция заработала, «Красин» под командованием капитана Я.П. Лездина и начальника экспедиции М.И. Шевелева в марте 1933 г. привёз промышленникам продукты, они были спасены.

В 1920-е гг. появилось понятие «кадрового полярника», начали зимовать специалисты, в довоенные годы определявшие образ полярных станций. Знаменитый Э.Т. Кренкель, один из первых зимовщиков Маточкина Шара, бухты Тихой, затем мыса Оловянного и о. Домашнего, в 1937–38 гг. радист легендарной папанинской четвёрки. Константин Михайлович Званцев, три года зимовавший на о. Врангеля с А.И. Минеевым, знаменитый охотник на белых медведей и организатор первой в Арктике комсомольско-молодёжной зимовки на мысе Стерлегова. Михаил Иванович Малов, начавший зимовать в 1922 г., геофизик Г.А. Шашковский, аэрологи П.П. Пославский (зимовал с 1930 г.), участник дрейфа СП-3, В.Г. Канаки, начавший работу в Арктике в 1932 г. в Уэлене, затем участник дрейфа СП-2 и СП-3. Павел Стефанович Свирненко, метеоролог и фенолог, зимовавший на полярных станциях несколько десятилетий, личный друг писателя И.С. Соколова-Микитова, и многие, многие другие.

### **Создание Главсевморпути и новая организация работы полярных станций (1932–1941 гг.)**

После успешного, хотя и при большом везении, прохода ледокольным пароходом «Сибиряков» (капитан В.И. Воронин, начальник экспедиции О.Ю. Шмидт) по всей трассе Северного морского пути в одну навигацию СНК СССР 17 декабря 1932 г. принял Постановление № 1873 «Об образовании Главного управления Северного морского пути при СНК СССР». Постановление надлежало опубликовать в прессе. В Арктике наступила новая эпоха.

Данное Постановление содержало лишь два пункта. Первый гласил: «Образовать при СНК СССР Главное управление Северного морского пути. Поставить перед Главным управлением Северного пути задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». А вот второй касался только метео- и радиостанций, что говорит об их особенном значении: «Передать в ведение ГУСМП все существующие метеостанции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана».

Полярным станциям посвящён и первый пункт правительственного постановления за следующим номером № 1874 от 20 декабря 1932 г. «О мероприятиях в связи с организацией при СНК СССР Главного управления Северного морского пути». Оно имело гриф «не публиковать». В соответствии с ним новому главку передавалась вся сеть (16 пунктов) метео- и радиостанций, принадлежавших до этого разным ведомствам: ВАИ (Тихая, Домашний, мыс Челюскина, Тикси), ГГУ (Югорский Шар, Вайгач, Маточкин Шар, Марре-Сале, Диксон, мыс Желания), Гидрометкомитету (Нордвик, Шалаурова, мыс Северный, мыс Дежнева), Наркомату связи (Уэлен) и Акционерному Камчатскому обществу – АКО (о. Врангеля). ГУСМП предписывалось «развить и реконструировать сеть метеостанций и радиостанций таким образом, чтобы в 1933 г. были закончены работы первой очереди, необходимые для открытия плавания по Северному морскому пути». В течение 1933 г. главк должен был учредить новые гидрометеорологические станции на о. Белом и в устье Колымы, заново построить станцию на м. Северном и провести реконструкцию других станций, установив семь новых длинноволновых установок мощностью не менее 1 квт каждая и шесть новых коротковолновых установок (не менее 250 ватт).

Для руководства этой деятельностью 13 марта 1933 г. приказом ГУСМП № 16 создано Полярное управление (ПУ ГУСМП). Его руководителем в течение 1933–34 гг. был Л.К. Шелепин, в 1934–1936 гг. – И.А. Копусов, заместитель О.Ю. Шмидта в плавании на «Челюскине». Внутри ПУ выделились два отдела – гидрометеорологической и радиослужбы. В 1935 г. Полярное управление переименовали в Управление полярных станций (УПС). 22 июня 1936 г. СНК СССР специальным постановлением принял «Положение о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР». УПС следует там сразу за Управлениями морского и речного транспорта (УМиРТ) и полярной авиации (УПА), что отражает три базовых составляющих ГУСМП – флот, авиацию и полярные станции. В задачи УПС в структуре центрального аппарата ГУСМП входило «строительство и руководство работой полярных гидрометеорологических

станций и радиостанций». Оно должно было «разрабатывать планы работы Главного управления Северного морского пути в области гидрометеорологической службы, осуществлять общее руководство и контроль за работой территориальных управлений в указанной области, непосредственно руководить работой морской сети полярных гидро-метеорологических станций и радиостанций, а также сети радиоцентров и радиоузлов». Вместе с тем в структуре ГУСМП предусматривалось семь территориальных управлений: Архангельское (Архангельск); Омское (Тобольск); Красноярское (Игарка); Якутское (Якутск); Дальневосточное (Владивосток); Ленинградское (Ленинград) и Мурманское (Мурманск). В каждом теруправлении предусматривался свой госбюджетный Отдел полярных станций. В его непосредственное распоряжение передавались все средства на «изыскания и строительство... метеорологических станций и радиостанций, состоящих в непосредственном подчинении территориальных управлений». Созданная структура была весьма сложной и неудобной, что затрудняло руководство не только сетью полярных станций, но и всем главком. В каждом теруправлении были свои метеостанции, наряду с полярными станциями центрального подчинения. Не случайно от системы теруправлений быстро отказались из-за её неэффективности, что продемонстрировала злосчастная навигация 1937 г., когда почти весь флот зазимовал во льдах.

Постановлением СНК СССР от 25 января 1941 г. № 189 «О структуре и штатах Главного управления Северного морского пути при Совнарком СССР» структура ГУСМП существенно упростилась. Управление морского и речного транспорта разделилось на два – Управление арктического флота и портов и Управление речного флота, УПА и УПС сохранились под прежними названиями. Более южные метеостанции вернулись обратно в региональные управления по гидрометеорологии, а в ведении ГУСМП остались 53 полярные станции, располагавшиеся непосредственно вдоль трассы СМП от пролива Карские Ворота до порта Провидения. В их число включили метеостанцию в г. Анадыре и радиостанции в бухте Кожевникова, пп. Провидения, Угольной, Зырянке, отдел радиосвязи и гидрометеостанций в г. Якутске, а также ещё не построенные пункты наблюдений в проливе Санникова, о-вах Петра, мысе Песцовом, мысе Молотова.

И.А. Копусов отправился на зимовку в бухту Тихую, и в 1938 г. УПС возглавил Герой Советского Союза Э.Т. Кренкель (1903–1971), вернувшийся после дрейфа на станции «Северный полюс-1». Как кадровый полярник, он пользовался большим авторитетом не только у руководства, но и у «простых работников Советского Севера». Начальником управления он работал до 1940 г. и был заменён заместителем А.Г. Капитохиным

(1892–1958), который в 1935–1936 гг. руководил зимовкой на большой станции о. Уединения. Капитохин недолго оставался на посту начальника УПС и в сентябре 1941 г. ушёл на фронт сначала командиром полка, а затем дивизии, закончив войну генерал-лейтенантом.

До войны постепенно выработалась система организации зимовок на полярных станциях. Сложилась структура штата, появилось специализированное учебное учреждение – курсы полярных работников при Московском гидрометеорологическом техникуме в Кучине (КПР). Зимовщики заключали договор на один-два года, в котором, в частности, был предусмотрен ненормированный рабочий день.

Обычно персонал насчитывал 6–10 человек, на крупных станциях – до 30. На больших станциях начальник был освобождённый, на маленьких совмещал обязанности метеоролога, радиста или механика. В небольших коллективах он именовался не начальником станции, а старшим по зимовке. Освобождённые парторги направлялись только на самые крупные станции – в бухту Тихую, пролив Маточкин Шар, на мыс Челюскин, в Тикси, на Диксон. Обычно парторг, профорг и комсорг назначались/выбирались из числа специалистов. Начальник станции, парторг и профорг образовывали так называемый «треугольник», подписывая, например, социалистические обязательства или документы внутреннего распорядка, например о премировании лучших работников. Главную роль играл начальник станции, со времён Г.А. Ушакова и О.Ю. Шмидта выполнявший функции представителя власти. Он имел право регистрировать браки, разводы, смерти, регулировал взаимоотношения с местными жителями или хозяйственными организациями, если таковые имелись. Но вблизи большей части небольших полярных станций их не было, и они очень быстро стали единственными инфраструктурными центрами пустынных побережий и островов со связью, информацией, медпомощью. Наряду с фундаментальными наблюдениями за погодой и льдами, это важнейшая функция станций, не потерявшая актуальность до настоящего времени. Закрытие их в 1990–2010-е гг., продолжающееся и сейчас, обнажило огромные территории, на которых не осталось ни одного поселения.

В штат станции входили метеорологи (один-три человека), два-три радиста, механик и повар. На более крупных станциях среди сотрудников были один-два гидролога (в основном на прибрежных или речных станциях), один, редко два актинометриста, два-три аэролога, увеличивалось число механиков и радистов, появлялись врачи. Последние играли очень важную роль в районах с местным населением, не только осуществляя приём, но и проводя объезды населения по стойбищам или промысловым становищам, приём родов и т.п. Должность служителя существовала

на станциях в 1920–1930-е гг., часто совмещаясь с должностью каюра или вычислителя. В обязанности служителя входили топка печей, уборка помещений, заготовка воды и т.д. Позже эта должность осталась только на крупных станциях и стала называться «рабочий».

Зимовать до войны часто ехали неквалифицированные члены семей, обычно жёны сотрудников, которые в документах именовались иждивенцами, иногда – с детьми. Организация их пребывания на станции зависела от начальника. Иждивенки, если не вливались в работы станции, бывали источниками конфликтов, но чаще начинали выполнять те или иные обязанности – поваров, библиотекарей (на больших станциях), служителей или начинали помогать в наблюдениях, повышая своё образование. Про таких специалистов писали «подготовлен на станции» и, при наличии штатных единиц, их зачисляли на работу в качестве сотрудников. Так, Е.К. Симцова, жена И.Ф. Битриха, начальника п/ст Бухта Тихая в 1934–1936 гг., начала работать помощником актинометриста, жена парторга Тихой В.Г. Абрамовича Н.В. Кухтина заняла должность библиотекаря. «Иждивенкой» считалась даже супруга начальника о. Врангеля А.И. Минеева В.Ф. Власова, отзимовавшая с мужем безвыездно пять лет (1929–1934) и выполнявшая метеорологические наблюдения.

Кроме работников среднего звена, на зимовки в 1930-е гг. ехали высококвалифицированные специалисты с высшим образованием. На о. Белом в 1934–1935 гг. и на о. Генриетты в 1937–1938 гг. зимовал биолог Л.И. Леонов, на о. Врангеля в 1937–1938 гг. – геолог Л.В. Громов, на о. Уединения в должности гидролога в 1934–1935 гг. – актинометрист Н.Г. Черниговский и в 1938–1939 гг. – гляциолог Б.А. Савельев (впоследствии – директор Музея земледования МГУ имени М.В. Ломоносова в 1962–1978 гг.). Черниговский с 1931 г. зимовал на Маточкином Шаре и мысе Челюскина. На Уединения он провёл первые наблюдения за проникновением солнечной энергии под снег и лёд. На первую зимовку на о. Уединения (1934/35) остались восемь рабочих-строителей, частично неграмотных. Начальник станции С.В. Шманев организовал учебные курсы и преподавал математику, Черниговский заведовал учебной частью, читая лекции по географии, истории Арктики, гидрологии и геофизике. Метеоролог В.М. Бизин преподавал русский язык, врач Г.В. Божовский – биологию, радист Н.Д. Большаков – радиодело, второй радист М.А. Лившиц и С.В. Шманев – политграмоту<sup>1</sup>.

Оборудование поставлялось не всегда нужного качества, и наблюдателям приходилось постоянно что-то придумывать и изобретать.

<sup>1</sup> Отчёт о работе п/ст «Остров Уединения» за зимовку 1934–1940 гг.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1321. 389 л.



Отличался этим, например, уже упоминавшийся первый начальник Уединения С.В. Шманев, «...неоднократно своей неиссякаемой изобретательностью приходивший на помощь в безвыходные, казалось бы, моменты»<sup>1</sup>. В частности, он сделал клей из сквашенного сгущённого молока, изготовил вручную ленту для гелиографа, из селенового фотоэлемента в экспонометре фотоаппарата ФЭД сконструировал три пиранометра и фотометр-люксметр. По фотометру он провёл 515 серий наблюдений рассеянной освещённости по 10 отсчётов. Для аэрологов он собрал настолько удачные часы-будильник, что они рекомендовали их к использованию на других станциях.

Если бы не «феноменальный всесторонний опыт биолога Леонова», то не была бы к назначенному сроку начала навигации запущена батарея на маяке о. Белого весной 1935 г. Леонов нашёл рецепт «как варить асфальт»<sup>2</sup>, сварил кислотоупорные краски и лак. Часовые механизмы самописцев на Уединения в 1948–49 гг. ремонтировал начальник станции А.С. Целовальников.

Очень разной была квалификация радистов и механиков. Многие приходили с флота или из армии, и качество связи и бесперебойная работа двигателей были обеспечены. Если же сотрудники не обладали необходимыми умениями и/или старанием, то зимовки проходили нервно.

Особенно важна была работа повара. Хороших поваров зимовщики, складываясь, премировали из своих заработков. Хороший повар – «все зимовщики прибавили в весе». Плохой повар, напротив, – постоянный источник напряжённости в коллективе. Если же его не было, и зимовщики выполняли эти работы по очереди, то в ПУ шли постоянные жалобы на то, как трудно выполнять свои прямые обязанности при наличии «кухонной каторги». И лишь некоторые, как старший по зимовке Э.Т. Кренкель в 1935–1936 гг. на мысе Оловянном, выполняли обязанности повара добровольно. В коллективах численностью 3–5 человек штатной единицы повара часто не было. Если же должность повара сокращалась (например, из-за недостаточного снабжения, неполной выгрузки и/или сокращения штата), то «проведённая зимовка прошла без жертв, только благодаря здорового молодого сильного организма всех сотрудников, но могло быть хуже»<sup>3</sup>.

Сложилась система организации связи. До начала 1930-х гг. станции работали практически индивидуально, передавая погоду в центр по отдельности. Их было мало, и это было возможно. С увеличением

<sup>1</sup> Отчёт о работе п/ст “Остров Уединения” за зимовку 1934–1940 гг.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1321. Л. 278.

<sup>2</sup> Отчёт о работе полярной станции о. Белый за 1934–1935 гг.: Там же Д. 1304. Л. 23.

<sup>3</sup> Отчёт о работе полярной станции Марре-Сале за 1933–1939 гг. и история полярной станции: Там же. Д. 1296. Л. 56.

количества станций росла нагрузка на радистов, и появилась система «кустов», когда несколько маленьких станций передают («сдают») погоду на одну более крупную («кустовую»), а она, свою очередь, передаёт погоду далее в центр. В «кусты» обычно входили близко расположенные станции. Каналы связи кустовых станций с Москвой улучшались и расширялись. Увеличивался штат, внедрялись новые технологии, на крупных станциях (например, на Диксоне) приёмные и передающие радиостанции разделялись, чтобы помехи от передачи не мешали приёму. О жизни диксонских радистов дают представление рассказы Б. Горбатова «Обыкновенная Арктика», в основе которых лежат впечатления о зимовке 1935–1936 гг.

Условия жизни на станциях в довоенные годы были, как правило, непростые. Если в Бухте Тихой, построенной в 1929 г., каждый зимовщик жил в отдельной комнате или по двое, была телефонная станция на 12 номеров, большая кают-компания, библиотека и т.д., то на первой зимовке на о. Уединения в бараке на одного человека приходилось всего 3 м<sup>2</sup> жилой площади, т.к. часть стройматериалов унесло, а число зимовщиков превысило плановую. Из-за нехватки жилплощади на зимовку был оставлен только один метеоролог В.М. Бизин, которому пришлось год работать по полной программе в одиночку – три срока метеорологических наблюдений, полная программа гидрологических. Не удивительно, что из-за переутомления он несколько раз опаздывал на срок. Аналогичная ситуация получилась на о. Рудольфа в 1936 г., когда для выполнения важнейшей работы – снабжения сводками погоды готовящейся воздушной экспедиции Водопьянова-Шмидта был оставлен на два года (1936–1938) только один метеоролог М.М. Каменецкий. Обслуживая все лётные и морские экспедиции 1937–1938 г., в самую горячую пору он неделями спал урывками, давая авиапогоду каждый час.

Такая ситуация сохранилась и в послевоенное время. Вот две записи из дневника метеоролога М.М. Кожухова, работавшего в 1947 г. на навигационной (до 1950 г. работавшей только летом в период навигации) станции о-ва Гейберга<sup>1</sup>.

23–25 августа – «ежечасная авиапогода. Не выдерживаем. У Володи (радист В.М. Меркулов. – Ф.Р., Н.Е.) судовая вахта. Я уже трое суток не раздеваюсь. Сплю за столом»;

26–27 августа – «Сильный буран... Двадцать четыре раза на метеоплощадку. ...Спать, спать, спать».

<sup>1</sup> Материалы по истории полярной станции о. Гейберга (часть 1, 1940–1953): Там же. Д. 3270. Л. 146–152.

Если из-за штормов удавалось выгрузить только часть снабжения, персонал сокращали, т.к. топить все помещения было невозможно. Разгрузки проходили часто при сильном накате и превращались в мучительную операцию, когда и экипажу, и в первую очередь зимовщикам, стоя по пояс или по плечи в ледяной воде поздней осенью, приходилось таскать тяжёлые ящики с оборудованием, стройматериалами и продовольствием. Иногда, как на о. Белый в конце августа 1934 г., дошло до «крови в испражнениях» у радиста В.И. Грачёва, а у начальника И.А. Сидорина кровь шла с мочой – из-за отсутствия подходящего катера весь груз разгружали и таскали на руках, «дело дошло до грыжи в 2-х случаях»<sup>1</sup>.

На первую зимовку на о. Белый 8 сентября 1933 г. пароход «Арко» завёз много домов, но до снега девять зимовщиков под руководством Д.В. Зарецкого успели построить только баню и кухню-временку. При разгрузке парохода рваную рану на ноге получил механик А.К. Летяшев. В бане устроились на жильё. Её по крышу занесло снегом, только трубы торчали, вниз вели подснежные ходы в дом и на кухню. Плавник на отопление зимой возили на собаках.

На следующий год смена под руководством И.А. Сидорина для строительства вынула около 80 м<sup>3</sup> мёрзлого грунта, люди обижались, что такая ударная работа не была замечена Политуправлением. Топливо разгрузить не смогли и, когда зимовщикам сообщили, что п/х «Русанов» везёт уголь, в уже установленном припайном льду проббили канал в 2 м шириной и 1 км длиной, вывели плавсредства навстречу. И все труды оказались напрасны – получили радиограмму, что пароход повернул обратно. Пришлось сжечь для отопления все завезённые ранее, но не построенные дома.

Поздней осенью 1937 г. на о. Белый часть груза была утоплена при разгрузке, девять грузчиков, не сумевших вернуться на корабль, остались на вынужденную зимовку, а топливо не выгрузили. На плечи начальника станции Маслова легла трудная задача не только обеспечить нормальное функционирование станции, но и занять лишних неквалифицированных людей.

Выше упоминалась аналогичная ситуация на о. Уединения, когда начальник станции С.В. Шманев создал учебный комбинат и обеспечил выпуск восьми стенгазет и трёх спецбюллетеней, посвящённых смерти Кирова, Куйбышева и займу II-й пятилетки. За зиму зимовщики проработали решения ноябрьского (1934) Пленума ЦК ВКП(б), VII съезда Советов, материалы о троцкистско-зиновьевской контрреволюционной группе и приговор суда по делу об убийстве С.М. Кирова, речи Сталина в Кремлёвском дворце и о новом уставе с/х артели. «Художественная

<sup>1</sup> Отчёт о работе полярной станции о. Белый за 1934–1939 гг.: Там же. Д. 1313. Л. 111.

литература была перечитана каждым в отдельности почти всеми зимовщиками, в порядке громкой читки читались произведения Максима Горького, Чехова, Салтыкова-Щедрина...» При этом «жизнь протекала трезво»<sup>1</sup>. В результате станция о. Уединения стала одной из пяти первых образцовых, а С.В. Шманева по итогам зимовки УПС наградила.

Зимовщики первой смены о. Русского (начальник П.П. Попов) купили «два живых цветка, пальму и фикус, что значительно разукрасило нашу кают-компанию»<sup>2</sup>.

Катастрофически плохо функционировало одно из немногих подразделений ГУСМП, работавших на хозрасчёте: Контора по техническому, продовольственному и промтоварному снабжению учреждений, предприятий, судов и экспедиций Главного управления Северного морского пути «Арктикснаб». Редкий отчёт о зимовке в 1930–1950-е гг. обходился без критики этого учреждения. Менялись начальники, но отношение к нуждам полярников оставалось не лучшим. Вот несколько примеров.

Первая смена на о. Русском в 1935–1937 гг. спала без подушек, а отправилась на зимовку без передатчиков и распределительных щитов. В 1937 г. пароходы «Малыгин» и «Кузнецкстрой» завезли 20 сапожных щёток и 30 платяных. Из восьми термометров четыре прибыли со штампом на сертификате «Для гидрометслужбы СССР не годны» (на такие термометры жаловались на многих станциях). При этом «географических карт было принято пять штук одной Африки». Не было даже исправных фонарей, чтобы в полярную ночь ходить на метеоплощадку.

Станция «из года в год... недополучает даже положенные ей свежие овощи»<sup>3</sup>. Отход и потери картофеля достигают 50 %. «...Прибывшая в 1952 г. корова не могла дойти 500 м и свалилась на полпути до скотника»<sup>4</sup>.

Полярная станция Исаченко (о-ва Сергея Кирова), 1954: не завезли спичек, и каждую приходилось делить на 4 части; 1957: «...завезли... отсев от Норильского угля»<sup>5</sup>.

Для завершения этой темы снова И.А. Сидорин, один из самых принципиальных начальников станций: «Прошу извинить за резкое сравнение, но всё это напоминает покойной памяти снабжение армии Николая в империалистическую войну». В отчёте этой же зимовки – фото козла

<sup>1</sup> Отчёт о работе п/ст «Остров Уединения» за зимовку 1934–1935 гг.: Там же. Д. 1322. Л. 16–17.

<sup>2</sup> Альбом к отчёту полярной станции о. Русский: Там же. Д. 1298. Л. 9, 14.

<sup>3</sup> Материалы по истории полярной станции о. Русский (часть II, 1948–1952): Там же. Д. 3319. Л. 26.

<sup>4</sup> Материалы по истории полярной станции о. Русский (часть III, 1953–1955): Там же. Д. 3320. Л. 47.

<sup>5</sup> Материалы по истории п/ст. о. Исаченко. 1953–1959: Там же. Д. 3283. 162 л.

с подписью: «Лет ему более 10. Мясо, естественно, будет вонять, «как из ружья». Завезён в 1935 г. В паёк бы его начальнику Арктикснаба»<sup>1</sup>.

Несмотря на описанные трудности и проблемы, к началу войны Северморпуть был обеспечен надёжной качественной информацией о погоде и ледовых условиях, что позволило наладить достаточно стабильное судоходство и полёты многочисленных самолётов. На островах и побережьях арктических морей появилась сеть зимовок – инфраструктурных центров освоения Севера. О них знали местные жители, промышленники, моряки и лётчики, находившие на станциях приют и помощь.

### **Сеть полярных станций в 1941–1963 гг.**

Военное время – тяжелейшее испытание для всей страны. Многие полярные станции оказались на переднем крае обороны. Нападениям германских подводных лодок подверглись Малые Кармакулы, мыс Желания, о. Уединения (1942), залив Благополучия, о. Правды (1943), мыс Стерлегова (1944). Часть из них была сожжена, некоторые (залив Благополучия) более не восстанавливались. Люди при этих нападениях почти не пострадали. Крейсер «Адмирал Шеер» в августе 1942 г. напал на Диксон, атаку отразили со сравнительно небольшим ущербом, но погибло семь моряков п/х «Дежнёв». Когда на станции пришло распоряжение подготовить укрытие в случае нападения, то на некоторых оказалось это сделать невозможно. Плоские, как стол, острова – плохое убежище, и полярники жили и работали буквально на линии фронта. Зимовали дольше, не по году, а по два и три, с весьма скудным снабжением, особенно материально-техническим. Часто приходилось самим расчерчивать бланки, ленты для самописцев, чинить часы и другие приборы. Научно-технические отчёты тех лет, как правило, – тонкие рукописные тетрадки из папиросной бумаги или оборотов исписанных листов. Но по-прежнему тщательно снимались копии с основных книжек наблюдений. Написанные чернилами, тушью или карандашом, они сохранились в дальних углах сараев давно заброшенных станций, и часто на полусгнивших и покрытых плесенью бланках ещё можно прочесть не только ровные колонки цифр, но и фамилии наблюдателей. По-прежнему строго контролировалось качество наблюдений, а работа наблюдателей строго оценивалась. Отчёты военных лет в основном корпусе документов РГАЭ по полярным станциям практически отсутствуют, и не всегда можно восстановить фамилии тех, кто нёс вахту на метеорологическом фронте Арктики.

Тем не менее, новые станции появлялись и в военное время. Весной 1942 г. первые наблюдения на о. Малый Таймыр провел В.Ф. Терзиманов.

<sup>1</sup> Отчёт о работе полярной станции о. Белый за 1934–1935 гг.: Там же. Д. 1304. Л. 41, 44.

Осенью, в самую тяжёлую пору Сталинградской битвы, после знаменитого приказа № 227 «Ни шагу назад», на синоптических картах появились полярные станции на Восточном Таймыре (о. Андрея) и о. Котельном (пролив Санникова). Их возглавили кадровые полярники радист Д.А. Стронг и гидролог Ф.А. Куренков, безвыездно работавшие до 1946 г. Но если на о. Андрея и Малом Таймыре зимовщики поселились в деревянных домах бывших гидрографических экспедиций, то на Санникова первые четыре года зимовщики жили в якутской промысловой избе, обложенной дёрном (тардохе). Летом 1946 г. они перешли в новый дом, но 7 ноября 1946 г., уже при новой смене, он... сгорел из-за искры, и им пришлось вернуться в тесный тардох.

Многие кадровые полярники погибли на фронте, куда стремились, несмотря на распространявшуюся на работников ГУСМП бронь. Погиб в бою романтик Арктики К.М. Званцев, пропал без вести с лётным экипажем Иосифа Черепкова гидролог И.Г. Овчинников, погибла почти вся смена, ехавшая на «Сибирякове» в 1942 г. Большие потери понесло УПС при торпедировании 12 августа 1944 г. германской подводной лодкой грузо-пассажирского п/х «Марина Раскова», который вёз большую группу зимовщиков на станции Диксон, Челюскин, Матшар, бухту Тихую, Стерлегова, Гыдоямю, Малый Таймыр и др. Многие ехали семьями, и в этой катастрофе погибло 107 женщин и почти все дети.

В 1944 г. в УПС произошли крупные изменения. Его возглавил военный радист М. Шварцберг, и с ним пришло новое название: Управление полярных станций и связи (УПСиС). После двух лет руководства его снова сменил Э.Т. Кренкель (1946–1948). В 1946 г. он сам возглавил снабженческий рейс на «Г. Седове», чтобы лучше ознакомиться с послевоенным состоянием полярных станций. В этом рейсе с подачи А.А. Фадеева участвовал писатель-фантаст Александр Казанцев (1906–2002), инженер по образованию, фронтовик. Некоторые его впечатления, детали и сюжеты из жизни Арктики, увиденные в рейсе, вошли в романы «Арктический мост» (1941–1946), «Мол «Северный» (1952) и др.

Для удобства управления Арктику разделили на сеть Арктических районов (АР) параллельно имевшемуся административному делению. Центром района выбиралась крупная полярная станция или обсерватория, на базе которых создавались районные радиометцентры (РРМЦ) с синоптическими бюро, отделами ледовых прогнозов, гидрологическими отделами. В 1940-х их было не менее восьми: Амдерминский, Диксонский, Дудинский, Челюскинский, Косистый, Хатангский, Тиксинский, Певекский, Провиденский. Небольшие станции «сдавали туда погоду», и синоптики РРМЦ сами строили синоптические карты по своему району и давали прогнозы кораблям и самолётам. В Диксоне и Певеке

они работали в тесном контакте со Штабами морских операций соответственно Западного и Восточного секторов Арктики.

Перечислим основные позиции программы наблюдений 1948 г. обычной береговой или островной станции II-го разряда с персоналом от 5 до 10 человек<sup>1</sup>. Метеорологические наблюдения: до 1935 г. – 3 раза в сутки, в 1935–1950 гг. – 4 раза в сутки, а с 1 января 1950 г. – 8 раз в сутки, при этом штат наблюдателей увеличивался до трёх человек.

Наблюдения велись за атмосферным давлением, температурой и влажностью воздуха, температурой почвы, количеством осадков (два раза в сутки), продолжительностью солнечного сияния (смена лент гелиографа раз в сутки), скоростью и направлением ветра (по флюгеру, позже – по анеморумбометру), снежным покровом на метеоплощадке и путём ежедекадных маршрутных снегосъёмок, дальностью видимости, количеством и видами облачности, явлениями погоды. Наблюдения за последними велись не только в сроки наблюдения, но и непрерывно между сроками.

Береговые гидрологические наблюдения включали измерение температуры воды в поверхностном слое – при отсутствии льда – 4 раза в сутки, в остальное время – 1 раз в сутки, зимой – 1 раз в декаду, каждый раз в новой лунке; определение солёности или удельного веса воды – 1 раз в сутки; визуальные и инструментальные наблюдения за волнением – 4 раза в сутки, в шторм более 6 баллов – чаще; наблюдения за уровнем моря – по рейке 4 раза в сутки или с помощью мареографа непрерывно с четырьмя контрольными отсчётами по рейке в сутки, в периоды нагонов и сгонов – каждые 1–2 часа. Уровенные наблюдения требовали точной высотной привязки нулевого уровня поста, для чего на каждой станции устанавливались реперы с известной высотой и требовались регулярные нивелировки футштоков. Если за зиму торосящиеся льды ломали футшток (например, на Малом Таймыре это происходило несколько раз за зиму), то нивелировку следовало проводить каждый раз.

Обширной была программа ледовых наблюдений, которая включала визуальные наблюдения за количеством, видом, формами и сплочённостью льда, что отражалось на специальных схемах; за скоростью и направлением дрейфа льдов; измерение толщины льда, плотности и высоты снежного покрова на льду; измерение ширины припая на профиле в пределах видимого горизонта и определение степени торосистости. Необходимо было регулярно выполнять ледовые разрезы – измерения толщины льда, мощности, плотности и структуры снежного покрова, высоты

<sup>1</sup> Программы научных наблюдений полярных гидро-метеорологических станций. М., 1948. 56 с.

торосов, направлений, форм и размеров застругов по определённым маршрутам.

Рейдовые гидрологические наблюдения (на гидрологических станциях) включали измерения температуры воды, цвета, прозрачности и солёности воды на глубине в постоянных точках в определённые сроки, обычно раз в декаду. При отсутствии льда – с помощью шлюпки, в остальное время – со льда; наблюдения над скоростью течений в тех же точках и в те же сроки.

Маршрутные гидрологические наблюдения (на гидрологических станциях) включали производство гидрологических разрезов, гидрологическую съёмку, определение скоростей течений по профилям и съёмку течений (нанесение на карту направлений течений). Работы проводились до 1960-х гг. на собачьих упряжках, над майной ставились палатки, позже – утеплённые домики на полозьях (балки).

От наблюдателей требовалась полная первичная обработка и критическая проверка полученных материалов, а также регулярная (8 раз в сутки) передача синоптических телеграмм («сдача погоды») на кустовую станцию или в РРМЦ, а также передача оперативной информации как в Главсевморпуть, прогностические и научные центры, так и потребителям – ледоколам, самолётам и транспортным судам.

Сотрудники ГУСМП, как и других ведомств (геологи, геодезисты и др.), после войны получили форму и воинские звания. Начальники станций и старшие специалисты – кадровые сотрудники УПС обычно имели звания инженер-лейтенант, старший лейтенант, капитан СМП.

Для предвоенных, военных и первых послевоенных лет характерно большое количество на станциях «иждивенцев». В разорённой войной стране бесплатный паёк и возможность подкормить детей продуктами охоты и рыбалки значили очень многое. Так, на станции Уэлен в 1942/43 гг. (начальник – механик А.С. Любухин) штат составляли 11 сотрудников, на которых приходилось 12 иждивенцев, в т.ч. 9 детей. Врач З.М. Жукова зимовала с мужем, магнитолог Ляхов имел четырёх иждивенцев (зимовал четвёртый год), радист Бойко – трёх<sup>1</sup>.

Некоторые полярники после фронта вернулись в ГУСМП. Так, И.А. Сидорин, пройдя всю войну, снова получил назначение на станцию о. Белого, где зимовал больше десяти лет назад. Его отчёт о зимовках 1947–1950 гг., ещё более информативный, имеет ярко выраженную критическую направленность и лишён того молодого задора, который чувствуется в первом (1934–1935). Сидорин с печалью отмечает изменения в организации жизни в УПС, на станции и вокруг неё. В частности,

<sup>1</sup> Отчёты полярных станций. 1942: Там же. Д. 1441. Л. 30–41.



заметно изменился к худшему уровень жизни кочевавших на севере Ямала ненцев.

Начальник о. Русский в 1939–1940 гг. опытный политпропагандист (с 1925 г.) механик И.П. Шатунов, уходя на фронт, просил назначить его на Русский, повторил свою просьбу в декабре 1943 г. проездом из госпиталя на фронт и ещё раз в ноябре 1945 г. перед демобилизацией. Несмотря на ряд лестных предложений работы в администрации и «...по партийной линии у себя в области, я предпочёл всё же Арктику и с ней связал свою дальнейшую судьбу, сделав о. Русский своим пробным камнем: решив сделать его лучшей полярной станцией Арктики во всех отношениях, и только добившись этого поеду на другую»<sup>1</sup>. В Архангельске Шатунов «...израсходовал на питание около 7 тысяч своих фронтовых денег, т.к. подъёмные у всех оказались истраченными ещё на месте, а суточные не могли обеспечить хорошего питания при существующих рыночных ценах». Для остававшихся на станции на вторую зимовку он закупил на свои деньги яблок и груш. Если в 1939–40 гг., возглавляя коллектив из четырёх человек, он очень сетовал на отсутствие политбесед, то за зимовку 1946–1947 гг. провёл 12 парткомсобраний, 8 профсоюзных собраний, 21 политбеседу, 6 занятий по техминимуму, 17 групповых и индивидуальных бесед на разные темы.

Первое военное пятилетие прошло для полярных станций в сложных условиях скудного снабжения, иногда критического – топлива не завозили годами, продовольствие – только консервы и крупы на случайных самолётах. Так, в очень тяжёлых условиях проходили первые три зимовки на восстановленной после экстренной консервации 1942 г. станции о. Рудольфа. Придя туда на собаках в мае 1947 г. из бухты Тихой, метеоролог Г.Н. Незамайлов с товарищами (радист Чернов и механик Шапошников) расконсервировали станцию. Осенью пришло судно со снабжением, но затем из-за тяжёлых льдов не было завоза топлива почти пять лет (до осени 1952 г.). Продуктов тоже не хватало, и 6 ноября 1950 г. малокалорийное питание, сырость и холод привели к смерти метеоролога Л.П. Незамайловой. Место её упокоения на острове Рудольфа в настоящее время неизвестно. Температура в помещениях не поднималась выше нуля. Зимой 1951–1952 гг. стало совсем тяжело, топливо закончилось, и пришлось с разрешения УПСиС сжечь исторический памятник – дом экспедиции Э. Фиала 1903–1905 гг., вросший к тому времени в лёд.

При выгрузке 1946 г. на о. Русский в 7 км от станции побили стеклотару, «выкупали в море» сахарный песок, недовыгрузили каменный уголь

<sup>1</sup> Материалы по истории полярной станции о. Русский (часть 1, 1935–1948): Там же. Д. 3318. Л. 65–66.

и дрова. Любая выгрузка на удалении от станции влекла за собой тяжёлую и очень тяжёлую работу по переноске груза, особенно топлива и продовольствия. При отсутствии на станциях в те годы тракторов всё носили на себе. В 1949 и 1950 гг. л/п «Дежнёв» выгружался в трёх километрах от станции, и за зимовку 1950–1951 гг. смена опытного гидрометеоролога М.И. Балыгина перенесла на плечах 157 т разных грузов. Работу коллективов М.И. Балыгина за 1948–1951 гг. на отчёте оценили как «равную постройке новой станции»<sup>1</sup>.

Первым зимовщикам Краснофлотских островов в 1953–1954 гг. (начальник В.А. Разумовский) пришлось носить весь груз (в том числе тонны угля) на плечах за 1,5 км через весь скалистый о. Большой с подъёмом на 31 м и спуском по каменистым склонам. Они даже пытались приспособить для перевозки завезённую на станцию корову, но успеха не достигли<sup>2</sup>.

Но в целом ситуация со снабжением и условиями жизни начала меняться к лучшему в 1950 г., когда многие полярники отметили очень хорошее снабжение этого года, и особенно – в 1957 г., с началом МГГ (Международного геофизического года). Во многих отношениях период 1950–1970-х гг. можно считать этапом стабильного развития сети, которой уделялось значительное внимание. В 1950-е гг. появились новые станции в самых труднодоступных уголках Арктики – на о-вах Виктория, Ушакова, Жохова, Известий ЦИК, Исаченко, мысах Меньшикова (Новая Земля), Харасавэй (п-ов Ямал), в бухте Зимовочной (Северо-Восточный Таймыр), на о-вах Генриетты и Новой Сибири. В районе ключевого для прохода по СМП пролива Вилькицкого работало четыре станции: Гейберга, Солнечная, Челюскин, Малый Таймыр. На летний период (обычно с мая по октябрь) открывалось около десятка навигационных наблюдательных пунктов, большей частью на берегах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. Часто для открытия новых станций использовались, как правило, крепко построенные базы гидрографических экспедиций (о-ва Известий ЦИК, Исаченко, Краснофлотские о-ва, о-ва Новая Сибирь, Вилькицкого, Гейберга, Андрея, Малый Таймыр). Иногда новые станции создавались для обслуживания аэродромов или добывающих предприятий (Эклипс, Рыбак, Зимовочная). Новые станции строились уже с учётом имеющегося опыта по продуманным проектам (например, Харасавэй и мыс Меньшикова), и жилые и производственные условия на них коренным образом отличались от многих станций 1930–1940-х гг.,

<sup>1</sup> Материалы по истории полярной станции о. Русский (часть 2, 1948–1952): Там же. Д. 3319. 203 л.

<sup>2</sup> Материалы по истории полярной станции о-ва Краснофлотские 1953–1959 гг.: Там же. Д. 3293. Л. 63–67.

строившихся часто на голом энтузиазме в крайне суровых условиях (достаточно вспомнить организацию станций мыс Наварин и Перевальная И.Л. Ардамацким в 1934 и 1936–1937 гг.). То есть в 1950-е уже частично выполнялось пожелание метеоролога Уединения В.М. Бизина в 1939 г. об искоренении в работе полярных станций «штурмовщины». Но Арктика оставалась Арктикой, и отдельные станции закрывались на год из-за невозможности их снабдить (например, Солнечная, 1958–1959; о. Андрея, 1963–1964), или персонал сокращался до минимума (о. Исаченко, 1957–1958).

В 1950-е гг. уделялось большое внимание повышению качества наблюдений. Очень строгий контроль проводили инженеры РРМЦ и головной научный институт АНИИ. Продолжали работать КПП (курсы полярных работников), в 1945 г. на базе Школы метеорологии и связи ГУСМП открылось Ленинградское арктическое училище (ЛАУ). Выпускники КПП и ЛАУ составляли большинство наблюдателей-метеорологов, гидрологов, аэрологов, актинометристов. В 1950-е стали готовить специалистов по сдвоенным специальностям – не стало отдельных радистов и отдельных метеорологов, новая специальность стала называться «гидрометеоролог-радиотехник». В конце 1950-х гг. все станции перешли на сдвоенный режим работы. Инженерами-гидрологами на станции направлялись выпускники гидрологического и арктического факультетов знаменитой «Макаровки» – ЛВИМУ (Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адм. С.О. Макарова). Выпускники гидрометтехникумов (Туапсе, Москва, Алексин и др.) встречались реже. Среди работников синоптических бюро и РРМЦ преобладали выпускники Ленинградского и Одесского гидрометинститутов, Казанского, Томского университетов.

В середине 1950-х появилась практика зимовок на полярных станциях специалистов-географов, выпускников или студентов ЛГУ и МГУ, задачей которых было комплексное изучение окрестностей. Иногда они ехали на должности инженеров-географов (И.С. Михайлов, бухта Солнечная, 1955–1956), В.Т. Бутьев (мыс Желания, 1955–56), иногда – метеонаблюдателей (А.Н. Золотокрылин, пролив Санникова, 1956–1958; В.Г. Чигир, Краснофлотские о-ва, 1957–59). Выпускники кафедры полярных стран географического факультета МГУ З.М. Каневский и Н.В. Давидович в 1955–1958 гг. зимовали на п/ст Русская Гавань, в 1957–1958 г. там же работал географ Э.Г. Коломыц.

Существенно улучшилось обеспечение наблюдений. Ушли в прошлое самодельные приборы и расчерченные руками ленты для самописцев. Ленинградский, Тбилисский и Рижский заводы гидрометприборов наладили их выпуск вполне приличного качества. Появились надёжные актинометрические термоэлектрические приборы конструкции

Ю.Д. Янишевского, которые работали на сети с конца 1930-х гг., а кое-где и до сих пор работают, несмотря на трудности с поверками.

Расширение научной составляющей работы и заметное улучшение качества наблюдений полярных станций привело к новому изменению названия УПС. С 1951 г. оно стало называться Управлением полярных станций и научных учреждений (УПСиНУ), несколько лет в 1951–1953 гг. его возглавлял известный полярник Е.И. Толстиков, затем уехавший на организацию дрейфующей станции СП-4. До этого он возглавлял гидрометслужбу УПСиС. В течение многих лет с конца 1930-х гг. как минимум до конца 1950-х одну из главных ролей в руководстве Управлением играл Михаил Иванович Ходов. Радист по образованию, он руководил радиослужбой УПС в 1936–1939 гг., а в начале 1940-х гг. зимовал на мысе Шмидта. Именно М.И. Ходов то в должности заместителя начальника УПС, то в должности его начальника вникал во все детали работы станций, руководил совещаниями по отчётам старших по зимовкам, подписывал большую часть документов. Мы предполагаем, что после ухода Э.Т. Кренкеля с поста начальника УПСиС в 1948 г. фактическим руководителем сети полярных станций ГУСМП был М.И. Ходов, генерал-директор СМП III ранга.

В 1953 г. произошло укрупнение арктических районов: вместо почти десятка более мелких появились Западный, Центральный и Восточный арктические районы. Так, в состав Западного АР вошли Амдерминский, Дудинский и Диксонский АР соответственно с 14, 9 и 32 станциями. Укрупнялись радиометцентры (РМЦ) в Амдерме, Диксоне, Тикси, Певеке, постепенно закрылись в Косистом, Челюскине, Провидения.

В Диксоне, Тикси, Певеке и Баренцбурге в 1953 г. были организованы Арктические научно-исследовательские обсерватории (АНИО), укомплектованные молодыми выпускниками столичных университетов и гидрометинститутотв. Они существовали сравнительно недолго и были внезапно закрыты в 1965 г. Среди молодых сотрудников АНИО были ставшие затем очень известными полярниками Н.А. Корнилов, Б.А. Крутских, А.Н. Чилингаров, И.П. Романов, Э.И. Саруханян, В.Ф. Дубовцев, В.Ф. Захаров и др.

Прорывом в будущее для полярных станций стал Международный геофизический год (МГГ) в 1957–1958 гг. Он стал продолжением Второго МПГ и, по сути, третьим. СССР принял активнейшее участие в МГГ. Началась славная эпоха советских антарктических исследований, для которых были готовы квалифицированные кадры – работники ГУСМП. На станции поступало новое оборудование, расширялась программа, специально готовились наблюдатели. Появились, например, камеры для фотографирования полярных сияний, приборы для изучения

ионосферы и распространения радиоволн. Существенно улучшилась постановка аэрологических и актинометрических наблюдений. Расширение программы и увеличение численности наблюдателей потребовало улучшения как жилищных, так и производственных условий, так как постройки 1930–1940-х гг. пришли в полуразрушенное состояние. Улучшилось и снабжение.

В результате дальнейшего реформирования РМЦ превратились в центры Управлений по гидрометеорологии и контролю природной среды (УГКС) – соответственно Амдерминское, Диксонское (самое крупное, до 42 станций), Тиксинское и Певекское. Самые дальние станции, которые в условиях похолодания климата 1950–1960-х гг. снабжать было сложнее других, были закрыты (например, Генриетты, Новая Сибирь). Но остальные существовали до 1990-х гг. В 1970–1980-е открывались и новые станции, как правило, на самых сложных участках СМП или там, где на синоптических картах были «дыры».

В 1950-е гг. эволюция сети полярных станций проходила параллельно с реформированием самого ГУСМП. Из главка на правах министерства оно превратилось в управление Министерства морского флота, которое, в свою очередь, то объединялось с Министерством речного флота, то разъединялось с ним. Управление полярных станций стало Отделом (ОПС), и руководил им М.И. Ходов. Рискнём предположить, что в подчинении ММФ сеть полярных станций как раз и достигла наивысшего развития, лучшего обеспечения и наиболее внимательной заботы. Потому что создавалась она во многом как раз для флота.

Но в 1963–1964 гг. по инициативе папанинца академика Е.К. Фёдорова сеть полярных станций и её головное подразделение – ААНИИ были переданы из ММФ в Госкомгидромет. И полярные станции стали, «как все» станции. А не секрет, что обеспечение гидрометеорологической службы в стране всегда уступало авиации и флоту. Недаром на многих станциях, размещавшихся в аэропортах, метеорологи уже в 1940–1950-е гг. жаловались на гораздо худшие условия жизни, не говоря уже о зарплатах, которые в гидрометслужбе были (и, увы, остались до сих пор) униженно низкими. Работа полярных станций в системе Гидрометслужбы уже совсем другая история, не менее достойная и интересная, но другая...

Основные результаты работы полярных станций:

1. С помощью полученной со станций оперативной информации за более чем 80 лет безаварийно проведены тысячи судов по Северному морскому пути;
2. Собран гигантский массив данных о метеорологическом, гидрологическом и ледовом режимах прибрежной части морей Северного Ледовитого океана;

3. Полученные данные позволили разработать теоретические основы концепций взаимодействия полярного океана, атмосферы и прибрежной части суши, глобальных закономерностей формирования ледового покрова и его влияния на окружающую среду;
4. Накоплен уникальный опыт регулярных наблюдений (мониторинга) за состоянием природной среды побережий полярных морей;
5. Создан инфраструктурный каркас освоения и изучения гигантских пустынных пространств арктических побережий СССР и России.

КАЗАНИН Г.С., ВЕРБА М.Л.,  
ШКАРУБО С.И., ТРОФИМОВ В.А.

## В начале пути к нефтегазовым кладовым арктического шельфа

KAZANIN G.S., VERBA M.L., SHKARUBO S.I.,  
TROFIMOV V.A.

## At the beginning of the path to the oil and gas deposits of the Arctic shelf

### Сведения об авторах:

**Казанин Геннадий Семёнович**, доктор технических наук, академик РАН, президент РОО «Ассоциация полярников Мурманской области», с 1999 по 2020 гг. – генеральный директор ОАО «МАГЭ» (Мурманск)

**Верба Марк Леонидович**, доктор геолого-минералогических наук, главный научный сотрудник и член Учёного совета ФГУП «ВСЕГЕИ» им. А.П. Карпинского (Санкт-Петербург)

**Шкарубо Сергей Иванович**, кандидат геолого-минералогических наук, заслуженный геолог РФ, с 2006 года – главный геолог ОАО «МАГЭ» (Мурманск)

**Трофимов Виктор Александрович**, помощник генерального директора ОАО «МАГЭ» (Санкт-Петербург)  
[info.spb@mage.ru](mailto:info.spb@mage.ru)

### Authors:

**Kazanin Gennady Semenovich**, Doctor of Technical Sciences, Academician of the Russian Academy of Natural Sciences, President of the Association of Polar Explorers of the Murmansk Region, since 1999 – 2020 – General Director of OAO «MAGE» (Murmansk)

**Verba Mark Leonidovich**, Doctor of Geological and Mineralogical Sciences, chief researcher and member of the Scientific Council of FSUE «VSEGEI» named after A.P. Karpinsky (St. Petersburg)

*Shkarubo Sergey Ivanovich, candidate of geological and mineralogical sciences, honored geologist of the Russian Federation, since 2006 - chief geologist of OAO «MAGE» (Murmansk)*

*Trofimov Victor Aleksandrovich, Assistant to the General Director of OAO «MAGE» (St. Petersburg)  
info.spb@mage.ru*

#### **Аннотация**

Статья посвящена первым пяти годам деятельности Морской арктической геологоразведочной экспедиции, которая сыграла важную роль в истории геологического изучения арктического шельфа и продолжает поныне успешно развиваться. Широкомасштабные нефтегазопоисковые исследования арктического шельфа с 1973 г. начала проводить Комплексная морская арктическая геологоразведочная экспедиция. Её создание положило начало систематическому изучению геологии Баренцева и Карского морей, увенчавшемуся впоследствии открытием богатейших нефтегазоносных провинций. Эту дату можно считать ключевой и для города Мурманска, стартом формирования новой для региона отрасли – морского нефтегазового геолого-геофизического комплекса, давшего мощный импульс развитию инфраструктуры и жилищного строительства.

#### **Abstract**

The article is dedicated to the first five years of the Marine Arctic Geological Expedition (MAGE), which played an important role in the history of geological exploration of the Arctic shelf, and continues to develop successfully today. The Integrated Marine Arctic Geological Expedition began to carry out large-scale oil and gas exploration studies of the Arctic shelf in 1973. This laid the foundation for a systematic study of the geology of the Barents and Kara Seas, which subsequently culminated in the discovery of the richest oil and gas provinces. This date can also be considered as crucial for the city of Murmansk, when the region saw the formation of new geophysical facilities for offshore oil and gas industry, which gave a powerful impetus to the development of infrastructure and housing construction.

#### **Ключевые слова:**

Морская арктическая геологоразведочная экспедиция, МАГЭ, арктический шельф, геофизические исследования, нефтегазовые исследования.

#### **Keywords:**

Marine Arctic Geological Expedition, MAGE, Arctic shelf, geophysical exploration, oil and gas exploration.



Всем известно, что в Баренцевом и Карском морях разведаны крупные и уникальные газовые и газоконденсатные месторождения, такие гиганты, как Штокмановское, Ленинградское, Русановское, разрабатывается нефтяное Приразломное, получена лёгкая нефть при испытании скважины на месторождении Победа. Однако немногие помнят ведущий к этой символической «Победе» весьма нелёгкий путь, пройденный морскими геологами, геофизиками, нефтеразведчиками.

У истоков этого пути стояла и Комплексная морская арктическая геологоразведочная экспедиция, организованная в 1972 г. в Мурманске, в составе одновременно созданного Северного морского научно-производственного объединения – НПО «Севморгео», в которое вошли НИИ геологии Арктики, Полярная и Норильская экспедиции. Во главе объединения стал ученый-нефтяник, будущий академик, Игорь Сергеевич Грамберг.<sup>1</sup>

Идеи о возможности обнаружения нефтяных месторождений на шельфе Баренцева моря восходят к эпохе деятельности учреждённого декретом В.И. Ленина в 1921 г. Плавучего морского научно-исследовательского института – «Плавморнина», первым исследованиям морского дна в рейсах НИС «Персей» под руководством основоположницы морской геологии М.В. Кленовой. На эту мысль наводили также геологические исследования на прилегающей суше, островах Новой Земли, архипелагах Шпицберген и Земля Франца-Иосифа, проводившиеся с начала 1930-х гг. экспедициями Горно-геологического управления Главсевморпути, продолженные сотрудниками НИИГА в послевоенные годы.

История геологических исследований акваторий арктических морей России, непосредственно нацеленных на поиски нефти и газа, насчитывает около полувека. Первые сейсмические работы в южной части Баренцева (Печорского) моря были проведены в конце 60-х гг. XX в. Геленджикским отделением ВНИИМоргео под руководством Л.И. Когана. Их целью была попытка проследить на шельфе нефтегазоносные структуры Тимано-Печорской провинции.<sup>2</sup>

Широкомасштабные нефтегазопроисследовательские исследования арктического шельфа начала проводить с 1973 г. именно мурманская экспедиция – КМАГЭ. Её создание положило начало систематическому изучению геологии Баренцева и Карского морей, увенчавшемуся впоследствии открытием богатейших нефтегазоносных провинций. Эту дату можно

<sup>1</sup> 25 лет на Арктическом шельфе России // Сборник научных трудов, посвящённый 25-летию производственной деятельности Морской арктической геологоразведочной экспедиции (МАГЭ). СПб., 1999. 106 с.

<sup>2</sup> От Арктики до Антарктики // Юбилейный альбом «30-летию МАГЭ посвящается...» Мурманск, 2002. 112 с.

считать ключевой и для города Мурманска, стартом формирования новой для региона отрасли – морского нефтегазового геолого-геофизического комплекса, давшего мощный импульс развитию инфраструктуры и жилищного строительства.

Первооткрывателями нефтяных месторождений по обыкновению считаются буровики, но эти открытия предваряют несколько стадий геологоразведочных работ. И первым, необходимым этапом, без проведения которого нельзя перейти к следующей, поисковой стадии, являются региональные работы. На их основе проводится общая оценка углеводородного потенциала осадочных бассейнов, выявляются крупные тектонические элементы и связанные с ними зоны потенциального нефтегазонакопления, а зачастую и собственно перспективные структуры.

Поэтому наш очерк преследует цель рассказать о том, как начиналось это масштабное изучение арктического шельфа, о коллективе, трудом которого были заложены основы дальнейших открытий. Ниже речь пойдёт в основном о первых пяти годах деятельности Морской арктической геологоразведочной экспедиции, которая сыграла важную роль в истории геологического изучения арктического шельфа и продолжает поныне успешно развиваться. Применяя современное оборудование для изучения геологии, картирования морского дна, геотехнических работ на месторождениях, экологических изысканий, инспектирования подводных коммуникаций, экспедиция занимает уверенную позицию на рынке геолого-геофизических услуг<sup>1</sup>.

Начальником созданной в 1972 г. мурманской экспедиции был назначен морской офицер, капитан 2 ранга в отставке – Николай Николаевич Трубятчинский (рис. 1). Магнитолог по образованию, он уже имел большой опыт организации геофизических исследований в Атлантическом океане. Его энергия, энтузиазм и вера в будущие открытия вдохновляли сотрудников на успешное выполнение самых трудных задач по поиску перспективных структур – потенциальных скоплений нефти и газа. Его правой рукой стал опытный хозяйственник, ранее заместитель начальника Полярной экспедиции Фёдор Николаевич Ковров. Инженерную службу экспедиции возглавил Николай Михайлович Яковлев, сейсморазведчик, первооткрыватель Уренгойского месторождения.

Главным геологом с первых дней существования экспедиции был Марк Леонидович Верба, принимавший непосредственное участие в морских работах на судах в качестве начальника рейса и руководивший

---

<sup>1</sup> Казанин Г.С., Иванов Г.И., Казанин А.Г. Инновационный вектор развития ОАО «МАГЭ» – основа стабильного развития компании // Разведка и охрана недр. 2017. № 10. С. 4–11.



Рис. 1. Н.Н. Трубяччинский, В.С. Гаврилов, М.Л. Верба. 1977 г.

камеральной обработкой полученных материалов. Документы, хранящиеся в геологических фондах, научные труды, книги и статьи, опубликованные ранее<sup>1</sup>, содержащие личные впечатления и оценки автора, положены в основу этого очерка.

Для работы созданной экспедиции нужны были специалисты-геофизики, производственные помещения, аппаратура, суда. Для получения финансирования необходимо было брать на себя выполнение определённых объёмов работ, а как их выполнять, не имея пока ни судов, ни оборудования? Решение проблемы подсказал Аркадий Григорьевич Краев, в то время заместитель начальника управления по морским работам Мингео СССР. Сотрудники будущей экспедиции до конца 1972 г. зачислялись в Полярную экспедицию как партия, а для составления проекта работ выделялось 50 тыс. рублей.

К концу 1972 г. приобрели два средних рыболовных траулера – «Всадник» и «Сазан», заказали сейсмические станции и морские магнитометры. Приняли на работу первых опытных геофизиков – Евгения Яковлевича Готмана и Всеволода Сергеевича Гаврилова, позднее ставшего главным инженером экспедиции. Составили первый проект морских геофизических работ на 1973 г., где предусматривалась и аренда судов.

В полевом сезоне 1973 г. экспедиция провела работы в Баренцевом море на пяти судах. На гидрографическом судне Северного флота «Эльтон» и на СРТ «Всадник» отрабатывались первые сейсмические профили в Баренцевом море. На трёх арендованных судах гидрографического предприятия Минморфлота были выполнены гравиметрическая и гидромагнитная съёмки на шельфе Шпицбергена. Основу полевых отрядов составили вчерашние студенты – Александр Васильев, Николай Федухин, Валерий Захаренко, Виталий Журавлёв, Александр Прялухин, ставшие впоследствии ведущими специалистами экспедиции. А выпускник Казанского университета Ринат Мурзин в 1987 г. сменил Н.Н. Трубытчинского на посту генерального директора МАГЭ, став позднее начальником Управления ресурсов недр континентального шельфа и Мирового океана МПР РФ. Так было положено начало «конвейеру» нефтепоисковых работ, которые позволили уже через три года приступить к подготовке перспективных структур к разведочному бурению.

В 1970-е гг. государство не жалело денег на развитие будущей ресурсной базы нефти и газа, щедро финансируя региональные работы и поиски локальных структур на шельфе арктических морей. Объединение

---

<sup>1</sup> Верба М. «...Труба зовёт!» (очерки первых лет деятельности КМАГЭ на Баренцево-Карском шельфе). СПб., 2007. 208 с.; Верба М.Л. Летопись МАГЭ: открытие Ленинградской структуры на Карском шельфе // Разведка и охрана недр. 2014. № 4. С. 51–56.



«Южморгео» передало на север сейсморазведочное судно «Владимир Обручев». Экспедиция также получила в своё распоряжение рыболовный траулер «Север», китобойцы «Смелый», «Стерегающий», «Скользкий», водолазный бот «Акварин». И наконец, новое специализированное научное судно финской постройки – НИС «Профессор Куренцов» с 1975 г. стало бороздить просторы арктических морей и Мирового океана (рис. 2). Регулярно шло централизованное обеспечение геофизической аппаратурой, началось строительство здания экспедиции. Продолжалось пополнение состава специалистов за счёт выпускников самых авторитетных вузов страны – МГУ, Ленинградского и Днепропетровского горного института.

Первыми сейсмическими и гравимагнитными исследованиями КМАГЭ (ныне ОАО «МАГЭ») были очерчены крупнейшие осадочные бассейны на шельфе Баренцева и Карского морей. Стало очевидно, что структуры Тимано-Печорской и Западно-Сибирской нефтегазоносных провинций имеют продолжение на прилегающем шельфе.

С 1973 по 1978 г., за первое пятилетие работы предприятия, были получены впечатляющие результаты. В южных районах Баренцева моря работами КМАГЭ выявлено 27 локальных структур, в том числе Варандейская, Приразломная, Больше-Гуляевская (позднее переименованная в Долгинскую); такие структуры, как Куренцовская, Дресвянская, Северо-Гуляевская, подготовлены к бурению, а Мурманская, Северо-Кильдинская и Поморская общей площадью 1668 кв. км сданы под глубокое бурение (рис. 3).

В Карском море установлено 11 структур, из которых 8 оконтурено, а Ленинградская и морская часть Харасавэйской сданы под глубокое бурение. Общая площадь подготовленных структур – 2340 кв. км, из которых 1800 кв. км приходится на уникальную Ленинградскую структуру, на которой выявлен и прослежен сейсморазведкой газо-водяной контакт в сеноманской продуктивной толще.

История открытия Ленинградской структуры приводится ниже по описанию М.Л. Вербы, непосредственного участника поисковых работ<sup>1</sup>.

С целью обнаружения перспективных локальных поднятий на Южно-Карском шельфе в 1977 г. в рамках нового объекта предстояло выполнить сеть поисковых профилей МОВ-ОГТ на мористом северо-западном продолжении Нурминского мегавала. С учётом относительно простого, как считалось тогда, геологического строения Карского шельфа густота профилей, которая формально должна соответствовать масштабу 1:200 000, была разрежена почти в половину, но с таким расчётом, чтобы гарантированно не пропустить крупные структурные ловушки. Выбор

<sup>1</sup> Верба М.Л. Летопись МАГЭ. С. 51–56.

этой площади был продиктован соображениями общего плана: Нурминский мегавал на суше п-ова Ямал представлял собой цепочку крупных локальных поднятий, едва ли не каждое из которых содержало газовые залежи. Предполагалось, что и на его морском продолжении будет прослеживаться череда таких же крупных перспективных структур.

Предполагалось, что как только море освободится от ледового покрова, на выполнение работ отправится флагман экспедиционного флота КМАГЭ НИС «Профессор Куренцов», оснащённый 24-канальной сейсмической косой и всем необходимым для работ МОВ-ОГТ. Начальником рейса Н.Н. Трубятчинский назначил М.Л. Вербу, занимавшего в то время должность главного геолога КМАГЭ, исходя из двух соображений. Во-первых, это позволит организовать на борту оперативную геологическую обработку данных. Во-вторых, это сделает более простым механизм согласований возможных изменений схемы проектных профилей с вышестоящим руководством.

В Карском море быстро отработали плановую сетку профилей, но новых локальных поднятий не нашли. Только на одном из самых дальних профилей, похоже, наметился слабый подъём опорного сейсмического горизонта. Примерно в этом месте А.Ф. Яковлева и Е.Н. Зацепин ещё в 1974 г. предполагали наличие поднятия, которое они назвали Ново-Скуратовским, но оно было намечено в самой верхней части разреза по работам «центральной лучом». Надо было проверить эти данные, для чего продлить уже за пределами утверждённого района один из профилей и отработать рассечки. Это значит, что предстоит дополнительная работа для начальника геодезического отряда М. Драбкина, которому надо оперативно выполнить расчёт координат намеченных профилей (в наше время, когда получили широкое распространение системы GPS и ГЛОНАСС, эта процедура уже утратила смысл). Было бы преувеличением сказать, что он обрадовался, получив это важное задание, но к утру расчёт был готов: можно начинать новые профили.

Случайности, однако, словно подстерегали нас. Только пошли на плавный поворот – циркуляцию – как в лабораторию влетает начальник сейсмического отряда А. Прялухин, весь в чём-то красном, как в крови. Это прорвало шланг в сейсмической лебёдке. Из неё вытекло нечто, похожее на тормозную жидкость в автомобиле, и казалось, что работа закончена. Без этой жидкости лебёдка – просто груда мёртвого железа. У мотористов нашлись припасы, сохранившиеся со времён приёмки парохода в Турку (НИС «Профессор Куренцов» был построен на финской верфи Вяртсиля и пришёл в Мурманск только в прошлом году). Пока искали в трюмах эти припасы, чинили лебёдку и заливали в неё розовое масло, похожее на тормозную жидкость для автомобиля, от сейсмиков

пришли сказать, что в сейсмической косе пропал 19-й канал. Казалось бы, ничего страшного, остаётся ещё 23 рабочих канала, которые вполне обеспечивают плановую кратность перекрытия при суммировании по методу ОГТ. Однако при приёмке материалов этот дефект полевых наблюдений обязательно будет обнаружен, что повлечёт снижение оценки и соответственно премиального вознаграждения для всего полевого персонала. Искать пропавший канал – это значит поднимать на борт косу и «прозванивать» по отдельности каждую секцию, прочищать и промывать спиртом все их соединения. И всё это выполняется на палубе, когда ветер носит по воздуху солёную пыль. И в то время, когда на счету каждый час, пока погода позволяет работать.

На судне было много молодых геофизиков, с которыми детально обсуждались полученные результаты. Это сейсмологи, поочерёдно несущие вахту в качестве операторов – Сергей Чуранов, Ринат Мурзин и Александр Васильев и их начальник Александр Фёдорович Прялухин; гравиметристы Вадим Бусырев, Виктор Верёвкин и Дмитрий Карякин. Среди молодёжи, к слову, был и Юрий Ампилов, будущий доктор физ.-мат. наук и писатель, тоже уделивший этому рейсу внимание в своих произведениях<sup>1</sup>. Они не допускали мысли о том, что могут привезти на берег бракованный материал.

Пока искали пропавший канал, Драбкин предложил «сбежать» к о. Белый, найти вежу № 4 для более точной привязки профилей. К вечеру были у острова, но вехи не нашли из-за внезапно наступившей темноты. Встали на якорь и стали ждать рассвета, продолжая заниматься ремонтом косы. Наутро вежу увидели, но усилился ветер, разыгрался настоящий шторм. Судно, стоявшее на якоре, стало болтать так сильно, что капитан В.Т. Пятница начал беспокоиться: как бы не оторвался якорь. Снова дали ход, убежали под ветер за остров в Малыгинский пролив. Пока чинили косу, с проходящего танкера получили известие, что с севера ветром гонит старый лёд, который вот-вот закроет весь наш планшет. В такой обстановке уже нечего ждать, надо выходить, иначе лёд может отрезать путь домой. Срочно закончили ремонт косы и по высокой зыби пришли в район, где узнали, что в шторм все вехи снесло, осталась одна. Это была на наше счастье, та самая № 4, к которой мы только что «привязывались». Пришлось рисковать и идти на профиль с опорой на единственную вежу, без уверенности, что и её не снесет зыбью.

Карское море капризное, погода меняется быстро, но выхода не было, надо было идти на риск. Он оказался оправданным: коса уцелела, вежа не сдрейфовала, радиосвязь со станциями РГС – радиогеодезической

<sup>1</sup> Ампилов Ю.П. Паутина. М., 2013. 558 с.



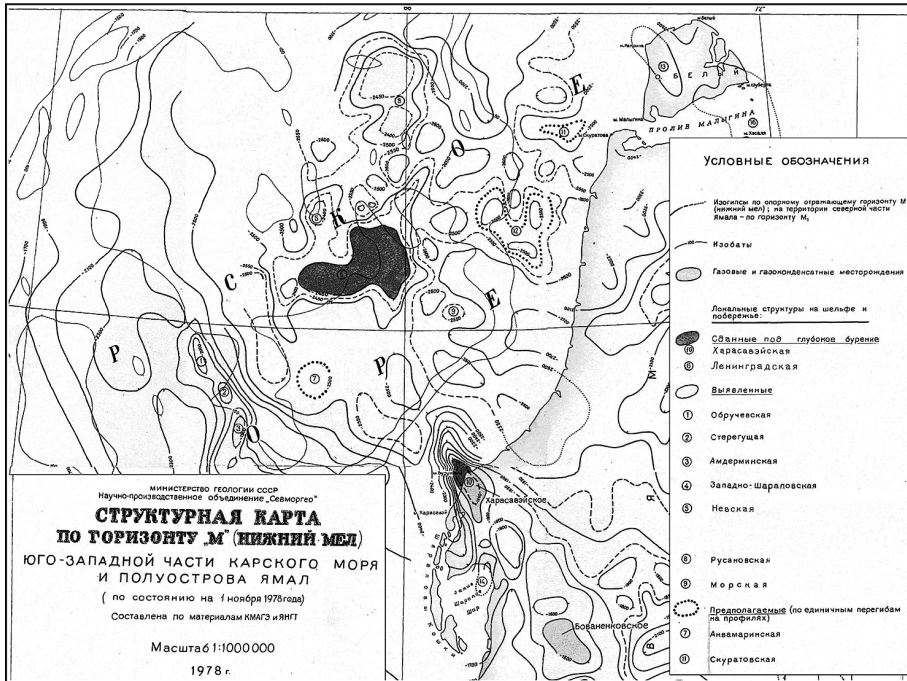


Рис. 4. Структурная карта по отражающему горизонту «М» в нижнемеловых отложениях, составленная по материалам сейсморазведочных работ КМАГЭ, 1978 г. Тёмные контуры – сданные под бурение структуры (Ленинградская, морская часть Харасавэйской)

системы – не нарушалась. И самое главное – получен долгожданный результат! Когда начали работать на первом из дополнительных профилей, то в сейсмической лаборатории собрались все геофизики. Все смотрели на рулон бумаги, медленно выползающий из самописца. Уже пошла вторая вахта, а конца этому поднятию не было. Когда, наконец, сейсмический горизонт начал снижаться, можно было бы закончить отстрел профиля, но это была только половина дела. Для полной уверенности, что оконтурено крупное поднятие, надо было обязательно отработать хотя бы ещё один профиль – в крест первому, чтобы развеять всякие сомнения в существовании замкнутой куполовидной структуры. На этот раз природа нам не препятствовала: оконтурили это поднятие, а рядом обнаружили ещё несколько, в том числе такое же крупное. Теперь мы с геологом Карлом Брауном, капитаном Владимиром Пятницей и геофизиками Александром Прялухиным и Ринатом Мурзиным могли дать им названия. Так на карте Карского моря появились площади Ленинградская, Петровская и Невская. К ним потом прибавились Русановская и Аквамариновая (рис. 4).

Но прошло 10–15 лет, прежде чем на этих структурах, обнаруженных геофизиками КМАГЭ, были пробурены первые разведочные скважины, подтвердившие наличие залежей нефти и газа. И понадобилось 35 лет, чтобы разведать и обустроить Приразломное месторождение – первое на арктическом шельфе России, где в декабре 2013 года начали добывать нефть<sup>1</sup>.

Спустя 40 лет после выявления Ленинградской структуры новой вехой в освоении арктического шельфа стало строительство скважины № 3 на Ленинградском газоконденсатном месторождении в акватории Карского моря, выполненное «Газпром геологоразведка» в навигационном сезоне 2017 г. Уже в процессе испытаний было очевидно, что доразведка этого месторождения даст значительный результат. Прирост запасов газа на Ленинградском ГКМ был защищён в ФБУ «ГКЗ» и по категории С1 составил 667,4 млрд куб. м. Это соизмеримо с открытием двух уникальных по величине запасов месторождений<sup>2</sup>.

Завершая очерк истории первых лет исследований на арктическом шельфе, можно отметить, что проведённые в 1970-е гг. региональные исследования КМАГЭ внесли решающий вклад в новую, более значительную по масштабам оценку потенциальных ресурсов арктического шельфа России.

В короткие сроки коллективу КМАГЭ удалось создать основу для бурного разворота дальнейших поисковых работ. Научно-технический потенциал КМАГЭ стал залогом создания на её базе подразделений таких новых организаций, как «Севморнефтегеофизика», «Техморгео». Дальнейшими работами этих специализированных морских поисково-разведочных организаций, а также Арктических морских инженерно-геологических экспедиций (АМИГЭ), бурового треста «Арктикоморнефтегазразведка» при разведке перечисленных выше структур в 1980-е – начале 1990-х гг. геофизиками, геологами, буровиками и была открыта большая часть известных ныне на Баренцево-Карском шельфе месторождений. В их числе три нефтяных (Приразломное, Варандей-море, Медыньское-море), 1 нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское), 5 газоконденсатных (Штокмановское, Поморское, Ледовое, Ленинградское, Русановское), 3 газовых (Северо-Кильдинское, Мурманское, Лудловское).

Ещё один, свежий пример – 20 марта 2019 г. Президент России Владимир Путин дал команду о старте крупномасштабного освоения

---

<sup>1</sup> По сообщению заместителя генерального директора по развитию шельфовых проектов компании «Газпром нефть шельф» Андрея Патрушева на Международном Арктическом форуме в Санкт-Петербурге 8–10 апреля 2019 года, к настоящему времени компания добыла 10-миллионную тонну нефти на Приразломном месторождении [Электронный ресурс] URL: Oilcapital.ru (дата обращения: 10.04.2019).

<sup>2</sup> Время интеграции // Нефтегазовая вертикаль. 2019. 10 апреля.

Харасавэйского газового месторождения на полуострове Ямал, которое было открыто в 1974 г. Часть месторождения, расположенная на дне Карского моря и содержащая около 20 % запасов, впервые была оконтурена сейсмиками КМАГЭ более 40 лет назад, в 1977 г. Проект разведки и разработки рассчитан на 108 лет, газ будет добываться до 2130 г. Запасы оцениваются приблизительно в 2 млрд кубометров газа. Начало добычи запланировано на 2023 г., её проектный уровень – 32 миллиарда кубометров газа в год – больше пропускной способности нитки «Северного потока».

Всё выше сказанное как нельзя лучше подтверждает нацеленность региональных геологоразведочных работ на перспективу, на создание «задела» для поисков и разведки новых месторождений на многие десятилетия вперёд, обеспечение энергетическими ресурсами будущих поколений жителей России и населения многих других стран мира.

Надо помнить, что фундамент для освоения богатств недр арктического шельфа был заложен многолетним упорным трудом тысяч сотрудников коллективов мурманских геологоразведочных предприятий. Их сохранение и развитие – дело государственной важности.

ПАРЫГИНА Д.В.

Опыт организации научных исследований  
по изучению арктических территорий  
(по материалам фонда Президентской  
библиотеки)

PARYGINA D.V.

Experience in management of scientific  
research on the study of the Arctic territories  
(based on the materials of the Boris Yeltsin  
Presidential Library fund)

**Сведения об авторе:**

*Парыгина Дарья Владимировна, главный библиограф Отдела обслуживания пользователей Президентской библиотеки (Санкт-Петербург)  
parygina@prlib.ru*

**Author:**

*Parygina Daria Vladimirovna, Chief bibliographer of the User Service Department of the Presidential library (St. Petersburg)  
parygina@prlib.ru*

**Аннотация**

Президентская библиотека, являясь одной из трёх национальных библиотек страны, собирает в своём фонде электронные копии документов по истории российской государственности, теории и практике права, а также русскому языку, как государственному языку Российской Федерации. Фонд Президентской библиотеки является богатым источником для изучения различных аспектов развития страны в целом (исторических, географических, экономических, юридических и т.д.), а также её регионов, в том числе Арктики. Являясь важным социально-культурным центром, Президентская библиотека принимает активное участие в мероприятиях, связанных с изучением Арктики. Ежегодно

в Президентской библиотеке проводится конференция-вебинар «День Арктики», которая является одним из ключевых научно-образовательных мероприятий, посвящённых развитию северных территорий. Мероприятие проводится в соответствии со стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., утверждённой 20 февраля 2013 г. Президентом России Владимиром Путиным. Сейчас, во времена всеобщей информатизации и перевода в электронный вид всё большего числа исторически важных и архивных материалов по исследованию Арктики, важнейшую роль в обеспечении доступа к этим документам играют библиотеки. Благодаря тому, что Президентская библиотека активно развивает сеть центров удалённого доступа к своим ресурсам, она может предоставить читателям возможность ознакомиться с уникальными материалами по Арктике во всех субъектах Российской Федерации и даже за рубежом.

Учитывая стойкий интерес к арктической зоне во многих слоях населения, в том числе у молодёжи, перед Президентской библиотекой стоит задача по максимальному наполнению фонда не только историческими документами по Арктике, но и современными материалами для их дальнейшей популяризации, в том числе и в образовательных целях. Также изучение различных материалов об опыте организации научных исследований в Арктике позволит не только значительно расширить кругозор всех категорий читателей по данной теме, но и сможет вызвать устойчивый интерес к проблемам северных территорий в современном мире.

#### **Abstract**

The Presidential library in St. Petersburg is one of the national libraries in Russia. Its fund consists of the electronic copies of historical documents and rare issues. The article describes the collection of documents, books and journals devoted to the Arctic researches conducted during the periods of the Russian Empire and the Soviet Union. The Presidential library contributes to many events related to the exploration of the Arctic region, and hosts annual web conference «The Arctic Day». This conference is one of the main academic events devoted to the development of the North.

#### **Ключевые слова:**

Арктика, Президентская библиотека, исследование Арктики, управление научными исследованиями в Арктике.

#### **Keywords:**

Arctic, the Presidential library, Arctic researches, the management of Arctic researches.

Президентская библиотека, являясь одной из трёх национальных библиотек страны, собирает в своём фонде электронные копии документов по истории российской государственности, теории и практике права, а также русскому языку, как государственному языку Российской Федерации. Фонд Президентской библиотеки является богатым источником для изучения различных аспектов развития страны в целом (исторических, географических, экономических, юридических и т.д.), а также её регионов, в том числе Арктики. Являясь важным социально-культурным центром, Президентская библиотека принимает активное участие в мероприятиях, связанных с изучением Арктики. Ежегодно в Президентской библиотеке проводится конференция-вебинар «День Арктики», которая является одним из ключевых научно-образовательных мероприятий, посвящённых развитию северных территорий.

Ледовитый океан с давних пор привлекал отважных мореплавателей. Начиная с XVI в. три великие мореходные нации: Англия, Голландия, Дания, последовательно одна за другой, посылали экспедиции в Северный Ледовитый океан для отыскания кратчайшего пути в Индию и Китай. Но все эти экспедиции не имели успеха; сплошные льды не допускали их проникнуть на восток и они, почти все, достигнув Новой Земли, возвращались обратно. Честь открытия и описания огромного пространства, лежащего между Белым морем и Беринговым проливом, принадлежит русским людям. Многие экспедиции снарядили богатые промышленники, вдохновлённые рассказами о несметных минеральных богатствах этого края.

Активное изучение арктического региона началось примерно в середине XVII столетия, когда русские мореплаватели под руководством Федота Попова и Семёна Дежнёва, обогнув Чукотский полуостров, попали в Тихий океан.

Труд Вячеслава Александровича Самойлова «Семён Дежнёв и его время»<sup>1</sup> описывает походы в Заленьё (на Яну, Индигирку, Алазею, Колыму), а оттуда на Анадырь, Пенжину, Чукотку. На большом историческом материале рассказывается не только о походах, но и обо всей жизни Дежнёва, которую удалось восстановить по источникам. Важным источником сведений также являются приложения к труду – тексты отписок и челобитных Семёна Дежнёва о его походах и открытиях.

Со времён Петра Великого начинается ряд полярных экспедиций, снаряжённых с чисто научными целями. К сожалению, все эти экспедиции были плохо организованы и скудно снабжены, почему

---

<sup>1</sup> Самойлов В.А. Семён Дежнёв и его время. С приложением отписок и челобитных Семёна Дежнёва о его походах и открытиях. М., 1945. 151 с.

они и не достигали намеченной цели. Когда император был в Голландии, учёные попросили его снарядить экспедицию для решения занимавшего весь цивилизованный мир вопроса: соединяется ли Америка с Азией или нет? Пётр повелел снарядить экспедицию под началом капитана Витуса Ионассена Беринга. Этот офицер русского флота, датчанин по происхождению, открыл пролив между Чукоткой и Аляской, который теперь носит его имя, исследовал береговую часть русской Арктики, достиг Северной Америки. Благодаря ему на карте появилось множество новых названий. В фонде Президентской библиотеки есть как монографии и труды об этих экспедициях, так и подлинники исторических документов. Например, указ императрицы Анны Иоанновны из Сената Коллегии иностранных дел об отправлении В.И. Беринга во вторую Камчатскую экспедицию<sup>1</sup>. А в книге Василия Васильевича Вахтина «Первая морская экспедиция Беринга» представлены выписки из вахтенных журналов, которые велись гардемаринном П.А. Чаплиным и лейтенантом А.И. Чириковым во время экспедиции<sup>2</sup>.

Среди других исследователей XVIII–XIX вв. заметный вклад в изучение Арктики внесли: Фёдор Матюшкин, Фердинанд Врангель, Фёдор Литке, Семён Челюскин, Харитон Лаптев. Благодаря этим самоотверженным людям уточнялись карты, фиксировались особенности климата, проводились исследования отмелей, бухт, дрейфующих льдов, появлялись на карте новые острова, проливы, архипелаги.

К общим трудам, которые описывают сразу несколько экспедиций того времени, можно отнести книгу Марии Андреевны Лялиной «Русские мореплаватели, арктические и кругосветные»<sup>3</sup>. Она представляет собой добросовестное переложение оригинальных сочинений мореплавателей, документов, воспоминаний, записей в судовых журналах.

Также хотелось бы упомянуть «Хронологическую историю всех путешествий в северные полярные страны, с присовокуплением обозрения физических свойств того края» Василия Николаевича Берха<sup>4</sup>. И хотя позднее Фёдор Петрович Литке писал, что данная книга «писана более

<sup>1</sup> Указ императрицы Анны Иоанновны из Сената Коллегии иностранных дел об отправлении В.И. Беринга во вторую Камчатскую экспедицию. 17 апреля 1732 г.: Архив внешней политики Российской империи. Ф. Сибирские дела. Оп. № 130/1, 1732 г. Д. 1. Л. 1–2 об. (в Президентской библиотеке – электронная копия).

<sup>2</sup> Вахтин В.[В.], Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой. СПб., 1890. 124 с.

<sup>3</sup> Лялина М.А. Русские мореплаватели, арктические и кругосветные: Путешествия: В. Беринга, Г. Сарычева, Ф.П. ф. Врангеля [и др.]. СПб., 1898. 447 с.

<sup>4</sup> Берх В.Н. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, с присовокуплением обозрения физических свойств того края. СПб., 1821. Ч. 1. 246 с.; 1823. Ч. 2. 210 с.

для читающей публики вообще, нежели для географа, который не находит в ней многих подробностей», всё же это было одним из первых исторических обзоров морских экспедиций вокруг полюса с описанием земель и водных путей в Арктике. Русский военно-морской историк и географ Василий Берх участвовал в первом русском кругосветном путешествии на корабле «Нева» под командованием капитана Юрия Лисянского, которое состоялось в 1803–1806 гг. В книге описываются предыдущие морские путешествия, предпринятые европейскими и русскими исследователями, и приводится список источников на французском, английском и немецком языках, а также русские документы, в которых отражены соответствующие экспедиции.

Более детальное изложение событий можно также найти в документах по каждой крупной экспедиции. Например, труд Фёдора Петровича Литке «Четырёхкратное путешествие в Северный Ледовитый океан...»<sup>1</sup> содержит не только результаты четырёхлетних работ в Баренцевом море и на берегах Новой Земли, но и обширную критическую сводку истории исследования новоземельского архипелага с древних времён по 1820 г. Во время трёхлетнего плавания вокруг света Ф.П. Литке удалось посетить берега Камчатки и Южной Америки, Каролинский архипелаг и острова Бонин-Сима, острова Филиппинского архипелага, берега Африки и другие далёкие и в то время малоизвестные земли. Возглавляя эту научную кругосветную экспедицию, Ф.П. Литке имел возможность проявить свои незаурядные способности не только моряка-гидрографа, но и наблюдательного этнографа и географа.

Говоря об исследованиях XIX в., стоит также упомянуть про 1-й Международной полярный год, который был призван объединить международные усилия в исследовании арктического и антарктического полярных регионов. Он прошёл с 1 августа 1882 г. по 1 августа 1883 г. В нём приняли участие учёные из 12 стран, которые работали на 15 исследовательских станциях. Россия приняла активное участие в научных исследованиях на станциях: Сагастырь, в устье Лены и Малые Кармакулы, на южном острове Новой Земли. Полученные на станциях данные имели важное научное значение и были использованы многими учёными для развития метеорологической науки. Ознакомиться более подробно с результатами исследований можно, изучив труд Владимира Юльевича Визе

---

<sup>1</sup> Литке Ф.П. Четырёхкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершённое по повелению императора Александра I, на военном бриге «Новая Земля» в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах флота капитан-лейтенантом Фёдором Литке: С присовокуплением путешествий лейтенанта Демидова в Белое море и штурмана Иванова на реку Печору. СПб., 1828. Ч. 1. 321 с. Ч. 2. 253 с.



«Международный полярный год»<sup>1</sup>. Книга рассказывает об истории изучения Арктики, русских, голландских, американских и международных полярных экспедициях.

Подводя небольшой итог экспедиций того периода времени, можно сказать, что все эти экспедиции подготовили благодатную почву для будущих исследований в арктическом регионе, которые позднее проводились Советским правительством уже по разработанному единому плану.

В 1899 г. на английской судовой верфи был построен первый арктический ледокол «Ермак». Под командованием вице-адмирала русского флота Степана Осиповича Макарова он совершил несколько морских северных путешествий сразу же после спуска на воду. И хотя корабль считался коммерческим судном, он провёл ряд научных исследований, а также вызволил из ледового плена несколько торговых судов. В 1899–1901 гг. под руководством С.О. Макарова была проведена огромная работа по изучению ледовых полей, океанической флоры и фауны.

Плавание «Ермака» освещает книга Валериана Михайловича Броунштейна «Ермак во льдах»<sup>2</sup>. В форме путевых заметок автор описывает период навигации, совпавший с зарёй стахановского движения. Вплоть до 1963 г. этот ледокол сопровождал торговые суда, стал участником трёх войн: Русско-японской, Первой мировой и Второй мировой.

Здесь же хотелось бы упомянуть экспедицию на ледоколе «Малыгин» в 1928 г. На организованные Осоавиахимом СССР для оказания помощи экипажу дирижабля «Италия» спасательные экспедиции на «Красине» и «Малыгине» было также возложено производство научных исследований. Руководство научными работами было поручено начальникам экспедиций, а именно: на «Красине» – директору Института по изучению Севера Р.Л. Самойловичу, на «Малыгине» – старшему гидрологу этого же института – В.Ю. Визе. В фонде имеются выпуски трудов Института по изучению Севера. И в издании «Научные работы экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцевом море летом 1928 года»<sup>3</sup> показаны добытые экспедицией данные в области гидрологии и метеорологии по весьма мало изученному тогда району Баренцева моря.

Наряду с ледоколом «Ермак» значительный вклад в исследование Северного морского пути внесла и Гидрографическая экспедиция Северного

<sup>1</sup> Визе В.Ю. Международный полярный год. Л., 1932. 74 с.

<sup>2</sup> Броунштейн В. «Ермак» во льдах. Л., 1938. 237 с.

<sup>3</sup> Научные работы экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцевом море летом 1928 года / Под ред. В.Ю. Визе. М., Л., 1929. 111 с. (Труды Института по изучению Севера; № 318, вып. 45).

Ледовитого океана на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в арктические навигации 1910–1915 гг. Основная цель экспедиции: разведать Северный морской путь и пройти по нему через шесть арктических морей с востока на запад – из Владивостока в Архангельск. Вместе с тем экспедиция преследовала и другие цели: проведение гидрографических и гидрометеорологических работ, исследование и нанесение на карту арктического побережья Российской империи. 22 августа 1913 г. экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» под руководством Бориса Андреевича Вилькицкого открыла Землю Николая II (Северная Земля) и остров Цесаревича Алексея (Малый Таймыр). В фонде Президентской библиотеки можно найти труд Леонида Михайловича Старокадомского «Через Ледовитый океан из Владивостока в Архангельск», который описывает данную экспедицию и содержит некоторые результаты исследований и наблюдений<sup>1</sup>.

Советская власть считала освоение Арктики важнейшей задачей. С этой целью создавались научные институты, строились полярные станции. Арктику покоряли на ледоколах и самолётах. К советскому периоду времени относится деятельность ещё одного знаменитого полярника, а именно Отто Юльевича Шмидта, который в 1929–1934 гг. был начальником четырёх научно-исследовательских арктических экспедиций на судах, которыми командовал В.И. Воронин. В 1932 г. Отто Юльевич на ледокольном пароходе «Сибиряков» впервые в истории прошёл Северным морским путём из Архангельска в Петропавловск-Камчатский в одну навигацию, обогнув Северную Землю с севера. По этой экспедиции было издано множество трудов, один из них – «На «Сибирякове» в Тихий океан», написанный в научно-популярной форме, принадлежит перу Владимира Юльевича Визе<sup>2</sup>.

Более детально результаты данной экспедиции представлены в трудах Арктического института «Научные результаты экспедиции на «Сибирякове»<sup>3</sup>. В данный сборник вошли статьи по гидробиологии, гидрохимии, земному магнетизму и наваянным осадкам на льду. При этом редакция указывает, что многие данные по экспедиции на тот момент ещё не были обработаны и будут изданы в будущих сборниках в виде отдельных статей.

<sup>1</sup> Старокадомский Л. [М.] Через Ледовитый океан из Владивостока в Архангельск. Пг., 1916. 86 с.

<sup>2</sup> Визе В.Ю. На «Сибирякове» в Тихий океан. Л., 1934. 145 с.

<sup>3</sup> Научные результаты экспедиции на «Сибирякове» в 1932 году: [сб. ст.], ч. 1 / [отв. ред. В.Ю. Визе]. Л., 1933. 207 с. (Труды Арктического института; т. 10); Научные результаты экспедиции на «Сибирякове» 1932 г.: [сб. ст.], вып. 2 / [отв. ред. В. Ю. Визе]. Л., 1936. 85 с. (Труды Арктического института; т. 33).

Конечно, нельзя забыть и о знаменитом плавании «Челюскина» в 1933 г., который шёл из Ленинграда через Северный Ледовитый океан к мысу Сердце-Камень на северо-востоке Чукотки. Здесь у сопровождавшего ледокола сломался винт. Капитан «Челюскина» В.И. Воронин и руководитель экспедиции О.Ю. Шмидт приняли решение идти далее без сопровождения, но на пути оказались огромные ледяные поля. Пароход был стиснут ими и так начался ледовый дрейф «Челюскина», продолжавшийся 4 месяца. Почти все люди спаслись на льдине, где возник дрейфующий «лагерь челюскинцев». Через два месяца люди были успешно вывезены на самолётах. Узнать о подробностях знаменитого плавания, можно ознакомившись с документом «Научные результаты работ экспедиции на «Челюскине» и в лагере Шмидта»<sup>1</sup>, изданным Главным управлением Северного морского пути при СНК СССР. Данные труды обрабатывались в течение трёх лет после окончания экспедиции и были изданы в двух томах. В обоих томах основное место занимают результаты гидрографо-гидрологических работ экспедиции. Эти результаты в первом томе дополняют материал, собранный экспедицией во времена плавания «Челюскина» в Карском море, море Лаптевых и в Восточно-Сибирском море. Также первый том интересен тем, что в нём приводятся материалы аэрологических наблюдений, которые были впервые осуществлены во время данного плавания – ранее такие наблюдения являлись только работами стационарного типа.

Вся научная работа в советском секторе Арктики объединялась Всесоюзным Арктическим институтом в Ленинграде. Являясь инициатором и руководителем множества научно-исследовательских промысловых экспедиций, институт решал задачи большой промышленной важности.

4 марта 1920 г. Президиум Высшего Совета Народного хозяйства РСФСР утвердил Положение о Северной научно-промысловой экспедиции (Севэкспедиции), в задачи которой входило проведение широкого комплекса научно-исследовательских и промысловых работ, а также координация любых исследований, выполняемых другими организациями на всём пространстве от Кольского полуострова на западе до Берингова пролива на востоке. В планы исследований включался также Шпицберген. Деятельность Севэкспедиции имела многоотраслевой и многопрофильный характер, её отряды проводили горно-геологические, географические, биологические, этнографические, экономико-статистические и другие исследования. В фонде Президентской библиотеки можно найти

<sup>1</sup> Научные результаты работ экспедиции на «Челюскине» и в лагере Шмидта. Л., 1938. Т. 1–2.

«Труды научно-исследовательских институтов промышленности»<sup>1</sup> и «Труды Северной научно-промысловой экспедиции» Высшего Совета Народного хозяйства<sup>2</sup>. В этих изданиях собраны научные статьи различных учёных. Всего в рамках Северной научно-промысловой экспедиции в 1920–1924 гг. опубликовано 24 выпуска «Трудов» по различным отраслям знаний.

20 февраля 1925 г. Северная научно-промысловая экспедиция преобразована в Институт по изучению Севера. В этот период времени институт занимался ихтиологическими исследованиями в Баренцевом, Белом и Карском морях, геологическими (Кольский полуостров, Новая Земля), а также изучением животного и растительного мира морских побережий и островов, вёл метеорологические, океанографические наблюдения и другие работы. Результаты этих исследовательских работ нашли отражение в издаваемых трудах института, которые также можно найти в фонде библиотеки. Например, 36-й выпуск «Быт и промыслы населения западного побережья Белого моря»<sup>3</sup>. Данный очерк составлен на основании материалов специального статистико-экономического исследования, произведённого летом 1921 г. Тогда обстоятельства помешали его выходу в свет. Тем не менее, это был первый опыт систематического исследования хозяйственной жизни в том крае. Исследования проводились с помощью сплошного похозяйственного описания, дополнявшегося сведениями общего характера, в форме поселенных бланков.

В ведении Института постоянно находилось парусно-моторное судно «Шарлотта», периодически – ледоколы «Малыгин» и «Красин». В фонде библиотеки имеется любопытный документ из фонда Государственного архива Российской Федерации, а именно: «Телеграммы о передаче судна «Шарлотта» Северной научно-промысловой экспедиции и работе Ямальской полярной экспедиции 31 марта – 10 ноября 1921».

23 ноября 1930 г. Институт был снова переименован – во Всесоюзный арктический институт. Полярным исследованиям в эти годы был посвящён «Бюллетень Арктического института» (1931–1937 гг.). Данный бюллетень выходил ежемесячно и имел целью заполнение пробела,

<sup>1</sup> Труды научно-исследовательских институтов промышленности. М., Л., 1923–1932. № 1–805.

<sup>2</sup> Траловые работы Северной научно-промысловой экспедиции в Северном Ледовитом океане в 1920–21 гг. / под ред. Н.М. Книповича. М., 1925. 73 с. (Труды Северной научно-промысловой экспедиции; вып. 23).

<sup>3</sup> Никольский Вс.В. Быт и промыслы населения западного побережья Белого моря (Сороки – Кандалакша): по материалам исследования летом 1921 г. М., 1927. 233 с. (Труды Института по изучению Севера; вып. 36).

существовавшего в объединении информации о работе, производимой различными учреждениями и организациями на Крайнем Севере СССР и за границей по исследованию, культуре и развитию его производительных сил. В программу бюллетеня входили: информационные статьи по общим вопросам Арктики и Антарктики, хроника деятельности Арктического института и других учреждений, работающих на севере, советские экспедиции и иностранные экспедиции в Арктику, деятельность полярных станций, отчёты о докладах в учёных обществах и общественных организациях об исследовательских работах в Арктике и Антарктике, обзор печати повременной и непериодической, отзывы о книгах. Издание прекращено с 1937 г. Взамен начал выходить журнал «Проблемы Арктики».

Надо сказать, что в 1930-е гг. также началась публикация специальных печатных изданий для полярников. Главным из них стал ежемесячный журнал «Советская Арктика», издававшийся с 1935 по 1941 г. издательством Главного управления Северного морского пути. В нём размещалась актуальная информация практически обо всех аспектах освоения региона, представляющая интерес и для полярников, и для более широкого круга читателей.

В те годы издательство Главного управления Северного морского пути издавало и другую специализированную литературу: «За освоение Арктики», «Пропаганда и агитация в Арктике», «Печатные газеты Арктики» и другие. Например, сборник «За освоение Арктики»<sup>1</sup>, с которым можно ознакомиться в фонде библиотеки, составлен из докладов, прочитанных на курсах политуправления Главсевморпути для партийных работников, направляемых на работу в Арктику.

В годы Великой Отечественной войны Арктическим институтом было издано более пятидесяти монографий, сборников научных трудов, руководств и пособий, содержащих научные данные о природе арктических морей.

Фонд Президентской библиотеки хранит сборники трудов Арктического института, начиная с 1931 г.<sup>2</sup> Статьи были посвящены метеорологическим, гидрологическим и другим исследовательским работам по результатам экспедиций. Несколько отдельных выпусков посвящены материалам по изучению приливов арктических морей СССР.

С 1958 г. институт носит название «Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт».

<sup>1</sup> За освоение Арктики. [Л.], 1935. 255 с.

<sup>2</sup> Труды Арктического института. Л., 1931–1937. Т. 3–109; Научные результаты экспедиции на «Мальгине» на Землю Франца-Иосифа в 1932 г.: [сб. ст.] / [отв. ред. В.Ю. Визе]. Л., 1935. 52 с. (Труды Арктического института; т. 34).

В электронном собрании имеется множество документов по общим вопросам, касающимся научных исследований Арктики в СССР. Эти обобщающие труды в основном освещают опыт работы в определённых направлениях научной деятельности.

Например, две книги Бориса Генриховича Островского «Форпосты советской науки в Арктике: полярные станции»<sup>1</sup> и «Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере»<sup>2</sup>. Первая книга является попыткой систематического и популярного освещения роли и задач советских полярных станций. Начинается труд с описания работы первой советской полярной станции в восточной части пролива Маточкина Шара, на Новой Земле.

Второй труд Бориса Генриховича знакомит с работой советских экспедиций на Крайнем Севере в период с 1921 по 1933 гг. Большая часть брошюры посвящена изложению итогов работы советских экспедиций 1929–1933 гг. на «Седове», «Сибирякове» и других судах.

Также в научно-популярной и увлекательной форме книга В.Ю. Визе «История исследования Советской Арктики»<sup>3</sup> даёт описание многовековой борьбы человека за изучение и подчинение себе Арктики. В книге особенное внимание уделено исследованию советского сектора Арктики после Октябрьской революции.

Благодаря активному исследованию Арктики в перечне покорителей её бескрайних просторов появлялись всё новые имена. Это и учёные, и лётчики, и капитаны судов, и организаторы полярных станций. При этом СССР был единственной страной, которая создавала научные станции на дрейфующем льду. Удачно начав свою работу в 1937 г., дрейфующие станции регулярно, исключая лишь военное время, работали вплоть до 1992 г., сменяя друг друга. Таким образом, наблюдения в высоких широтах проводились круглогодично.

В фонде библиотеки можно найти различные документы о дрейфующих станциях. Например, о станции «Северный полюс» – первой в мире дрейфующей станции, которую в 1937–1938 гг. возглавил Иван Дмитриевич Папанин. Научные результаты, которые были получены в уникальном дрейфе, были представлены им Общему собранию Академии наук СССР 6 марта 1938 г. и получили очень высокую оценку специалистов. Данный доклад также имеется в фонде.

---

<sup>1</sup> Островский Б.Г. Форпосты советской науки в Арктике: полярные станции СССР. Архангельск, 1933. 48 с.

<sup>2</sup> Островский Б.Г. Итоги работ советских экспедиций на Крайнем Севере. Архангельск, 1933. 84 с.

<sup>3</sup> Визе В.Ю. История исследования Советской Арктики: Карское и Баренцево моря. Архангельск, 1935. 233 с.

Работа дрейфующей станции действительно позволила собрать много важной и новой информации о суровом арктическом крае. За самоотверженный труд в тяжёлых условиях Арктики все члены этой знаменитой экспедиции были представлены к званию Героя Советского Союза. В электронном собрании Президентской библиотеки можно найти также и фотографические материалы по теме полярных станций. Например, фотография «Папанин после разборки лагеря «Северный полюс» на дрейфующей льдине угощает участников погрузки оставшимся у папанинцев коньяком». Или фотография из Культурного фонда Юлиана Семёнова «Юлиан Семёнов и заслуженный лётчик СССР, Герой Советского Союза Илья Мазурук на дрейфующей станции «Северный полюс».

По российским полярным станциям в фонде библиотеки также можно найти материалы. Это сборники статей, например, по Полярной геофизической станции на острове Большом Ляховском за 1932 г. или более ранние издания – труды русских полярных станций на Новой Земле и на устье Лены конца XIX в. Тогда экспедиции снаряжались Императорским русским географическим обществом.

Говоря о научных исследованиях Арктики, нельзя, конечно, не упомянуть отдельно исследования Северного морского пути. Под термином «Северный морской путь» (СМП) подразумевают водный транспортный маршрут по арктическим морям вдоль северного побережья Российской Федерации. История освоения СМП уже частично затрагивалась выше, поэтому сейчас хотелось бы остановиться именно на сборниках научных работ, изданных по результатам исследований после революции. Нужно отметить, что В.И. Ленин постоянно интересовался состоянием научных исследований в ВМФ. В октябре 1918 г. по его указанию в Управление делами СНК был направлен список работ, выполненных и изданных учреждениями Морского комиссариата после Октябрьской революции. В этот список вошло более 30 работ по гидрографии, в том числе лоции, сборники и таблицы гидрометеорологических наблюдений, исследования о колебаниях уровня Балтийского моря и ледовом покрове Рижского залива, «Описание маяков, башен и знаков Балтийского, Белого, Чёрного, Каспийского морей и Восточного океана», «Ежегодник приливов Северного Ледовитого океана и Белого моря» и другие. Многие из этих изданий есть в фонде Президентской библиотеки.

Первая книга, которую хотелось бы отметить, это сборник статей по гидрографии и мореплаванию «Северный морской путь»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Северный морской путь. Сборник статей по гидрографии и мореплаванию. Л., 1936. 48 с.

Гидрографическое управление Главсевморпути, выпуская данный сборник статей, преследовало цель ознакомить специалистов-гидрографов и моряков-полярников с научной разработкой вопросов, связанных с навигационным освоением Северного морского пути. В процессе накопления материалов для сборника выяснилось, что помимо трудов научно-исследовательского порядка имеется также ряд иных работ, связанных с полярными плаваниями. Эти работы, составленные гидрографами и рядовыми моряками в виде различных записок, дневников, фотографий, ценны тем, что в них часто затрагиваются такие стороны работ в Арктике, которые обычно не освещаются специальной печатью. Эти материалы периодически опубликовывались в виде отдельных приложений к сборнику «Северный морской путь».

Для обеспечения мореплавания на Северных морях сведениями о приливо-отливных явлениях Главное гидрографическое управление в 1909 г. издало справочник «Ежегодник приливов на Мурмане». В дальнейшем ежегодные издания справочника по мере продвижения работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана постепенно пополнялись всё новыми данными.

В 1914 г. подобный же справочник был издан для Белого моря – «Ежегодник приливов Белого моря»<sup>1</sup>, который издавался благодаря установке в 1909 г. на острове Попова первого мареографа.

В 1915 г. названные справочные издания были объединены в «Ежегодник приливов Северного Ледовитого океана и Белого моря», который с тех пор выпускался регулярно в конце каждого года с данными на предстоящий год.

Хотелось бы упомянуть ещё о нескольких трудах, которые повествуют об арктических экспедициях. Один из таких трудов – «Полярные находки» Владимира Алексеевича Попова<sup>2</sup>. Данный труд рассказывает историю нескольких полярных находок, найденных и сохранённых полярниками при высадке на островах и землях Арктики. Полярные находки могут рассказать о забытых событиях, о жизни полярников в прошлом. Большинство из описываемых в книге находок связано с двумя величайшими задачами, которые ставили перед собой учёные и мореплаватели многих стран: завоевание Северного полюса и освоение Северного морского пути.

Ещё один труд – «Записки полярника»<sup>3</sup> Николая Васильевича Пинегина, в которой автор, участник многих арктических экспедиций, в форме

---

<sup>1</sup> Ежегодник приливов Белого моря. СПб., 1914. 55 с.

<sup>2</sup> Попов-Штарк В. Полярные находки. Л., М., 1940. 72 с.

<sup>3</sup> Пинегин Н.В. Записки полярника. Архангельск, 1936. 328 с.



воспоминаний рассказывает о походах в Арктику в дореволюционное время и о борьбе за освоение Арктики после революции. Особенно подробно автор описывает трагическую экспедицию на Северный полюс Г.Я. Седова, а также свою экспедицию в северную Якутию – на Новосибирские острова.

В заключение хотелось бы отметить, что сейчас, во времена всеобщей информатизации и перевода в электронный вид всё большего числа исторически важных и архивных материалов по исследованию Арктики, важнейшую роль в обеспечении доступа к этим документам играют библиотеки. Благодаря тому, что Президентская библиотека активно развивает сеть центров удалённого доступа, она может предоставить своим читателям доступ к уникальным материалам по Арктике во всех субъектах Российской Федерации и даже за рубежом. В свою очередь, это позволит создать устойчивый интерес к проблемам Арктики в современном мире.

Взаимодействие между  
государственными,  
научными и общественными  
организациями в изучении  
Арктики в XX – начале XXI вв.

Interactions between  
government, scientific and  
non-government organizations  
in the Arctic exploration at the  
20th – early 21st centuries

Никулина А.Ю., Симончук В.Д.

Социально-экономический механизм  
привлечения человеческих ресурсов  
в Арктический регион Российской  
Федерации: промежуточные результаты  
научного проекта<sup>1</sup>

NIKULINA A.Y., SIMONCHUK V.D.

Socio-economic mechanism of the attracting  
human resources to the Arctic: the intermediate  
results of the science project

**Сведения об авторах:**

*Никулина Анни Юльевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры организации и управления Санкт-Петербургского горного университета*  
*Nikulina\_AYU@pers.spmi.ru*

*Симончук Владислава Даниловна, студентка 3 курса кафедры организации и управления Санкт-Петербургского горного университета*  
*S170778@stud.spmi.ru*

**Authors:**

*Nikulina Anni Yulievna, Candidate of Economics, Associate Professor of Department of Organization and Management, St. Petersburg Mining University*  
*Nikulina\_AYU@pers.spmi.ru*

*Simonchuk Vladislava Daniilovna, 3rd year student of the Department of Organization and Management of St. Petersburg Mining University*  
*S170778@stud.spmi.ru*

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено в рамках научного проекта «Социально-экономический механизм привлечения человеческих ресурсов в Арктический регион Российской Федерации» при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект №17-78-20145) в Санкт-Петербургском горном университете.

**Аннотация**

Данная статья включает в себя промежуточные результаты проекта, реализуемого в рамках гранта Российского научного фонда №17-78-20145 «Социально-экономический механизм привлечения человеческих ресурсов в Арктический регион Российской Федерации» коллективом авторов в составе руководителя – к. э. н. Никулиной А.Ю., исполнителей – д. э. н. Череповицына А.Е., к. э. н. Крук М.Н., к. т. н. Никулина А.Н., к. э. н. Ромашевой Н.В., к. э. н. Чанышевой А.Ф., к. псих. н. Шарок В.В., к. соц. н. Яковлевой Ю.А. Проект направлен на исследование факторов привлекательности жизни и работы на Севере РФ (в Российской Арктике) для людей по четырём направлениям. Первым направлением являются социально-психологические факторы привлекательности жизни и работы на Севере для различных групп: студенты, специалисты, вахтовики, имеющие опыт работы и проживания в Арктике. Второе направление – исследование программ корпоративной социальной ответственности (КСО) компаний, функционирующих в Арктике. Третье направление – экономическое и эконометрическое исследование факторов социально-экономического развития регионов Арктики. Четвёртое направление – исследование существующих государственных программ поддержки населения и бизнеса Арктики. В ходе исследования по четырём направлениям соответственно были выполнены следующие работы: 1) проведены опросы лиц с целью выяснения мотивов переезда в Арктику, факторов привлекательности Севера для работы, а также с целью выявления причин отказа от переезда на работу в условиях Крайнего Севера; 2) были проанализированы различные программы КСО и предложены эффективные методы в рамках КСО, которые стоит реализовывать компаниям в Арктике; 3) выполнено исследование динамики миграционных притоков и оттоков в регионы Арктики за период 2010–2017 годов, выявлен ярко выраженный положительный линейный тренд по обоим показателям; 4) проанализированы меры государственного регулирования в Арктической зоне РФ, предложены методы налогового стимулирования освоения и развития Арктической зоны Российской Федерации.

**Abstract**

This article includes the intermediate results of a project implemented under the grant of the Russian Science Foundation No. 17-78-20145 «Socio-economic mechanism for attracting human resources to the Arctic region of the Russian Federation» by a team of authors, headed by Candidate of Economics A. Nikulina, performers – Doctor of Economics Cherepovitsyn A.E., Candidate of Economics Kruk M.N., Candidate of technical Sciences Nikulin A.N., Candidate of Economics Romasheva N.V., Candidate of Economics Chanysheva A.F., Candidate of psychological sciences Sharok V.V., Candidate of Sociology Yakovleva Yu.A. The project aims to study the factors of the attractiveness of life and work in the North of the Russian Federation (the Russian Arctic) for people in four areas. The first area is the socio-psychological factors of the

attractiveness of life and work in the North for various groups: students, specialists, shift workers with experience in working and living in the Arctic. The second area is the study of corporate social responsibility (CSR) programs for companies operating in the Arctic. The third area is the economic and econometric study of the socio-economic factors of the Arctic regions development. The fourth area is a study of existing state programs to support the population and business of the Arctic. In the course of the study, the following work was carried out in four directions, respectively: 1) people were interviewed to find out the motives for moving to the Arctic, the factors that make the North attractive for work, and also to identify the reasons for refusing to move to work in the Far North; 2) various CSR programs were analyzed and effective methods within the framework of CSR were proposed that should be implemented by companies in the Arctic; 3) a study of the dynamics of migration inflows and outflows to the regions of the Arctic for the period 2010-2017 was carried out, a pronounced positive linear trend was revealed for both indicators; 4) measures of state regulation in the Arctic zone of the Russian Federation are analyzed, methods of tax incentives for the development and development of the Arctic zone of the Russian Federation are proposed.

**Ключевые слова:**

человеческие ресурсы, корпоративная социальная ответственность, система мотивации, человеческий капитал, горнодобывающие компании, Арктика, Крайний Север.

**Keywords**

Human resources, corporate social responsibility, motivation system, human capital, mining companies, Arctic, Far North.

Привлечение человеческих ресурсов для работы в Арктике является сегодня актуальной задачей государственного уровня. Основой решения этой задачи является изучение факторов привлекательности Арктической зоны РФ для работы, создание различных мероприятий, которые бы способствовали привлечению персонала на работу в тяжёлых климатических условиях<sup>1</sup>.

Суровые климатические условия, дефицит ключевых инфраструктурных элементов в Арктическом регионе, несовершенство законодательных норм и государственных программ поддержки персонала, осуществляющего реализацию проектов освоения арктических объектов, требуют

---

<sup>1</sup> Nikulina A.Yu., Yakovleva Ju., Gavrilova A., Shulepov V. Factors for mobilizing human resources to work in the Arctic // Arctic: History and Modernity: works of the Annual International Scientific Conference, St. Petersburg, 18–19 April 2018. SPb., 2019. P. 90–97 DOI : 10.18720/SPBPU/2/id19-124.

от компаний самостоятельных усилий по привлечению компетентных и квалифицированных кадров. На сегодняшний день регион испытывает острую нехватку трудовых ресурсов, готовых работать не только на постоянной основе, но и посредством вахтового метода<sup>1</sup>.

В рамках первого направления в решении поставленной задачи проекта является социально-психологическое исследование факторов привлекательности жизни и работы на Севере для студенческой молодёжи (на примере студентов Горного университета). Важно было проанализировать ожидания студентов в отношении социальной инфраструктуры (жильё, спортивно-оздоровительные центры, торгово-развлекательные центры, транспортное сообщение), экономические ожидания студентов (уровень зарплаты, льготы), основные психологические характеристики потенциальных работников Арктической зоны, выявить роль медицинского фактора в принятии решения о работе в Арктическом регионе (состояние здоровья)<sup>2</sup>.

В результате было опрошено 618 чел., средний возраст которых составил 19,7 лет. 389 опрошенных выявили желание работать в Арктике. Важнее всего для респондентов оказалось транспортное сообщение: наличие аэропорта, ж/д вокзала (75 %), наличие физкультурно-оздоровительных комплексов (74 %). Также многие выявили обеспокоенность касательно климатических особенностей в Арктике: сильные ветра, снежные бураны, низкие температуры, недостаток солнечного света и колебания атмосферного давления. Исследуя психологические факторы, удалось выявить, что около 75 % респондентов обеспокоены некачественной питьевой водой в Арктической зоне, недостатком медицинского обслуживания, проблемами отдыха, несбалансированным питанием. Если говорить об оплате труда, то большее количество опрошенных через 3 года работы желает получать в среднем 210 000 руб.<sup>3</sup>

Таким образом, проанализировав результаты опрошенных, выявив факторы привлекательности, были разработаны факторы успешной адаптации в заполярном регионе:

- 1) Социальные факторы привлекательности:
  - налаженная транспортная инфраструктура;
  - развитость жилищно-коммунальной инфраструктуры;

<sup>1</sup> Иванова М.В., Белевских Т.В., Зайцев Д.В. Об арктическом рынке труда // Проблемы развития территории. 2017. Вып. 1. С. 145–157.

<sup>2</sup> Iakovleva Iu., Sharok V. Social factors that make work in the Arctic region attractive // *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*. Vol. 289. P. 286–291. DOI: 10.2991/asis-18.2019.58/.

<sup>3</sup> Sharok V. (2018). Communicative factors of socio-psychological adaptation of students and workers in the Arctic // *The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences*. Vol. 51. P. 1776–1786. DOI: 10.15405/epsbs.2018.12.02.189.

- доступность качественного медицинского обслуживания;
- приемлемые условия труда (высокая заработная плата, здоровая психологическая атмосфера в трудовом коллективе).

2) Психологические факторы привлекательности:

- финансовые и карьерные мотивы, а также мотивы самореализации и саморазвития;
- невозмутимость, владение собой, спокойствие, постоянство, усидчивость, решительность, сила и выносливость, то есть качества, характеризующие стайера.

Помимо студентов были опрошены работники Арктического региона различных профессий (72 человека, из которых около 30 человек имели намерение в дальнейшем работать в Арктике) с целью выявления социально-психологических факторов мотивации и адаптации работников в Арктике. В ходе исследования было выявлено, что для людей, имеющих опыт работы в Арктике, большое значение имеют следующие факторы:

1) Особую значимость представляют такие объекты инфраструктуры, как аэропорт и железнодорожный вокзал, физкультурно-оздоровительные комплексы (96 % опрошенных).

2) Первостепенное значение в адаптации играет фактор межличностных отношений (в семье, в окружении, на работе).

3) Сложности в привыкании к климату не приводят к желанию покинуть Арктику, в то время как проблемы со здоровьем в итоге вынуждают переехать в другие, более южные регионы России (16,22 % опрошенных).

4) Низкая заработная плата оказывает наибольшее влияние при принятии решения покинуть Арктику. Адаптацию она не затрудняет, но делает дальнейшее пребывание в Арктике бессмысленным (23 % опрошенных).

5) От работы в Арктике респонденты ожидали высокой заработной платы, социальных льгот и интересной работы. Оправдались только ожидания, касающиеся интересной работы.

В рамках третьего направления научного проекта – исследования программ корпоративной социальной ответственности компаний, функционирующих в Арктике, было выполнено сравнение мероприятий, проводимых по направлениям КСО крупнейшими компаниями, а также соотнесение данных мероприятий со стратегическими целями развития Арктического региона<sup>1</sup>. Результаты проведённого исследования

---

<sup>1</sup> Kelman Ilan et al. Local Perceptions of Corporate Social Responsibility for Arctic Petroleum in the Barents Region // Arctic Review. [S.l.]. Vol. 7. № 2. nov. 2016. DOI: <https://doi.org/10.17585/arctic.v7.418> 1; Симончук В.Д. Опыт скандинавских стран по созданию эффективных программ корпоративной социальной ответственности // Молодёжь и наука – 2018. Сборник научных трудов II Всероссийской студенческой научно-практической конференции. Краснодар, 2018. С. 184–192.

позволили выявить недостатки существующих программ и предложить рекомендации по совершенствованию мер корпоративной социальной поддержки трудовых ресурсов региона<sup>1</sup>.

В ходе исследования выполнен анализ деятельности таких компаний, как ПАО «НК «Роснефть», ПАО «ФосАгро», ПАО «НОВАТЭК», ПАО «Лукойл», ПАО «Северсталь», ПАО «Газпром Нефть», ПАО «Минерально-химическая компания ЕвроХим», занимающихся добычей и переработкой полезных ископаемых, а также Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»<sup>2</sup>. Пример анализируемых показателей, выполненный для ПАО «НК «Роснефть» представлен в таблице 1.

В рамках четвёртого направления проекта проведены экономические и эконометрические расчёты с целью исследования уровня социально-экономического развития Арктики в целях установления связи между миграционными процессами в регионе и уровнем его социально-экономического развития<sup>3</sup>.

Вся совокупность показателей была условно разделена на две группы:

1. Показатели социального развития Арктического региона (число организаций, осуществляющих образовательную деятельность по образовательным программам начального, основного и среднего

<sup>1</sup> Дамбовская А.А. Методика диагностики внутренних и внешних направлений развития корпоративной социальной политики // Российское предпринимательство. 2015. Т. 16. № 13. С. 2035–2044. DOI : 10.18334/rp.16.13.487; Pousenkova Nina et al. Russian Analytical Digest № 181: Corporate Social Responsibility. [Электронный ресурс] URL: <http://www.css.ethz.ch> (дата обращения: 17.04.2018); Nikulin A.N., Nikulina A.Yu. Assessment of occupational health and safety at a mining company // Ecology, Environment and Conservation Paper. 2017. Vol. 23. Issue 1. P. 352–356.

<sup>2</sup> Никулина А.Ю., Жданюк А.Б. Применение принципов и законодательной базы корпоративной социальной ответственности как инструмент устойчивого развития Арктики // Арктика: история и современность: труды международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19–20 апреля 2017 г. СПб., 2017. С. 216–223; Жданюк А.Б., Никулина А.Ю. Сравнительный анализ программ корпоративной социальной ответственности крупнейших добывающих компаний Арктики // Будущее Арктики начинается здесь. Сборник материалов II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (18–20 апреля 2018 г.). Ч. 2. Апатиты, 2018. С. 129–131; Котляр Б.А. Организация производства и оплаты труда: зависимость и влияние // Цветные металлы. № 4. 2018. С. 8–18; Kruk M.N., Guryleva N.S., Cherepovitsyn A.E., Nikulina A.Yu. Opportunities for improving the corporate social responsibility programs for metallurgical companies in the Arctic // Non-ferrous metals. 2018. № 1. Vol. 44. P. 3–6.

<sup>3</sup> Прихина В.А., Хинкиладзе В., Никулина А.Ю. Анализ и перспективы развития арктического моногорода Певек // Будущее Арктики начинается здесь. Сборник материалов II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. 2018. С. 233–240; Чанышева А.Ф., Ромашева Н.В., Никулина А.Ю. Эконометрическое моделирование миграционных процессов в арктических регионах России // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 1 (63). С. 110–121. DOI 10.25702/KSC.2220-802X.1.2019.63.110–121; Иванова М.В., Зайцев Д.В. Арктические трудовые ресурсы: текущее состояние и будущие вызовы // Региональная экономика: теория и практика. 2016. Т. 14. Вып. 10. С. 46–62.



**Таблица 1.** Эффективные мероприятия в рамках КСО на примере ПАО «НК «Роснефть»

Филантропические пожертвования	Поощрения и льготы сотрудникам	Экологический менеджмент	Политическая активность	Определённые характеристики продуктов, услуг, инноваций
<p>1) Развитие социальной инфраструктуры регионов присутствия;</p> <p>2) Поддержка ветеранов, инвалидов, в том числе пенсионеров и работников компании и членов их семей;</p> <p>3) Поддержка коренных малочисленных народов Севера;</p> <p>4) Содействие деятельности в сфере образования, науки, культуры, искусства, просвещения, патриотического воспитания и духовного развития личности;</p> <p>5) Поддержка образовательных организаций общего, профессионального и высшего образования, а также корпоративных учебных центров компании.</p>	<p>1) Корпоративные жилищные программы (корпоративная ипотека, жилищное строительство, служебное жильё);</p> <p>2) Санаторно-курортное лечение;</p> <p>3) Программа добровольного медицинского страхования, страхование от несчастных случаев и болезней;</p> <p>4) Поддержка неработающих пенсионеров, негосударственное пенсионное обеспечение;</p> <p>5) Помощь работникам в улучшении жилищных условий.</p>	<p>1) Интегрированная система управления промышленной безопасностью, охраной труда и окружающей среды;</p> <p>2) Совместно со Всемирным фондом дикой природы (WWF) подготовлена «Программа сохранения биологического разнообразия морских экосистем на лицензионных участках ПАО «НК «Роснефть», расположенных в Арктической зоне РФ».</p>	<p>Всероссийский банк развития регионов является стратегическим партнёром «НК «Роснефть».</p>	<p>Программа инновационного развития, направленная на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечение развития «НК «Роснефть» как высокотехнологичной энергетической компании.</li> <li>• Обеспечение технологического лидерства по ключевым компетенциям: нефтегазодобыча, нефтепереработка.</li> <li>• Поддержание удельных капитальных и операционных затрат на уровне лучших мировых отраслевых показателей.</li> <li>• Повышение энергоэффективности производства до достижения лучшего мирового уровня.</li> <li>• Соблюдение высоких международных стандартов.</li> </ul>

общего образования, численность врачей, число больничных коек, число зарегистрированных преступлений, ввод в действие жилых домов, объём платных услуг на душу населения).

2. Показатели экономического развития (среднедушевые денежные доходы в месяц, среднедушевые денежные расходы в месяц, число предприятий и организаций, уровень безработицы, численность населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума, стоимость фиксированного набора потребительских товаров и услуг).

Таким образом, было проведено исследование динамики миграционных притоков и оттоков в регионы Арктики за период 2010–2017 гг., в результате которого:

1) Выявлен ярко выраженный положительный линейный тренд по обоим показателям;

2) Выявлены ключевые факторы, определяющие миграционные процессы в арктических регионах Российской Федерации;

3) Проведён анализ существующих методов и моделей, позволяющих выполнить оценку уровня социально-экономического развития региона, выявлены определяющие его ключевые показатели;

4) Сформированы временные ряды показателей социального и экономического развития регионов Арктики;

5) Выявлены корреляционные связи между показателями миграционного притока и оттока и некоторыми социально-экономическими показателями, характеризующими уровень развития региона;

6) Сформированы интегральные показатели экономического и социального развития регионов Арктики;

7) Проанализирована возможность применения моделей комплекснозначной экономики с целью моделирования миграционных процессов в арктических регионах России. Особенностью комплекснозначных моделей является возможность рассматривать разные стороны одного и того же процесса и объединять их в одной переменной модели. Простая линейная комплекснозначная модель имеет следующий вид:

$$y_{rt} + iy_{it} = (a_0 + ia_1) + (b_0 + ib_1)(x_{rt} + iy_{it}),$$

где  $y_r$  и  $y_i$  – социально-экономические показатели, характеризующие разные стороны одного и того же моделируемого процесса и объединённые в комплексную переменную результата;  $x_r$  и  $x_i$  – социально-экономические показатели, выступающие в роли фактора и представляющие независимую комплексную переменную;

$(a_0 + ia_1)$  и  $(b_0 + ib_1)$  – комплекснозначные коэффициенты пропорциональности модели.

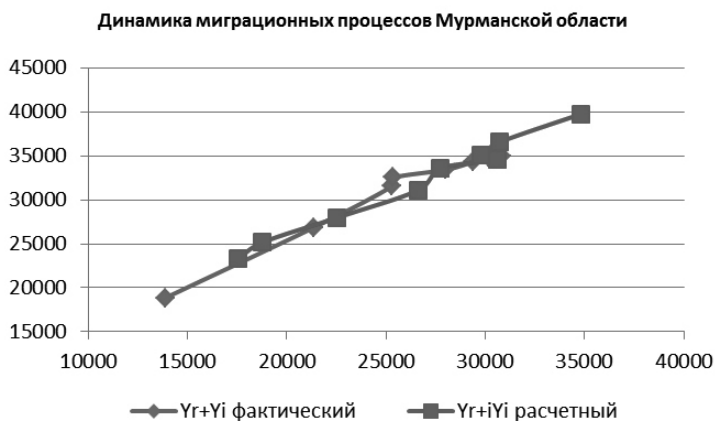


Рис. 1. Динамика миграционных процессов Мурманской области

Таким образом, получилось оценить динамику миграционных процессов Мурманской области с 2010 по 2017 г. и сделать прогноз на 2018 г., который сбился в настоящем времени (рис. 1 и 2).

Рис. 1 показывает, насколько сильно значения моделируемого ряда  $\hat{y}_r + \hat{y}_i$  отклоняются от фактических данных ряда  $y_r + i y_i$ .

Исходя из данных графика, представленного на рис. 2, можно сделать вывод, что с каждым годом в связи с потребностью в кадрах растёт показатель численности людей, прибывающих в Арктическую зону РФ. В то же время показатель оттока населения также растёт в связи с неудовлетворённостью уровнем жизни.

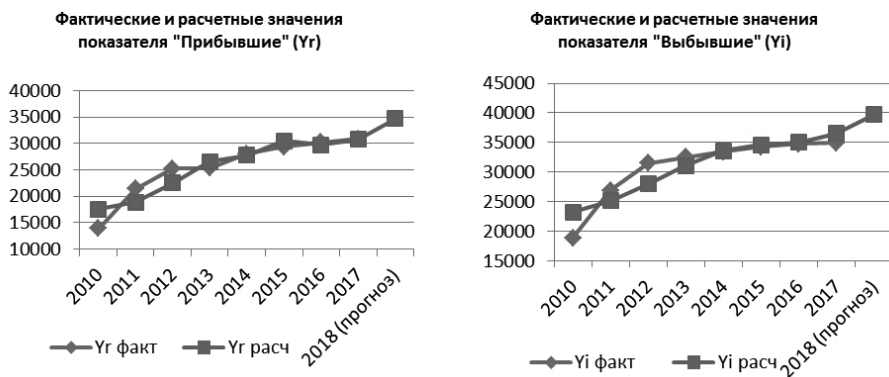


Рис. 2. Динамика расчётных и фактических значений показателей «прибывшие» и «выбывшие» по Мурманской области с 2010 по 2017 г. и прогноз на 2018 г.

**Таблица 2.** Основные государственные гарантии поддержки работников в Арктике

Вид гарантии	Сущность гарантии, особенности применения в Арктике
Минимальный размер оплаты труда (МРОТ)	Представляет собой одну из важнейших государственных гарантий. В некоторых районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориям устанавливается региональный МРОТ, который отличается от федерального.
Индексация заработной платы	Обеспечивает повышение уровня реального содержания заработной платы, означает корреляцию размера номинальной заработной платы с ростом цен, что помогает предотвратить снижение реальной заработной платы или минимизировать степень снижения.
Ограничение перечня оснований и размеров удержаний из заработной платы	Предусматривает перечень и предел удержаний заработной платы. Размер удержаний из заработной платы не может превышать 20 процентов. При удержании из заработной платы по нескольким исполнительным документам предел удержаний составляет 50 процентов.
Ограничение размеров налогообложения доходов от заработной платы	Предусматривает максимальную ставку налога на заработную плату в 13% независимо от её величины.
Предоставление налоговых вычетов	Предусматривает в целях уменьшения исчисляемого налога стандартные (на каждого несовершеннолетнего ребёнка и другие); социальные (оплата обучения и другие); имущественные (при продаже и покупке квартиры и другие) вычеты.
Ограничение оплаты труда, получаемой в натуральной форме	Обеспечивает предельную долю зарплаты, которая согласно действующему законодательству, в порядке исключения, в соответствии с индивидуальным трудовым договором или коллективным договором, по письменному заявлению работника может быть произведена в неденежной форме. При этом эта доля не может превышать 20% начисленной месячной заработной платы.
Обеспечение регулярности выплаты заработной платы	Предусматривает выплату заработной платы не реже, чем каждые полмесяца, а также её своевременность. Задержка выплаты заработной платы признаётся серьёзным нарушением трудовых прав работника и влечёт неблагоприятные последствия как для работодателя, так и для его должностных лиц.
Установление гарантий для работников в получении ими заработной платы в случае прекращения деятельности работодателя и его неплатёжеспособности	Предусматривает, что в случае банкротства предприятия или ликвидации его в судебном порядке трудящиеся, занятые на этом предприятии, будут пользоваться положением привилегированных кредиторов.
Доплаты и надбавки компенсационного характера	Обуславливают необходимость учитывать при оплате дополнительные трудозатраты работников, носящие достаточно постоянный характер и связанные со спецификой отдельных видов труда и сфер его приложения, а также с режимом работы и особыми условиями труда.
Начисление страховых взносов	Предусматривает регулярные обязательные отчисления, которые производят работодатели из начисленной заработной платы работника в социальные страховые внебюджетные фонды.

Согласно данным исследования, показателями, которые играют ключевую роль в миграционном процессе, являются:

- Среднедушевые денежные доходы (в месяц), руб.;
- Платные услуги на душу населения, руб.;

Исходя из вышеизложенного, можно отметить: очевидно, что величина доходов является экономическим фактором, привлекающим трудовые ресурсы к работе в Арктике. Однако даже имея высокие доходы, жители региона не могут удовлетворить своих возросших потребностей, если в нём не созданы для этого условия. Затраты в сфере услуг, которые несёт среднестатистический житель региона, отражают уровень развитости социальной сферы, что выступает существенным фактором привлекательности региона для трудового населения.

В рамках четвёртого направления исследования привлекательности Арктики были изучены и обобщены основные государственные гарантии поддержки работников (табл. 2).

В рамках анализа определено, что важными государственными гарантиями, представляемыми работникам Севера, являются доплаты и надбавки компенсационного характера (табл. 3)<sup>1</sup>.

Помимо мер поддержки работников, на привлекательность региона для бизнеса, а следовательно и для трудовых ресурсов, благоприятное влияние могут оказать меры налогового стимулирования:

1) Введение специального налогового режима, стимулирующего освоение и развитие Арктической зоны РФ (а не только значимых инвестиционных проектов), в том числе для субъектов малого и среднего бизнеса.

2) Введение специального налогового режима для участников внешнеэкономической деятельности в Арктической зоне Российской Федерации.

3) Внесение изменений в общий режим налогообложения в целях государственной поддержки и стимулирования конкретных мероприятий, связанных с освоением и развитием Арктической зоны РФ.

4) Введение упрощённых таможенных процедур.

Подводя итоги, можно сделать следующий вывод: с каждым годом Арктический регион становится более привлекательным для работы, благодаря развитию инфраструктуры, совершенствованию КСО компаний, развитию мер государственной поддержки работников и работодателей. Положительная тенденция развития Арктики подтверждается миграционными притоками в Арктическую зону РФ.

<sup>1</sup> Ромашёва Н.В., Чанышева А.Ф., Череповицын А.Е., Никулина А.Ю. Систематизация методов и инструментов стимулирования персонала на предприятиях, расположенных на Крайнем Севере // Экономика и предпринимательство. 2017. № 12-4 (89). С. 410–414.

**Таблица 3.** Основные государственные гарантии, представляющие собой доплаты и надбавки компенсационного характера работникам Севера

Вид гарантии	Сущность гарантии, особенности применения в Арктике
Районные коэффициенты	Обуславливают увеличение заработной платы на определённую величину. Устанавливаются за работу в местностях с неблагоприятными природно-климатическими условиями, их размер одинаков на всей территории конкретного района.
Северные надбавки	Предусматривают начисление дополнительной надбавки к заработной плате для жителей северных регионов, которые также и работают в этой местности. Надбавка положена всем категориям работников: работающим на постоянной основе; работающим по совместительству; работающим вахтовым методом; работающим дистанционно. Размер этой надбавки зависит от длительности работы в таких условиях.
Оплата труда работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда	Обуславливает минимальный размер повышения оплаты труда работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, который составляет 4 процента тарифной ставки (оклада), установленной для различных видов работ с нормальными условиями труда.
Оплата труда в ночное время	Предусматривает повышенный размер оплаты каждого часа работы в ночное время по сравнению с работой в нормальных условиях.
Оплата за работу в выходные и праздничные дни	Предусматривает оплату за работу в выходной или нерабочий праздничный день не менее чем в двойном размере.
Компенсация расходов за разъездной характер работы	Предусматривает возмещение затрат, связанных со служебными поездками работниками, постоянная работа которых осуществляется в пути или имеет разъездной характер, а также работникам, работающим в полевых условиях или участвующим в работах экспедиционного характера.
Надбавки за вахтовый метод работы	При выполнении работ вахтовым методом за каждый календарный день пребывания в местах производства работ в период вахты, а также за фактические дни нахождения в пути от места расположения организации (пункта сбора) к месту работы и обратно суточных выплачивается надбавка за вахтовый метод работы, которая в районах Крайнего Севера и в приравненных к ним местностях составляет 75% месячной тарифной ставки (должностного оклада).
Сокращённая рабочая неделя	Устанавливаются для женщин, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, 36-часовую рабочую неделю. При этом заработная плата выплачивается в том же размере, что и при полной рабочей неделе.
Дополнительный выходной день	Предусматривает ежемесячное предоставление дополнительного выходного дня без сохранения заработной платы одному из родителей (опекуну, попечителю, приёмному родителю), работающему в северных районах, имеющему ребёнка в возрасте до 16 лет, по его письменному заявлению.
Предоставление дополнительного отпуска	Предусматривает ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска работникам Крайнего Севера и приравненных к нему территорий.

Компаниям и государству стоит уделить больше внимания тем факторам, которые являются наиболее важными при принятии решения людьми о переезде в Арктику на работу, а именно: развитое транспортное сообщение, наличие различных физкультурных комплексов, зон отдыха, наличие объектов социального и культурного значения для работников и членов их семей.

Немаловажным, но не ключевым фактором остаётся высокая заработная плата, которая способствует привлечению людей на работу в Арктику.

В ходе исследования также был выявлен определённый психотип людей, которые бы смогли работать в Арктике – стайеров. Следовательно, компаниям стоит обращать на это больше внимания при приёме людей на работу в условиях Крайнего Севера.

Также к эффективным методам привлечения человеческих ресурсов для компаний можно отнести: приём молодых специалистов без опыта работы в целях их дальнейшего обучения на предприятиях, выдача бесплатных путёвок на отдых и оплата проезда, помощь в жилищном устройстве и т.д.

Что касается мер государственного воздействия – работник остаётся сильно защищённым, имеет много преимуществ и льгот, которые ему обеспечивает государство: различные компенсационные надбавки и доплаты, укороченное рабочее время, увеличенное время продолжительности отпуска – 52 календарных дня (вместо 28 календарных дней). Однако стоит обратить внимание и на поддержку работодателей, т.е. компаний, которые функционируют в Арктическом регионе РФ.

КОНДРАЛЬ Д.П.

## Проблемы развития институтов гражданского общества на Севере России

KONDRAL D.P.

## Problems of development of civil society institutions in the North of Russia

### **Сведения об авторе:**

*Кондраль Дмитрий Петрович, кандидат политических наук, доцент кафедры Философии и методологии образования Ухтинского государственного технического университета (Ухта)*

*Lbv17@gmail.com*

### **Author:**

*Kondral Dmitriyi Petrovich, Associate Professor, Department of Philosophy and Methodology of Education, Ukhtha State Technical University (Ukhtha)*

*Lbv17@gmail.com*

### **Аннотация**

В статье рассмотрены ключевые проблемы и риски развития институтов гражданского общества на Севере России, а также приведён прогноз дальнейшего развития путей и направлений их взаимодействия с органами власти и управления. Основные проблемы и риски рассмотрены на примере относительно стабильного северного региона страны – Республики Коми, относящейся к районам Крайнего Севера. Вместе с тем, рассматриваемые в статье проблемные вопросы развития гражданского общества имеют общие научные и практические истоки, а также общую социально-экономическую и политическую основу происхождения, и поэтому выводы исследования могут быть экстраполированы и применены к северным регионам страны в целом.

Автором указано существенное влияние негативных факторов на развитие гражданского общества, что не позволяет сегодня в полной мере развивать потенциал взаимодействия власти и социума. Среди основных проблем развития гражданского общества в северных регионах автором выделены и проанализированы: социально-экономическая нестабильность; слабость и высокий уровень формализации региональных политико-управленческих механизмов; низкий



уровень качества жизни населения даже по общероссийским нормам; снижение правовой культуры и рост противоправных моделей поведения; «вымирание» территорий в связи со стремлением жителей переехать в более климатически, географически и социально-экономически благоприятные для жизнедеятельности регионы страны.

Для решения указанных проблем сегодня необходимо как разрабатывать и реализовывать эффективные государственные программы поддержки институтов гражданского общества, так и проводить демократическую модернизацию политических систем регионов Севера России.

В качестве общих рекомендаций по развитию институтов гражданского общества на Севере России автором указаны: развитие органического подхода в управлении; повышение значения институтов гражданского общества в процессах принятия и реализации политико-управленческих решений, а также контроля за властью; разработка программ роста социально-экономического уровня жизни населения; проведение демократической модернизации региональных политических систем; повышение правовой культуры и сознания населения через разработку и реализацию специфических государственных образовательных программ.

Рассмотренные пути и направления развития институтов гражданского общества способны активизировать существующий позитивный общественный потенциал в северных регионах и способствовать их дальнейшему социально-экономическому, культурному и политико-управленческому развитию.

### **Abstract**

The article discusses the key problems and risks of the development of civil society institutions in the North of Russia, as well as a forecast of the further development of ways and directions of their interaction with government and management bodies. The main problems and risks are considered on the example of the relatively stable northern region of the country – the Komi Republic, which belongs to the regions of the Far North. At the same time, the problematic issues of the development of civil society considered in the article have common scientific and practical sources, as well as a common socio-economic and political basis of origin, and therefore the conclusions of the study can be extrapolated and applied to the northern regions of the country as a whole.

The author indicates the significant influence of negative factors on the development of civil society, which does not allow today to fully develop the potential for interaction between the government and society. Among the main problems of the development of civil society in the northern regions, the author identified and analyzed: socio-economic instability; weakness and a high level of formalization of regional political and administrative mechanisms; low quality of life of the population, even according to all-Russian standards; the decline in legal culture and the growth of illegal patterns of behavior; “Extinction” of territories due to the desire of residents to move to more climatically, geographically and

socio-economically favorable regions of the country for life.

To solve these problems today it is necessary both to develop and implement effective state programs to support civil society institutions, and to carry out democratic modernization of the political systems of the regions of the North of Russia.

As general recommendations on the development of civil society institutions in the North of Russia, the author indicates: the development of an organic approach to management; increasing the importance of civil society institutions in the processes of adoption and implementation of political and managerial decisions, as well as control over power; development of programs for the growth of the socio-economic standard of living of the population; carrying out democratic modernization of regional political systems; enhancing the legal culture and public awareness through the development and implementation of specific state educational programs.

The considered ways and directions of development of civil society institutions are able to activate the existing positive social potential in the northern regions and contribute to their further socio-economic, cultural and political management development.

**Ключевые слова:**

гражданское общество, Север России, регионы, власть, социум, риски развития, политическая система, демократия, политическая модернизация, НКО.

**Keywords:**

civil society, the North of Russia, regions, government, society, development risks, the political system, democracy, political modernization, non-profit organizations.

Современное политическое развитие страны и регионов предполагает проведение дальнейших демократических преобразований и создание условий повышения значения деятельности институтов гражданского общества. Данные направления политического развития сегодня актуальны для арктических и приарктических регионов страны<sup>1</sup>.

Следует отметить научный подход, рассматривающий развитие гражданского общества как формирование перспективной социально-политической модели общественного устройства, что предполагает дальнейшую эволюцию гражданских и политических институтов, их слияние,

---

<sup>1</sup> Татенко Г.И. Европейская концепция стратегического планирования развития территорий // Евразийский союз учёных. 2017. № 11-2 (44). С. 68–72; Вызовы и угрозы национальной безопасности в Российской Арктике: научно-аналитический доклад. Апатиты, 2017. 53 с.; Андреев А.А., Созаева Д.А., Рудь Г.Г., Андреева М.Ю. Проблемы социально-экономического развития Арктики и роль Северного морского пути в контексте формирования перспективной модели регионального управления // Проблемы теории и практики управления. 2019. № 5. С. 23–39.

интеграцию и развитие как современного демократического политико-управленческого образования<sup>1</sup>.

Само гражданское общество сегодня рассматривается в науке как параллельная власти структура общественных институтов, целью которой является самоорганизация людей для решения их насущных проблем. Развитие институтов гражданского общества всё чаще в социально-политической науке связывается с ростом количества, значения и активизацией деятельности некоммерческих организаций (НКО) в стране и регионах. Данный количественный показатель сегодня стал одним из ключевых в определении успешности развития институтов гражданского общества в регионах и стране в целом. Сегодня он выступает ключевым ориентиром для системы государственного и регионального управления в оценке уровня эффективности политики и успешности усилий власти по развитию институтов гражданского общества, как в центре, так и в регионах.

Вместе с тем, данный показатель не отражает степени реального участия НКО в процессах принятия политико-управленческих решений и контроля за региональной властью, что делает его неполным для точной оценки состояния реального уровня развития институтов гражданского общества. В связи с этим следует указать на необходимость применения, прежде всего, качественных и аналитических методов и механизмов оценки состояния институтов гражданского общества в стране и регионах взамен количественным. Указанная методологическая проблема сегодня привела к искажению видения ситуации с развитием институтов гражданского общества как в стране в целом, так и в северных регионах в частности.

Так, сложность оценки состояния институтов гражданского общества в стране приводит к появлению диссонанса и разногласий между теорией и практикой политического развития северных регионов. В результате данной проблемы часто на первый план выходит формальное развитие НКО, при этом реальная социально-политическая деятельность институтов гражданского общества остаётся малозаметной и незначительной.

На практике же сегодня мы отмечаем деградацию институтов гражданского общества в отдалённых регионах страны, которые реально не имеют достаточного количества политико-управленческих ресурсов для осуществления полноценного участия в принятии управленческих решений властью, распределения ресурсов и контроля за деятельностью системы регионального политического управления.

Более того, сегодня сами НКО зависят от лояльности региональной власти в вопросах распределения ресурсов через государственные

---

<sup>1</sup> Кондраль Д.П., Флоря В.М. Гражданское общество и система управления в современной России // Вопросы управления. 2018. № 4. С. 107–112.

программы, гранты, дотации и т.п. В связи с этим сегодня возникают сложности с обеспечением полноценного участия институтов гражданского общества в процессах принятия и реализации политических решений. При этом сами НКО сегодня рассматриваются скорее как исполнители решений и поручений региональной власти, которая предоставляет им необходимые ресурсы и использует их потенциал в качестве социальных учреждений-партнёров и подрядчиков для оказания социальных услуг населению на конкурсной основе.

В теоретических моделях развития институтов гражданского общества в стране и регионах мы видим сегодня стремление адаптировать сложившуюся в стране практику взаимодействия власти и институтов гражданского общества<sup>1</sup> к общенаучной теории демократического развития. В связи с этим определяются как проблемные стороны развития институтов гражданского общества, так и позитивные характеристики и направления их развития. Позитивные аспекты находят сегодня отражение в количественных исследованиях и связаны в большинстве случаев с деятельностью и развитием НКО. Взаимосвязь региональной власти и НКО сегодня определяется во многом процессами перераспределения финансовых средств между ними для выполнения НКО социальной подрядной деятельности. Заказчиком данной деятельности выступает в большинстве случаев региональная власть, предоставляющая финансовые ресурсы и возможности.

Так, сегодня практически в каждом регионе страны ведётся деятельность по подготовке и реализации государственных и региональных программ финансовой поддержки НКО. В данной ситуации сами региональные власти являются первостепенным участником взаимодействия с НКО и в полной мере заинтересованы в подготовке качественной формальной отчётности о предоставленных ресурсах НКО, полноценном целевом их использовании и позитивных результатах деятельности НКО в отчётном периоде. Данные вопросы сегодня выступают основой формальной составляющей оценки деятельности НКО как важного института гражданского общества.

Основной целью подобных государственных программ определяется развитие открытых политических механизмов взаимодействия гражданского общества с властью. Например, в качестве основания программы Московской области на 2014–2019 гг. «Развитие институтов гражданского общества, повышение эффективности местного самоуправления

---

<sup>1</sup> Новгородцева А.Н., Сивкова Н.И., Сысолятина Е.Л. Власть и некоммерческие организации (НКО) в регионе: трудности взаимодействия (на примере Свердловской области) // Общество: политика, экономика, право. 2020. № 2. [Электронный ресурс] URL: [http://dom-hors.ru/rus/files/arhiv\\_zhurnala/pep/2020/2/politics/novgorodtsevasivkova-sysolyatina.pdf](http://dom-hors.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/pep/2020/2/politics/novgorodtsevasivkova-sysolyatina.pdf) (дата обращения: 01.03.2020).

и реализации молодёжной политики в Московской области» основной целью указано «обеспечение открытости и прозрачности деятельности органов государственной власти Московской области и органов местного самоуправления муниципальных образований Московской области и создания условий для осуществления гражданского контроля за деятельностью органов государственной власти Московской области и органов местного самоуправления муниципальных образований Московской области, укрепления межнационального и межконфессионального мира и согласия, воспитания гармоничных, всесторонне развитых, патриотичных и социально ответственных граждан, способных к успешной социализации и эффективной самореализации»<sup>1</sup>.

В государственной программе Тамбовской области «Развитие институтов гражданского общества» на 2014–2020 гг. указано: «Гражданское общество является индикатором и одновременно основным фактором развития современного демократического государства. Оно характеризуется как система добровольно созданных общественных институтов и отношений, деятельность которых не зависит от прямого вмешательства и регламентации органов государственной власти»<sup>2</sup>.

Необходимо отметить, что рассматриваемые программы являются сегодня эффективным средством активизации деятельности НКО в северных регионах страны.

В Архангельской области также с 2020 г. начинает реализовываться государственная программа «Совершенствование государственного управления и местного самоуправления, развитие институтов гражданского общества»<sup>3</sup>, главными целями которой указываются повышение эффективности функционирования системы государственного управления

<sup>1</sup> Государственная программа Московской области «Развитие институтов гражданского общества, повышение эффективности местного самоуправления и реализации молодёжной политики в Московской области» // Сайт Правительства Московской области. [Электронный ресурс] URL: [https://mosreg.ru/seychas-v-rabote/gosudarstvennye-programmy/gosudarstvennaya-programma-moskovskoy-oblasti-razvitie-institutov-grazhdanskogo-obshchestva-povyshenie-effektivnosti-mestnogogo-samoupravleniya-i-realizacii-molodezhnoy-politiki-v-moskovskoy-oblasti-na-2014-2018-gody#tab-menu\\_link\\_6](https://mosreg.ru/seychas-v-rabote/gosudarstvennye-programmy/gosudarstvennaya-programma-moskovskoy-oblasti-razvitie-institutov-grazhdanskogo-obshchestva-povyshenie-effektivnosti-mestnogogo-samoupravleniya-i-realizacii-molodezhnoy-politiki-v-moskovskoy-oblasti-na-2014-2018-gody#tab-menu_link_6) (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>2</sup> Государственная программа Тамбовской области «Развитие институтов гражданского общества» на 2014–2020 годы // Официальный интернет-портал правовой информации. [Электронный ресурс] URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=116037092&rdk=20> (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>3</sup> Постановление Правительства Архангельской области от 10.10.2019 № 548-пп «Об утверждении государственной программы Архангельской области «Совершенствование государственного управления и местного самоуправления, развитие институтов гражданского общества в Архангельской области» // Официальный интернет-портал правовой информации. [Электронный ресурс] URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/2900201910180011> (дата обращения: 29.02.2020).

и местного самоуправления, развитие системы НКО, повышение гражданской активности населения, укрепление единства российской нации и этнокультурное развитие.

Данные программы сегодня являются важным эффективным механизмом региональной власти для поддержания активности и эффективности деятельности НКО, а также передачи им ряда социальных функций и гражданских полномочий на конкурентной конкурсной основе. При этом данные программы позволяют наладить взаимодействие между региональной властью и НКО.

Рассматривая примеры северных регионов, в одном из устойчивых регионов – Республике Коми<sup>1</sup> в 2020 г. планируется выделить 30 млн руб. на развитие гражданского общества, общая сумма за 2018 и 2019 гг. составила – 5,5 млн руб.<sup>2</sup>

Современные кризисные процессы в экономике страны приводят к унификации и деградации социальной и профессиональной структуры северных регионов.

Так, например, сегодня уровень качества жизни в Республике Коми продолжает снижаться. Согласно данным агентства РИА рейтинг уровня качества жизни в республике снизился с 64 позиции в 2018 г. до 69 в 2019 г. (максимально 85 позиций)<sup>3</sup>.

Сложные экономические условия и возникающая в связи с этим необходимость у населения региона заимствования средств в банках для нормализации условий жизнедеятельности привели к вхождению Республики Коми в десятку самых закредитованных регионов России<sup>4</sup>, что указывает на низкую эффективность социально-экономической политики в регионе в целом.

Современный экономический кризис приводит к деградации гражданских отношений, снижению уровня доходов, культуры<sup>5</sup> и качества системы управления. Деградация в данных сферах общественной жизнедеятельности является серьезной проблемой стабильного

<sup>1</sup> Корчак Е.А. Уровень жизни населения регионов Севера и Арктики РФ // Фундаментальные исследования. 2015. № 7-3. С. 605–609.

<sup>2</sup> На развитие гражданского общества в Коми в 2020 году будет выделено 30 миллионов рублей // Общественная палата Российской Федерации. [Электронный ресурс] URL: [https://www.oprf.ru/ru/about/interaction/region\\_chambers/431/2584/newsitem/51067?PHPSESSID=6pdm7no06pphnlcib6lmae4073](https://www.oprf.ru/ru/about/interaction/region_chambers/431/2584/newsitem/51067?PHPSESSID=6pdm7no06pphnlcib6lmae4073) (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>3</sup> Рейтинг российских регионов по качеству жизни // РИА Новости. [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20200217/1564483827.html> (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>4</sup> Названы самые закредитованные российские регионы // РИА Новости. [Электронный ресурс] URL: <https://ria.ru/20191223/1562702590.html> (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>5</sup> Кондраль Д.П. Культура, синергия и сбалансированность процессов стратегического управления Севером России // Арктика и Север. 2014. № 17. С. 60–64.

функционирования северных регионов страны<sup>1</sup> и приводит к замедлению их демократического развития.

При этом сегодня создаётся ситуация, когда население северных регионов предпочитает переезжать в другие (более перспективные в климатическом и социально-экономическом аспектах) регионы страны, нежели самоорганизовываться для решения существующих проблем и создания благоприятных социально-политических условий жизнедеятельности на Севере России. Данная объективная проблема замедления становления и развития институтов гражданского общества на Севере России сводит к минимуму усилия власти по развитию данных институтов через поддержку НКО, так как внутренней отдачи от самого общества практически не происходит, а большинство усилий сводится к определению и достижению формальных показателей.

Сегодня Север России не должен рассматриваться исключительно как территория с запасами ресурсов. Важным должно стать социальное определение северных территорий. Большое количество людей сегодня проживает в условиях нищеты и на уровне минимальных возможностей потребления. При этом социально-экономические проблемы большинства людей сегодня не только не решаются, но и усугубляются в условиях кризиса. Это приводит практически к полной потере экономической самостоятельности личности и её фактическому «порабощению» тяжёлыми социально-экономическими условиями. В связи с этим большое количество людей сегодня не могут покинуть северные регионы страны даже элементарно ввиду финансовых сложностей, связанных с затратами на организацию переезда и поиска новой работы. В связи с этим многие переезжающие вынуждены понижать свой социальный статус до уровня маргиналов.

При этом важно отметить, что в основе построения гражданского общества находится принцип развития индивидуализма и свободы личности. Поэтому развивать сегодня гражданские институты, опираясь исключительно на интересы коренных общин и сообщества коренного населения Севера России является проблематичным. Хотя именно данная культурно-хозяйственная категория населения имеет большой культурный опыт жизнедеятельности в условиях Севера. Поэтому сегодня в северных регионах страны необходимо создание специфических политико-коммуникационных механизмов и благоприятных условий для жизнедеятельности всех культурно-хозяйственных групп и категорий населения в равной степени.

---

<sup>1</sup> Кондраль Д.П. Основные направления совершенствования государственной политики в сфере управления развитием северных регионов России // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 9. С. 11–16.

Нарушение социально-экономической стабильности в современных условиях приводит к кризису гражданских отношений, что способствует формированию асоциальной среды, служащей питательной базой для снижения уровня правовой культуры в целом, роста правонарушений и преступлений.

Оценивая уровень преступности в Республике Коми за январь-август 2019 г. следует отметить его рост на 6 % (11,1 тыс. преступлений)<sup>1</sup> по сравнению с предыдущим годом.

Снижение уровня культуры в целом и правовой культуры в частности создаёт условия потери ментального потенциала северных регионов. Прохождение точки бифуркации уже привело к фактическому «вымиранию» ряда северных городов и поселений. Среди них: Печора, Инта, Воркута и др. Скорее всего, это не предел, и в ближайшее время мы услышим про новые города и территории, находящиеся на грани «вымирания». Для их восстановления понадобится гораздо больше ресурсов, нежели для профилактики процессов «вымирания» территорий.

Так, например, рассматривая статистику по Республике Коми на 1 января 2019 г., в республике численность жителей за год сократилась на 10735 человек и составила 830138 человек. Численность жителей в крупных городах республики на 1 января 2019 г. составила: Сыктывкар – 260313 (убыло 509 чел. по сравнению с предыдущим годом); Воркута – 74747 (убыло 2567 чел.); Вуктыл – 11491 (убыло 306 чел.); Инта – 27573 (убыло 574 чел.); Усинск – 43689 (убыло 401 чел.); Ухта – 116243 (убыло 1534 чел.)<sup>2</sup>.

Все вышеуказанные негативные аспекты жизнедеятельности общества на Севере России характеризуют общую слабость системы регионального управления арктических и приарктических регионов<sup>3</sup>, не способной сегодня в полной мере обеспечить стабильное развитие социально-экономической среды регионов Севера России и реальную политико-управленческую поддержку институтам гражданского общества, а тем более передать им существенную часть полномочий и ресурсов.

---

<sup>1</sup> В Коми преступления чаще всего совершают судимые // Информационное агентство БНК. [Электронный ресурс] URL: <https://www.bnkomi.ru/data/news/100235/> (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>2</sup> В 2019 году в Коми на 10,7 тысяч жителей стало меньше // Аргументы и факты. [Электронный ресурс] URL: [https://komi.aif.ru/society/persona/v\\_2019\\_godu\\_v\\_komi\\_na\\_10\\_7\\_tysyach\\_zhiteley\\_stalo\\_menshe](https://komi.aif.ru/society/persona/v_2019_godu_v_komi_na_10_7_tysyach_zhiteley_stalo_menshe) (дата обращения: 29.02.2020).

<sup>3</sup> Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Управление процессами модернизации политической системы современной России (региональный аспект). Сыктывкар, 2012. 165 с.; Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Стратегическое управление процессами пространственно-территориального развития Севера России: проблемы и перспективы. Сыктывкар, 2014. 97 с.



Среди важных направлений развития институтов гражданского общества в северных регионах следует указать: 1) переход от формального к органическому подходу решения социально-экономических и политико-управленческих проблем; 2) повышение значения институтов гражданского общества в процессах принятия и реализации управленческих решений, а также контроля за региональной властью; 3) разработка программ реального роста социально-экономического уровня жизни населения и привлекательности регионов для жизнедеятельности людей; 4) демократическая модернизация региональных систем политического управления с целью развития гражданского участия населения северных регионов в политике; 5) разработка и реализация образовательных программ роста правовой культуры и сознания населения.

Рассмотренные направления являются основой дальнейшего социально-политического развития северных регионов страны.

Таким образом, если сегодня не принять позитивные политико-управленческие меры, в ближайшее время институты гражданского общества на Севере России, скорее всего, будут ещё в большей степени подвержены негативным факторам воздействия, что приведёт к снижению интеллектуального потенциала северных регионов страны и их привлекательности для жизнедеятельности людей. Искать пути<sup>1</sup> решения указанных угроз необходимо уже сегодня. При этом не только через финансирование НКО, но и через демократическую модернизацию региональной и муниципальной систем политического управления.

---

<sup>1</sup> Кондраль Д.П. Генеративная политика как основа развития системы управления на Севере России // Вопросы управления. 2018. № 1 (31). С. 7–11.

ЖУКОВИНА М.Г.

## Об экологической безопасности Северного морского пути

ZHUKOVINA M.G.

## On environmental safety of the Northern Sea Route

### **Сведения об авторе:**

*Жуковина Мария Геннадьевна, аспирантка Дальневосточного федерального университета (Владивосток)*  
*zhukovinamasha@bk.ru.*

### **Author:**

*Zukovina Maria Gennadievna, postgraduate student at Far Eastern Federal University (Vladivostok)*  
*zhukovinamasha@bk.ru*

### **Аннотация**

Арктика является важным и уникальным регионом, как для всего мира, так и для России в частности, уникальность которого заключается, с одной стороны, в богатстве природных ресурсов, а с другой стороны, в неповторимой экологической системе.

Однако в силу своих особенностей экологическая система Арктики является крайне хрупкой, подверженной воздействию, которая при этом восстанавливается очень медленно, в результате чего продолжающееся антропогенное воздействие на экологическую систему Арктики ведёт к постепенному накоплению экологического ущерба.

### **Abstract**

The Arctic is an important region, both for Russia and for the rest of the world. It has a unique ecological system and unmatched abundance of natural resources. However, the ecological system of the Arctic is extremely fragile due to its peculiarities and susceptibility. It recovers very slowly and, as a result, the continued anthropogenic impact on the ecological system of the Arctic leads to a gradual accumulation of environmental damage.

**Ключевые слова:**

Арктика, Россия, экология, право, природопользование.

**Keywords:**

Arctic, Russia, ecology, law, management of natural resources.

В XX в. арктические территории подверглись интенсивному использованию арктическими государствами, на арктических территориях развивалась горнодобывающая, металлургическая промышленность, разработка нефтяных и газовых месторождений. К примеру, в российском арктическом секторе активно добывается золото (Магаданская область, Чукотский автономный округ), никель (Мурманская область, Красноярский край), олово (Якутия, Чукотский автономный округ), алмазы (Якутия), нефть и газ (Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа).

Кроме того, Норвегией и Россией активно разрабатываются газовые и нефтяные месторождения на континентальном шельфе (Баренцево море), а также водные биологические ресурсы (Баренцево, Охотское моря).

Остальные арктические страны также активно участвуют в разработке природных ресурсов на арктических территориях. Норвегия добывает каменный уголь на о. Шпицберген, разрабатывает нефтяные месторождения на континентальном шельфе. США добывают на Аляске золото, нефть, олово.

Активная разработка природных минеральных и биологических ресурсов негативно сказывается на экологии арктических территорий и неизбежным образом приводит к существенному изменению климата и экологии в самой Арктике.

Так, в августе 2016 г. из-за аномальной июльской жары в Арктике в Ямало-Ненецком автономном округе началось таяние вечной мерзлоты и распространение законсервированных в ней спор опасных инфекционных заболеваний, в результате чего произошла вспышка сибирской язвы<sup>1</sup>.

В Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 г., утверждённой Указом Президента РФ от 19 апреля

---

<sup>1</sup> 1–6 августа: Глобальное потепление в Арктике – национальная безопасность, экономические перспективы и вспышка сибирской язвы // Информационное агентство «Arctic Info» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.arctic-info.ru/news/section/1-6\\_avgusta-globalnoe\\_poteplenie\\_v\\_arktike\\_-\\_natsionalnaya\\_bezopasnost\\_ekonomicheskie\\_perspektivy/](http://www.arctic-info.ru/news/section/1-6_avgusta-globalnoe_poteplenie_v_arktike_-_natsionalnaya_bezopasnost_ekonomicheskie_perspektivy/) (дата обращения: 14.10.2018).

2017 г. № 176, содержатся официальные сведения, что в России в результате экономической деятельности накоплено свыше 30 млрд т отходов производства и потребления, ежегодно образуется около 4 млрд т отходов, из которых 55–60 млн т составляют твёрдые коммунальные отходы.

При этом только санкционированные объекты размещения отходов производства и потребления, которых насчитывается порядка 15 тыс., занимают площадь 4 млн гектаров, и эта территория ежегодно увеличивается на 300–400 тыс. гектаров, в результате чего в настоящее время опустынивание сельскохозяйственных земель наблюдается в 27 регионах России на территории площадью 100 млн гектаров<sup>1</sup>.

Одной из особенностей экологии Арктики, является медленное восстановление экологического баланса.

Увеличивающаяся нагрузка на экологию предопределяет повышенное внимание к её состоянию, необходимости тесного плодотворного международного сотрудничества, а также к реализации комплекса действий на наднациональном и национальном уровнях по защите экологии и восстановлению экологического баланса. Одной из важных составляющих этого комплекса является надлежащее правовое регулирование национальной политики в сфере природопользования и охраны природы.

Арктические государства, к которым относятся Российская Федерация, США, Канада, Норвегия, Дания, Великобритания, Исландия, Швеция и Финляндия, осознавая хрупкость экологического баланса в Арктике, ещё с середины XX в. начали принимать действия, направленные на охрану экологии Арктики. Основу международного сотрудничества в сфере экологической безопасности в Арктике составляют Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г., Лондонская конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., Декларация Стокгольмской конференции ООН по проблемам окружающей человека среды 1972 г., Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния 1979 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция по предотвращению загрязнений с судов 1973 г., Международная Конвенция по обеспечению готовности

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 19 апреля 2017 г. № 176 «О стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года» // Консультант Плюс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LA W&n=215668&fld=134&dst=100012,0&rnd=0.8224425822628676#07601372595967852> (дата обращения: 14.10.2018).

на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г., Рамочная Конвенция ООН по изменению климата 1992 г.<sup>1</sup>

При этом одним из первых международных правовых актов, непосредственно затрагивающих вопросы Арктики на международном уровне, стала Декларация о защите окружающей среды в Арктике 1991 г., принятая совместно со Стратегией защиты окружающей среды Арктики<sup>2</sup>.

Первым государством, принявшим национальный правовой акт, затрагивающий вопросы экологии, стала Канада, приняв в 1906 г. Закон о Северо-Западном заповеднике (The Northwest Game Act). В соответствии с названным законом в 1925 г. в Канаде был создан первый в мире арктический заповедник, который установил природоохранные ограничения на арктических территориях, в частности устанавливались ограничения на охоту на диких животных, птиц, вылов рыбы.

Основу российского природоохранного законодательства составляют Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Федеральный закон от 23 ноября 1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации», Федеральный закон от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации».

В этой связи необходимо отметить, что в настоящее время в России отсутствует отдельный нормативный акт относительно правового регулирования государственной политики в российском арктическом секторе, в том числе в сфере экологии. То есть природоохранные нормы разбросаны по различным отраслевым законам, что повышает издержки по их соблюдению и исполнению.

Ранее в России разрабатывались законопроекты «Об Арктической зоне Российской Федерации»<sup>3</sup>, положения которых были направлены

<sup>1</sup> Макова Е.А. Система международного взаимодействия в сфере экологической безопасности в Арктике // Центр информационного и правового обеспечения развития Арктики [Электронный ресурс]. URL: <http://arctic-centre.com/ru/analitika/item/300-sistema-mezhdunarodnogo-vzaimodejstviya-v-sfere-ekologicheskoy-bezopasnosti-v-arktike> (дата обращения: 14.10.2018).

<sup>2</sup> Декларация о защите окружающей среды Арктики от 14 июня 1991 г. // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации «Консорциум Кодекс». [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1902061> (дата обращения: 14.10.2018).

<sup>3</sup> Проект Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» // Консультант Плюс [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PR&n=102357#0> (дата обращения: 14.10.2018).

на создание условий для реализации государственной политики в целях комплексного, равномерного социально-экономического развития и экологической охраны Арктической зоны РФ. Между тем ни один из названных законопроектов не дошёл до финальной стадии и не был принят в качестве законодательного акта.

Таким образом, как сказано выше, государственная экологическая политика в Арктике регулируется целым рядом норм, относящихся к различным отраслям права, без учёта специфики отдельного региона, в данном случае Арктики.

Кроме того, государственную политику в арктическом секторе формируют «Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», утверждёнными Президентом РФ 18 сентября 2008 г., а также «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года».

Согласно Основам государственной политики РФ в Арктике, национальными интересами России являются использование Арктической зоны в качестве стратегической ресурсной базы, обеспечивающей решение социально-экономического развития страны; сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества; использование Северного морского пути в качестве национальной транспортной системы. Также в качестве приоритетных целей Основы государственной политики РФ в Арктике называют сбережение уникальных экологических систем Арктики.

Стратегия развития Арктической зоны РФ, как и Основы государственной политики РФ в Арктике, называет обеспечение экологической безопасности в качестве приоритетного направления развития Арктической зоны.

При этом Стратегия развития Арктической зоны РФ выделяет наличие следующих рисков и угроз, в том числе в сфере природопользования, таких как возрастание техногенной и антропогенной нагрузки на окружающую среду с увеличением вероятности достижения её предельных значений в некоторых прилегающих к РФ акваториях Северного Ледовитого океана, а также на отдельных территориях Арктической зоны РФ, характеризующихся наличием особо неблагоприятных зон, потенциальных источников радиоактивного загрязнения, высоким уровнем накопленного ущерба.

Однако необходимо отметить, что оба документа являются своего рода программными и не имеют общеобязательной юридической силы федерального закона.

В свою очередь, отсутствие отдельного законодательного акта, учитывающего специфику арктического сектора, приводит к несовершенству

правового регулирования и формирования государственной политики в отношении Арктики, в том числе и в сфере экологии.

Безусловно, нельзя не согласиться с мнением некоторых исследователей, что само по себе принятие отдельного системообразующего законодательного акта об Арктической зоне не решит массу всех проблем, в том числе в сфере экологии, однако его отсутствие не позволяет, на наш взгляд, использовать в полной мере имеющиеся в распоряжении государства возможности по сохранению экологического баланса в Арктике<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Хлуденева Н.И. Перспектива развития правовой охраны арктических экосистем // Журнал российского права. 2015. № 11. С. 114–122.

АГЕЕВА Я.В.

Перспективы взаимодействия общества и науки в Арктике через призму СМИ (на примере освещения проблематики изменения климата в локальных медиа городов Российской Арктики)<sup>1</sup>

AGEEVA Y.V.

Prospects of interactions between society and science in the Arctic through the prism of the media (the case of climate change coverage in local urban media in Russia's Arctic)

**Сведения об авторе:**

*Агеева Ярославна Владимировна, студентка магистратуры кафедры Экологической безопасности и устойчивого развития регионов Института наук о Земле СПбГУ (Санкт-Петербург)  
yaroslavna.ageeva@gmail.com*

**Author:**

*Ageeva Yaroslavna Vladimirovna, Master's student, Department of ecological safety and sustainable development of regions, Institute of Earth Sciences, Saint Petersburg State University (St. Petersburg)  
yaroslavna.ageeva@gmail.com*

**Аннотация**

Данная статья посвящена анализу взаимодействия между обществом и наукой в Российской Арктике. Публикации локальных СМИ городов Арктической зоны

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при поддержке гранта РФФИ №18-55-76003 ЭРА\_а «Возможности и вызовы для городского развития и социальной сплочённости в Российской Арктике в условиях глобального изменения климата».



РФ, посвящённые результатам научных исследований изменения климата, были проанализированы при помощи метода контент-анализа. Также было проведено сравнение полученных результатов с существующими исследованиями. Результаты данной работы показывают, что, несмотря на высокий интерес локальных медиа к научной проблематике, освещение вопросов, связанных с изменением климата, сталкивается с рядом значительных вызовов, включающих недостаток интерпретации и объяснения научных фактов и результатов, а также сравнительно низкое количество статей, в которых рассматриваются возможные причины изменения климата.

### **Abstract**

The aim of this paper is to analyze the interactions between society and science in Russia's Arctic. The articles from local media devoted to the results of scientific research on climate change were analyzed using the method of content-analysis and compared with present works. The results of this study reveal that while media shows interest in scientific research, the coverage of climate change related issues still has several significant challenges including low levels of interpretation and explanation, as well as lack of articles devoted to possible causes of climate change.

### **Ключевые слова:**

медиа, АЗРФ, изменение климата, контент-анализ.

### **Key words:**

media, AZRF, climate change, content analysis.

### **Введение**

Мысль о том, что СМИ играют важную, а порой и решающую роль как в формировании, так порой и в производстве общественного мнения по тому или иному вопросу, не является ни новой, ни сенсационной, однако в России к этому инструменту по-прежнему обращаются не так часто. Одно из важных направлений, по которому влияние СМИ можно проследить со всей ясностью, это формирование представлений о науке, которые ложатся в основу построения взаимоотношений между ней и обществом.

Будучи частью большого проекта, посвящённого проблеме устойчивого городского развития и социальной сплочённости в городах Российской Арктики, а также препятствий, которые возникают на пути достижения такого развития в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), данная статья фокусирует своё внимание на проблематике изменения климата, которое, согласно отечественным и международным

докладам, является одним из ключевых вызовов для Арктического региона<sup>1</sup>. Проблема изменения климата репрезентативна не только в силу своей исключительной актуальности, но и ввиду того, что на протяжении всего времени, в течение которого в научном сообществе ведутся дискуссии, СМИ активно освещают данную проблематику. Именно медиа сделали из данного направления исследований популярную тему, вышедшую далеко за пределы кабинетов учёных.

Оставаясь в стороне от оценки тех или иных данных об изменении климата, данная статья сфокусируется не на фактическом содержании тех или иных публикаций, но скорее на способе того, как научное знание, полемика учёных и результаты исследований находят своё место в публикациях для широкой общественности. Таким образом, главный вопрос, который ставится в данной статье, – не «что» («что пишут локальные СМИ городов Российской Арктики об изменении климата?»), а «как» («как научные данные передаются и переводятся с языка науки в медиа, направленных на широкую аудиторию неспециалистов?»).

### Методы и материалы

В качестве методологии, лёгшей в основу данного исследования, выступил качественный контент-анализ – метод, зарекомендовавший себя как один из наиболее объективных для анализа СМИ и широко используемый в данной области знания<sup>2</sup>. Если количественный контент-анализ позволяет проанализировать частоту вхождения той или иной коммуникативной единицы в тексты (например, публикации), то качественный позволяет обратить внимание на такие характеристики, как тон упоминания, связанные темы, рассмотреть дополнительные данные (кто выступает в качестве эксперта, какие виды организаций упоминаются в связи с тем или иным явлением). Примерами использования данного метода могут выступать исследования, осуществлённые зарубежными учёными, например, в рамках проекта COMPON<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> См., например: Второй оценочный доклад Росгидромета об изменениях климата и их последствиях на территории Российской Федерации. Общее резюме. М., 2014. 61 с.; Osborne E., Richter-Menge J., Jeffries M. Arctic Report Card 2018 [Электронный ресурс] URL: <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card/Report-Card-2018/ArtMID/7878/ArticleID/776/About-Arctic-Report-Card-2018> (дата обращения: 10.05.2019).

<sup>2</sup> См., например: Antilla L. Climate of skepticism: US newspaper coverage of the science of climate change // *Global Environmental Change*. 2005. Vol.1. P. 338–352; Chand S. Newspaper coverage of climate change in Fiji: A content analysis. *Pacific Journalism Review*. 2017. Vol. 23. P. 169; Ford J.D., King D. Coverage and framing of climate change adaptation in the media: A review of influential North American newspapers during 1993–2013 // *Environmental Science & Policy*. 2015. Vol. 48. P. 137–146.

<sup>3</sup> COMPON Project [Электронный ресурс] URL: <http://www.compon.org> (дата обращения: 16.04.2019).

Материалами исследования выступили статьи, опубликованные в локальных газетах городов АЗРФ за период с 2013 по 2017 г. В общей сложности было выбрано 5 газет из 4 городов, расположенных на территории Арктической зоны РФ (Мурманска, Архангельска, Воркуты и Салехарда), а также из Якутска, СМИ которого, ввиду расположения значительной части региона в Арктике, уделяют много внимания проблемам Арктического региона. Газеты, статьи которых были проанализированы в рамках данного исследования: «Вечерний Мурманск», «Правда Севера», «Моя Воркута», «Полярный круг» и «Эхо столицы».

В соответствии с методом был проведён поиск по полнотекстовым архивам данных газет по следующим ключевым словам: «изменение климата», «глобальное потепление» и «парниковый эффект». Полученные в результате факты вхождения данных ключевых слов были обработаны вручную, чтобы избежать попадания в сделанную выборку статей, в которых эти словосочетания использовались в качестве метафоры или не относились к основной теме публикации. В дальнейшем полученные 108 статей были проанализированы и распределены в соответствии с темами, которым они были посвящены. Также внимание было сфокусировано на том, кто выступает экспертом и какие виды организаций упоминаются в статьях, посвящённых изменению климата.

## Результаты

На основе проделанного анализа было выделено несколько ключевых тем, которые выступали в качестве инфоповодов для публикаций об изменении климата, и одними из наиболее частых оказались научные исследования по данной проблематике. Схожие результаты были получены и при анализе того, кто выступает экспертом в вопросах изменения климата (более половины всех статей указывали в качестве носителя экспертного мнения учёных), и того, какие организации упоминались в связи с вопросами изменения климата чаще всего (половина всех публикаций упоминала те или иные научные институции). Такая популярность научной тематики может показаться очевидной, ведь изменение климата – тема работы и обсуждения учёных, однако анализ подобных исследований, проведённых в других странах, показывает, что это далеко не всегда так<sup>1</sup>.

В первую очередь все публикации, посвящённые изменению климата и научным исследованиям, были распределены по ключевым темам,

<sup>1</sup> Сравните, например: Clausen L. 2004. Localizing the global: 'Domestication' processes in international news production // *Media, Culture & Society*. 2004. Vol. 26. N. 1. P. 25–44; Horta Ana et al. The Hegemony of Global Politics: News Coverage of Climate Change in a Small Country // *Society & Natural Resources*. 2017. Vol. 30 N. 10. P. 1246–1260.

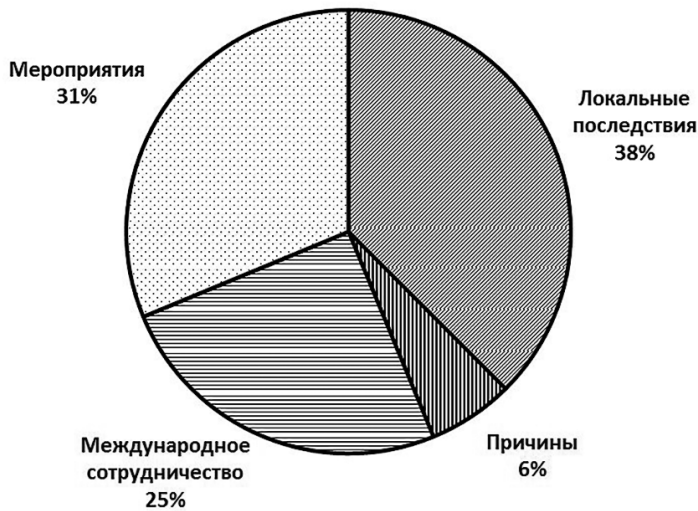


Диаграмма 1. Темы публикаций

полученным индуктивно на основании анализа данных статей (диаграмма 1). Больше половины статей было посвящено двум темам: международному сотрудничеству между российскими учёными и их зарубежными коллегами (25 %) и анонсам научных мероприятий, проводимых в городах Арктики (31 %). В данных публикациях содержание исследований чаще всего не раскрывалось. Оставшиеся статьи были посвящены только двум темам, затрагивавшим уже непосредственно результаты исследований и их содержание, при этом 38 % было посвящено локальным последствиям изменения климата, а всего 6 % – анализу возможных причин данного явления. Такая впечатляющая разница между вниманием медиа к последствиям и причинам не является ни типичной для освещения изменения климата, ни отражающей фактическое соотношение проводимых на данную тему исследований. Анализ научных публикаций, посвящённых вопросам изменения климата в Арктическом регионе (статьи в рецензируемых научных журналах), показывает большой интерес учёных к истории климата, теме палеоклимата и возможности прогнозирования дальнейшего развития существующих тенденций.

Если же обратиться к содержанию публикаций в медиа, которые были рассмотрены, то можно обратить внимание на ещё одно обстоятельство. Даже в том случае, если статья была посвящена самим исследованиям и их результатам, не давалось ни интерпретации, ни объяснения того, о чём именно идёт речь в той или иной научной работе. Сухие факты, взятые из научных статей и пресс-релизов, не получали перевода

на обыденный язык для читателей. Так, исследованиям, посвящённым потере биоразнообразия или проблеме таяния морского льда, не было дано какое-либо объяснение, не было выстроено понимание, как те или иные процессы могут влиять на регион и жизни людей. Авторы статей склонны транслировать отдельные факты, не предоставляя ни интерпретации, ни более широкой перспективы.

Как указывает Дж. Корбетт<sup>1</sup>, роль медиа для осуществления социальных изменений нередко переоценивают, забывая о том, что медиа – это в первую очередь инструмент и место пересечения различных сил, для которых СМИ представляют собой площадку для повышения влияния. Весьма закономерно, что рассмотренные в работе статьи имеют тенденцию обращать больше внимания на истории, которые содержат в себе конфликт (например, посвящены полемике между учёными), рассказывают о местных последствиях (том, что затрагивает жителей того региона, в котором выпускается газета) и не уделяют достаточно внимания попыткам объяснить, что именно значат те или иные результаты, получаемые учёными. Однако пока будет сохраняться подобная тенденция и пока не будет найдено нового и эффективного инструмента взаимодействия между медиа и учёными, едва ли можно ожидать как повышения интереса аудитории к научной сфере, так и повышения её осведомлённости о проблемах науки.

## Заключение

Таким образом, в данной работе был рассмотрен процесс формирования общественного мнения о науке и научном знании, создаваемый в локальных СМИ Российской Арктики на примере изменения климата. Среди результатов исследования обращают на себя внимание несколько обстоятельств. Во-первых, можно утверждать, что именно научные исследования, научное сообщество и научные институты являются одним из ключевых драйверов, привлекающих внимание СМИ к проблеме изменения климата. Тот факт, что именно учёные в большей степени ассоциированы с данной проблематикой и формируют дискурс об изменении климата, позволяет охарактеризовать динамику освещения этой проблемы как позитивную. Научные мероприятия и международные проекты в научной сфере неизменно привлекают внимание прессы и делают проблему изменения климата более видимой и узнаваемой, однако не увязывают научную проблематику с насущными проблемами жителей региона.

---

<sup>1</sup> Corbett J. Media power and climate change // Nature Climate Change. 2015. Vol. 5. N. 4. P. 288–290.

Во-вторых, среди статей, посвящённых анализу исследований, существует значительный разрыв между количеством статей о локальных последствиях изменения климата и теми, которые повествуют о его возможных причинах. Хотя сам факт того, что в фокусе внимания СМИ находятся именно местные, локальные последствия, можно охарактеризовать как положительный, простая констатация происходящих процессов не даёт ни полного понимания ситуации, ни возможности встроить полученные знания в картину мира. В то же время такая разница в освещении причин и последствий утверждает разницу между некими абстрактными действиями кого-то, которые являются причинами изменения климата, и локальными последствиями, которые непосредственно затрагивают читателя. Есть абстрактный «кто-то», который производит изменение климата, и конкретные жители региона, которые чувствуют на себе его последствия.

Наконец, в-третьих, обращает на себя внимание низкий уровень интерпретации и объяснения результатов научных изысканий. Представитель аудитории, не будучи специалистом в научной области, остаётся один на один с непереведённой и необработанной информацией, которую едва ли можно увязать с тем, как тот или иной процесс способен повлиять на жизнь читателя. Повисшие в воздухе обрывки научного знания оказываются оторванными от жизни общества, воспроизводя широко распространённое представление о науке как некоей автономной, замкнутой на себя и оторванной от обыденной жизни области.

Таким образом, наблюдаемое в данный момент в локальной прессе положение дел, хотя и имеет ряд положительных черт (большой интерес к вопросам локальных последствий, дискурс об изменении климата ассоциируется в первую очередь с учёными, а не представителями государственной власти), всё же не лишено недостатков, из-за которых научные исследования и достижения не получают ни должной интерпретации, ни объяснения. Возможно ли при таком подходе повышение уровня осведомлённости населения о научных проблемах и создание положительного имиджа науки в глазах общественности – вопрос открытый.

ГАТИНО Н., ДЕКЮБ ДЮ ШАТНЕ М., СЫЧЕВ В.И.

Некоторые результаты сотрудничества  
с Ассоциацией памяти адмирала  
И.И. де Траверсе в области истории  
исследования Арктики в первой четверти  
XIX в.

GATINEAU N., DECUBE DU CHATENET M,  
SYCHEV V.I.

Some results of cooperation with the Admiral  
de Traverse Association in the history of Arctic  
exploration in the first quarter of the 19th  
century

**Сведения об авторах:**

**Гатино Николай**, член Ассоциации памяти адмирала И.И. де Траверсе (Париж, Франция)

**Шатне Декюб Мадлен**, дю, президент Ассоциации памяти адмирала И.И. де Траверсе (Париж, Франция)

**Сычев Виталий Иванович**, кандидат физико-математических наук, профессор кафедры океанологии Российского государственного гидрометеорологического университета, представитель Ассоциации памяти адмирала И.И. де Траверсе в Российской Федерации (Санкт-Петербург)

[vsychev@rshu.ru](mailto:vsychev@rshu.ru)

**Authors:**

**Nicolas Gatineau**, Member of the Association of Admiral de Traversay (Paris, France).

**Madeleine Decube du Chatenet**, President of the Association of Admiral de Traversay (Paris, France).

**Sychev Vitaly Ivanovich**, Candidate of Physical and Mathematical Sciences, professor of Oceanology Department of Russian State Hydrometeorological University, representative of the Association of Admiral de Traversay in the Russian Federation (St. Petersburg)

[vsychev@rshu.ru](mailto:vsychev@rshu.ru)

**Аннотация**

Статья посвящена истории международных контактов российских и французских специалистов в области изучения Арктики в первой четверти XIX в. Это направление было основой одного из разделов партнёрских отношений при исторических, литературных и археологических исследованиях, касающихся жизни и карьеры адмирала, морского министра России де Траверсе (1811–1821 гг.) во Франции, России, Финляндии и Соединённых Штатах.

**Abstract**

The article is devoted to the history of international contacts between Russian and French experts in the field of Arctic exploration during the first quarter of the 19th century. This direction was the basis of partnership in historical, literary and archaeological research related to the life and career of Admiral de Traversay, the Russian Naval Minister (1811–1821) in France, Russia, Finland and the United States.

**Ключевые слова:**

Ассоциация памяти адмирала И.И. де Траверсе, исследования Арктики, организация изучения, экспедиции.

**Keywords:**

The Association of Admiral de Traversay, Arctic research, study management, expeditions.

В 2018 г. исполнилось 25 лет международных контактов учёных и студентов РГГМУ с Ассоциацией памяти адмирала И.И. де Траверсе в области истории исследования Арктики в первой четверти XIX в. Это направление было основой одного из разделов партнёрских отношений между РГГМУ и Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом (ААНИИ) сначала в 1960–1970-е гг., а затем в начале XXI в., в том числе при подготовке студентов для практической работы в полярных районах. Выпускники-океанологи тех лет участвовали в работе дрейфующей станции СП-40 и в международных экспедициях в Арктике, продолжают успешно работать в различных отделах ААНИИ. Немаловажную роль в их обучении играло участие в работах по изучению Арктики и её морей, а также ознакомление с трудами российских исследователей, причём не только с позиции отечественной, но и зарубежной историографии. Интерес к этой стороне знаний многие из них сохранили, работая в различных отраслях науки, образования и производства. Но первую информацию об экспедициях О.Е. Коцебу, Ф.Ф. Беллинсгаузена, А.П. и М.П. Лазаревых, М.Н. Васильева, Г.С. Шишмарёва, Ф.П. Литке,



Ф.Ф. Врангеля, П.Ф. Анжу и Ф. Матюшкина студенты-океанологи получили в стенах РГГМУ.

Новые материалы об исследователях Арктики первой четверти XIX в. были получены при сотрудничестве преподавателей и студентов РГГМУ с группой учёных и энтузиастов, образовавших в декабре 1992 г. во Франции Ассоциацию памяти адмирала И.И. де Траверсе. Её уставом предусмотрены защита памяти и исследования, связанные с жизнью Жана Батиста Прево де Сансак де Траверсе, адмирала, морского министра России (1811–1821 гг.); а также содействие историческим, литературным и археологическим поискам, касающимся его жизни и карьеры во Франции, России, Финляндии и Америке и изучению полярных районов. В число членов Ассоциации входили более 100 потомков маркиза и его ближайших родственников из 15 стран, в том числе около 20 из России и Украины, а также историки и исследователи рода де Траверсе.

Результаты деятельности Ассоциации содержатся практически во всех публикациях о третьем морском министре Российской империи, начиная с его юных лет во Франции и до последних дней жизни в далёкой Романщине.

Маркиз Иван Иванович (Жан Батист Прево де Сансак) маркиз де Траверсе родился 11 (24) июля 1754 г. на острове Мартиника, скончался 7 (19) мая 1831 г. в селе Романщина, Лужского уезда Санкт-Петербургской губернии, российский адмирал и государственный деятель, командующий Черноморским флотом, морской министр России.

И.И. де Траверсе официально был зачислен на русскую службу в чине капитана генерал-майорского ранга 7 мая 1791 г., командовал эскадрой и гребной флотилией, с 10 июля 1791 г. – контр-адмирал.

В августе 1791 г. ему предоставлен отпуск, жил с семьёй в Швейцарии, затем в Кобленце, где в 1792 г. вступил в эмигрантский королевский корпус.

В 1794 г. с семьёй приехал в Россию. Командовал гребной эскадрой на Балтике, с 1797 г. – вице-адмирал, начальник Роченсальмского порта, с 1801 г. – адмирал, с 1802 г. – главный командир портов Чёрного моря и военный губернатор Севастополя и Николаева, начальник обороны Крыма и Тамани во время русско-турецкой войны 1806–1812 гг.

В 1809–1811 гг. – управляющий министерством морских сил (исполняющий обязанности министра), с 1 января 1810 г. – член Государственного Совета, с 28 ноября 1811 г. – министр морских сил, с 27 декабря 1815 г. – морской министр, фактически отошёл от дел и поселился в своём имении Романщина в 1821 г., должность за ним Александр I сохранил и неоднократно навещал.

В период министерства Траверсе, несмотря на нехватку средств, организовывались многочисленные экспедиции, в том числе

под командованием Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева и других знаменитых впоследствии российских мореплавателей.

Хотя И.И. де Траверсе родился на острове Мартиника, но прожил в России почти половину своей жизни (более 35 лет) и, приняв российское подданство, оставил в её истории заметный след. Отдельное место в истории изучения Арктики занимает её всестороннее исследование и картирование северного побережья Российской империи, организация которых началась министерством И.И. де Траверсе с 1817 г.

В первой четверти XIX в. русские военные моряки продолжали исследования арктического побережья Сибири и северную часть Тихого океана. В это время в Арктику русским правительством и на частные средства были посланы морские экспедиции О.Е. Коцебу на «Рюрик» (1816–1817 гг.) и М.Н. Васильева – Г.С. Шишмарёва на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» (1819–1822 гг.). Лейтенант Ф.П. Литке в течение четырёх лет (1821–1824 гг.) совершал плавания к берегам Новой Земли на 200-тонном бриге «Новая Земля». Он составил карту западного берега Новой Земли, которая в течение долгого времени служила главным пособием для мореплавателей.

Лейтенант П.Ф. Анжу вместе со штурманскими помощниками И.А. Бережных и П.И. Ильиным в течение трёх лет (1820–1823 гг.) обследовал Новосибирские острова и сибирские берега от устья Оленька до устья Индигирки. Этой экспедицией была составлена первая достоверная карта Новосибирских островов.

На побережье Восточно-Сибирского моря, в район Медвежьих островов и к востоку до Чукотского полуострова были посланы лейтенант Ф.П. Врангель и мичман Ф.Ф. Матюшкин. Их целью, помимо уточнения карты северо-востока России, были поиски земли к северу от Чукотского полуострова, а также разрешение гипотезы о соединении Азии и Америки. Хотя существование пролива между Азией и Америкой было установлено ещё С. Дежнёвым (1648 г.) и подтверждено работами последующих исследователей (в частности, экспедицией В. Беринга), всё же в двадцатых годах XIX в. были сторонники гипотезы, утверждавшей, что Америка на северо-востоке соединяется с Азией узким перешейком, идущим от Шелагского мыса. В связи с этим детальное обследование Чукотского побережья представляло особый интерес.

Первые полярные экспедиции будущих знаменитых российских адмиралов дали бесценный материал о малоисследованных областях Арктики, лежащих от Земли Франца-Иосифа на западе до пролива с Аляской на востоке. В своём первом плавании у западного побережья Новой Земли Ф.П. Литке назвал один из заливов именем морского

министра и нанёс его на карту. Впоследствии выяснилось, что в его центральной части находится вход в пролив Маточкин Шар, и название не прижилось. А так как И.И. де Траверсе начиная с 1822 г. удалился от дел, то его имя больше не присваивалось новым объектам на севере России. Но на карте мира сохранилась память о вкладе России и Франции в исследования Южного океана. После завершения Антарктической экспедиции Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева (1819–1821 гг.), организованной и подготовленной морским министром, мореплаватели назвали архипелагом де Траверсе первую группу островов, которую открыли во время плавания. Своим именем маркиз де Траверсе как бы объединил две страны, которые он считал своей родиной. Первая дала ему жизнь, семью и образование. И он отплатил ей, оставив единственное французское имя на карте первой научной экспедиции к берегам Антарктиды. О второй он писал по-русски: «В России я получил фортуна, жену, милостей и честь, чтобы быть навсегда в числе её защитников и подданных»<sup>1</sup>.

В 1996 г. на встрече с членом-корреспондентом РАН Г.Б. Удинцевым присутствовавшие члены Ассоциации памяти адмирала И.И. де Траверсе услышали его рассказ о научных работах в антарктических морях. Этот легендарный учёный во время экспедиций на «Витязе» впервые определил глубину Марианской впадины, а в 1970–1971 гг. участвовал в установке в тропиках Тихого океана, на северо-восточном берегу острова Новая Гвинея, памятника замечательному русскому учёному-путешественнику Н.Н. Миклухо-Маклаю. Как руководитель российско-германской экспедиции 1998–1999 гг. Г.Б. Удинцев добился разрешения для участия Президента Ассоциации Мадлен дю Шатне на научно-исследовательском судне «Академик Петров» к берегам Антарктиды и установки памятника её первооткрывателям. Для установки памятного знака на острове Завадовского (сейчас принадлежит Великобритании) М. дю Шатне получила разрешение Британского правительства, и 20 февраля 1998 г. «Академик Петров» бросил якорь у острова, который представляет собой базальтовый вулкан океанического типа. Судовые механики соорудили стальной каркас памятника и укрепили на нём бронзовую доску, изготовленную Ассоциацией памяти адмирала И.И. де Траверсе, с посвящением первооткрывателям Антарктиды. Пилот вертолёта Юрген доставил на борт судна с материкового побережья Антарктического полуострова глыбу гранито-гнейса, и памятник получился «антарктическим». В тот день на его восточном берегу

<sup>1</sup> Сычев В.И. «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. СПб., 2014. С. 16.

в торжественной обстановке была установлена бронзовая мемориальная доска<sup>1</sup> в память об открытии архипелага российскими мореплавателями.

В своих выступлениях М. дю Шатне часто приводила примеры из своей книги, опубликованной во Франции в 1996 г., и о путешествии к Антарктиде<sup>2</sup>. За короткий срок книга о маркизе де Траверсе получила во Франции три престижные премии и стала открытием для интересующихся историей российско-французских отношений и Военно-Морского флота. Книгу М. дю Шатне в 2004 г. перевели на русский язык, и читатели впервые узнали, где маркиз учился и какую морскую закалку он получил с самых ранних лет у себя на родине<sup>3</sup>. Президент Французской академии писатель Морис Дрюон, вручая автору премию, не знал, что когда он остался сиротой и воспитывался в семье своего дяди Жозефа Кесселя, то заботилась о нём супруга «Жефа», потомок маркиза де Траверсе Катя Гангардт (один из авторов статьи является её правнучатым племянником). В 1921 г. Катя попала на одном из последних покинувших Севастополь кораблей в Бизерту, а затем перебралась в Париж. В мемуарах в конце жизни Дрюон тепло вспоминал её заботу, красоту и нежность.

Члены Ассоциации посвятили многие годы изучению жизни маркиза де Траверсе, и в 1990-е гг. впервые ввели в оборот архивные документы о его службе до событий Великой французской революции. Благодаря их исследованиям восстановлена часть истории жизни и деятельности человека мира Жан Батиста Прево де Сансака де Траверсе, которого в России звали Иваном Ивановичем, а о нём напоминают его дела во Франции, США, России и современных Финляндии, Эстонии и Украине. Воспоминания современников свидетельствовали о том, что «он человек с большим умом, со сведениями и знанием света и людей», «к благотворительности он был самый наклонный вельможа»<sup>4</sup>.

И.И. де Траверсе до последних дней жизни вёл дневник, который хранится в Российском государственном архиве Военно-Морского флота (РГАВМФ) в Санкт-Петербурге и всё ещё ждёт своих исследователей. На его страницах последние десять лет жизни, в 1821–1831 гг., адмирал

---

<sup>1</sup> Бронзовая копия доски, установленной на острове Завадовского летом 2002 г., передана в Военно-Морской музей Санкт-Петербурга. Другая памятная доска была установлена в городе Рошфор (Франция) на доме, где учился будущий российский министр.

<sup>2</sup> Chatenet M., du. L'Amiral Jean-Baptiste de Traversay, un Français, ministre de la marine des Tsars, Paris, 1996, 476 p.

<sup>3</sup> Шатне М. дю. Жан Батист Траверсе, министр флота российского. М., 2003. 412 с.

<sup>4</sup> Цит. по: Сычев В.И. «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. СПб., 2014. С. 31–32.

вёл журнал погоды<sup>1</sup>. В числе корреспондентов маркиза были указаны императоры Павел I и Александр I, известные российские военачальники первой половины XIX в. М.И. Кутузов, П.В. Чичагов, Д.Н. Сенявин, многие его соотечественники и родственники.

Выяснилось, что Александр I побывал в Романщине десять раз<sup>2</sup>. Об очередном приезде императора маркиза известили 15 августа 1824 г., а вечером следующего дня он записал данные о погоде: «В Романщине прохладно, 8 градусов утром и 13 – днём, давление 29,8 дюймов»<sup>3</sup>. Лейб-хирург Д.К. Тарасов был постоянным спутником императора Александра I в его путешествиях по России и за границей в 1819–1825 гг. Он вспоминал: «16-го августа, в восемь часов утра, государь выехал с бароном Дибичем по Белорусскому тракту; на станции Долговке был обед, а ночлег, по обыкновению, в Романщине у маркиза де-Траверсе»<sup>4</sup>.

Д.К. Тарасов писал о селе: «Романщино маркиза Траверсе: <...> Нельзя не упомянуть, при путешествиях по белорусскому тракту, о селе Романщине, которое в 10-ти верстах от гор. Луги, в стороне от большой дороги, расположено на довольно приятном месте и принадлежало тогда маркизу де-Траверсе, бывшему морскому министру. Маркиз постоянно там жил с своею дочерью – фрейлиною. Он всегда встречал императора в полном мундире и андреевской ленте, – и государь, во всех путешествиях, почти ни разу не миновал Романщины, отправляясь и возвращаясь из путешествий по белорусскому тракту<...> Государю село Романщино нравилось<...> При доме, в особенном флигеле, устроены были квартиры, со всеми удобствами, для всех особ, составляющих свиту его величества»<sup>5</sup>.

Сотрудничество с Ассоциацией позволило получить новые данные из зарубежных источников и из российских архивов, которые были переведены с иностранных языков. Эта огромная работа была бы невозможна без Александры Борисовны Гатино, урождённой Коноваловой, профессиональной переводчицы, владевшей многими европейскими языками. Праправнучка маркиза И.И. де Траверсе, она родилась в Бизерте в семье русского морского офицера и пронесла любовь к России через всю свою жизнь. В семьях А.Б. Гатино, княгини Русуданы

<sup>1</sup> РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 220. 149 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 1–149 об.

<sup>3</sup> РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 220. С. 45.

<sup>4</sup> Тарасов Д.К. Император Александр I. Последние годы царствования, болезнь, кончина и погребение: по личным воспоминаниям лейб-хирурга Д.К. Тарасова. Пг., 1915. С. 119.

<sup>5</sup> Там же. С. 56–57.

Александровны Амилахвари, ещё одной праправнучки И.И. де Траверсе, и других его потомков сохранились материалы, которые легли в основу новых публикаций об истории жизни и деятельности адмирала. Р.А. Амилахвари накануне своего столетия подготовила с соавторами книгу воспоминаний о своей юности, жизни в России, последних годах семьи императора Николая II, к которой был близок её отец, и об эмиграции во Францию.

Благодаря А.Б. Гатино стали доступны на русском языке письма племянника маркиза Жюля, морского офицера, старшего сына Огюста де Траверсе – брата адмирала. В ноябре 1824 г. он навестил своего дядю в Романшине и в письме отцу набросал его портрет: «Ваш брат не богат, его прямой и благородный нрав не позволил ему использовать все выгоды занимаемого им положения. Именно его непритязательностью можно объяснить нерушимое согласие, которое царит между ним и русскими. У него нет завистников. Он пользуется всеобщим уважением, имя его окружено почётом. Дети его жалуются на его скромность. Он никогда ничего не просил у государя»<sup>1</sup>.

Сохранилось его описание обрушившегося на Петербург самого разрушительного наводнения за всю историю столицы: «Ужасная катастрофа погрузила столицу в траур. В ночь на 7-е Петербург едва не погрузился в морскую пучину. Чудовищное наводнение сносило целые дома, все первые этажи зданий были затоплены. Два селения исчезли с лица земли. Из писем, которые получает дядя, ясно, что бедствие, так или иначе, коснулось всех. Вода не спадала в течение целого дня. Наводнение было вызвано сильнейшим ветром (вест-зюйд-вест), уровень воды на пять футов превысил уровень наводнения 1777 г., о котором до сих пор вспоминают с ужасом. Продлись оно чуть дольше, от Петербурга, стоящего на сваях, возможно, вообще бы ничего не осталось...»<sup>2</sup>

После наводнения в Кронштадте пришлось разбирать фрегат «Феникс», первый корабль, вышедший с петербургской верфи при министре Траверсе. На стоянке в Кронштадте находились «Восток» и «Благонамеренный», участвовавшие в плаваниях в Арктику и Антарктику под командованием Беллинсгаузена и Васильева. «Восток» был выброшен на мель в Средней гавани у Мокрого дока и оставался на мели до 1828 г., когда был разобран. «Благонамеренный» сел на мель в Средней гавани у Николаевского дока. Его сняли с мели уже 23 декабря 1824 г. и разобрали в 1828 г. В Свеаборге служили брандвахтой «Открытие» в 1823–1826 гг. и «Мирный» в 1825 г. Их разобрали после 1828 г. и в 1830 г. соответственно. Так

<sup>1</sup> Шатне М. дю. Жан Батист Траверсе, министр флота российского. М., 2003. С. 332–333.

<sup>2</sup> Там же. С. 333.

ещё при жизни бывшего морского министра не стало кораблей, принесших славу российским мореплавателям.

Ассоциация организовала несколько встреч потомков маркиза из разных стран, которые проходили в Париже при участии российских историков, а также поездку на могилу морского министра в 110 км от Санкт-Петербурга. С помощью российских коллег были подготовлены выступления членов Ассоциации в Центральном военно-морском музее, главном здании Адмиралтейства, в РГГМУ и ААНИИ в Санкт-Петербурге и Кронштадте. В 2004 г. при участии члена-корреспондента РАН Г.Б. Удинцева в Луге была проведена международная конференция, посвящённая 200-летию со дня рождения И.И. де Траверсе. Во Франции, в Сорезе, где учился маркиз, в галерее знаменитых выпускников был установлен бюст российского адмирала. В Рошфоре, на доме где в юные годы он жил, установлена мемориальная доска и его имя присвоено одной из улиц.

Адмирал де Траверсе занимал пост министра до 29 марта 1828 г. (хотя находился «в отпуску...» с 25 ноября 1821 г.), когда был уволен с оставлением членом Государственного совета. Последние годы он прожил в Романшине, так не похожей на Мартинику его юности. Здесь он умер в мае 1831 г. и был похоронен рядом с женой.

Работа Ассоциации продолжается, и в 2020 г. запланированы выступления о службе и деятельности И.И. де Траверсе во Франции, Соединённых Штатах Америки и в России.

Каково бы ни было происхождение маркиза, его служба на благо и во славу России вызывает неподдельное и заслуженное уважение. В геополитическую, географическую историю России имя маркиза вписано его делами. Не может оставить равнодушным читателя строка из черновика записки морского министра И.И. де Траверсе в кабинет министров осенью 1820 г.: «России нужен флот, чтобы флаг её уважали...»<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Цит. по: Сычев В.И. «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. СПб., 2014. С. 36.

ЗАОЗЕРСКАЯ Ю.С.

## Арктические рубежи. К юбилею творческой группы «Арктика»

ZAOZERSKAYA YU. S.

## Arctic Frontiers. To the anniversary of the “Arctica” group of artists

### **Сведения об авторе:**

*Заозерская Юлия Сергеевна, главный хранитель музейных предметов Мурманского областного художественного музея (Мурманск)  
funds@artmmuseum.ru*

### **Author:**

*Zaozerskaya Yulia Sergeevna, Chief custodian of the Murmansk Regional Art Museum (Murmansk)  
funds@artmmuseum.ru*

### **Аннотация**

В статье рассказывается об образовании и творческом наследии участников группы «Арктика», созданной в 1978 г. по инициативе мурманского художника А.И. Хуттунена. Произведения, наброски, фотографии, дневники участников группы, документы были собраны, рассмотрены в процессе организации выставки «Строго на Север» в рамках межмузейного проекта «Освоение Севера. Тысяча лет успеха», инициированного компанией «Норникель».

### **Abstract**

The article describes establishment and artistic legacy of the group “Arctica”, which was created by Murmansk artist Arvi Huttunen in 1978. Art works, sketches, photographs, and journals of members of the group were collected and studied during organization of the exhibition “Directly Northwards” within the intermuseum project “Exploring the North. A thousand years of success” launched by the company “NorNickel”.

### **Ключевые слова:**

Арктика, художественное освоение Севера, мурманские художники, А.И. Хуттунен, группа «Арктика», «Строго на Север».



**Keywords:**

the Arctic, art exploration of the North, Murmansk artists, A.I. Huttunen, the group “Arktika”, “Directly Northwards”.

В апреле 2019 г. на базе Мурманского областного художественного музея состоялось открытие музейно-культурологической выставки «Строго на Север» в рамках межмузейного проекта «Освоение Севера. Тысяча лет успеха», инициированного компанией «Норникель». На выставке представлены предметы из Государственного Русского музея, Музея истории Санкт-Петербурга, Мурманского областного краеведческого музея, Североморского музейно-выставочного комплекса, Мончегорского музея цветного камня им. В.Н. Дава, Музея истории г. Колы и Мурманского областного художественного музея. Выставка представила путь художественного освоения Кольского Севера и Арктики русскими художниками с конца XIX в. до настоящего времени. Тематика выставки позволила представить важную веху в творческой жизни Кольского Заполярья – деятельность творческой группы «Арктика», созданной в 1978 г. под руководством Арви Ивановича Хуттунена.

Наследие участников группы было представлено в одном из блоков выставки, посвящённых художественному освоению Арктики. В процессе организации проекта из фондового собрания Мурманского областного художественного музея были отобраны произведения мурманских художников, созданные в творческих командировках в Арктику в составе группы. С участниками группы была проведена индивидуальная работа по сбору произведений, набросков, фотографий, дневниковых записей, состоялись беседы на темы путешествий, а также были записаны интервью, в которых мастера делятся своими воспоминаниями о поездках и рассказывают о своих произведениях, посвящённых Арктике. Впервые были изучены и представлены зрителю документы из личного архива Арви Ивановича Хуттунена.

Летом 1978 г. по инициативе мурманского художника, члена Комиссии Союза художников СССР по культурному шефству над морским и речным флотом СССР Арви Ивановича Хуттунена и влюблённых в Заполярье живописцев и графиков, при поддержке и всесторонней помощи Обкома ВЛКСМ и возглавлявшего его Василия Филипповича Костюкевича, Мурманского морского пароходства, Комиссии Союза художников СССР по культурному шефству над морским и речным флотом СССР во главе с её председателем Игорем Павловичем Рубаном, была создана творческая группа «Арктика».

Прошло более сорока лет с момента её основания.

Художники группы ставили своей задачей знакомство с жизнью и трудом моряков в условиях арктической навигации, с жизнью полярников, народностей Крайнего Севера, с тружениками посёлков и портов по трассе Северного морского пути.

При организации группы было решено, что она будет состоять из художников разных поколений с целью передачи опыта и приобщения молодых художников к шефской работе, к творческим встречам с полярниками и моряками. Состав группы был подвижен. В первой поездке летом 1978 г. участвовало шесть художников: А.И. Хуттунен, А.И. Полищук, Т.И. Зуева, В.В. Кузин, В.В. Пузанков, В.А. Зубицкая. В последующие годы в работе творческой группы также принимали участие художники: В.Н. Бубенцов, В.А. Кумашов, А.Г. Шаковец, В.Н. Латынцев, М.Г. Кожина, Н.Н. Ковалев, Б.Н. Гуров, В.И. Петрова, М. Митрушов. Всего за период существования группы с 1978 по 1985 гг. пятнадцать художников совершили творческие поездки в Арктику.

В 1978 г. группа «Арктика» прошла семь морей арктического бассейна от Мурманска до бухты Провидения. Позднее группа отправилась в плавание по Северному морскому пути. Во время творческих командировок художники были свидетелями проводки судов, которую осуществляли ледоколы. Участвовали при выгрузке на понтоны техники и материалов для строительства полярной станции в Карском море. Знакомились с жизнью и работой моряков, портовиков, полярников. Художники накапливали творческий материал, создавали этюды, делали зарисовки, вели дневниковые записи, фиксируя в них наиболее важные моменты путешествия.

Начатые в 1978 г. арктические навигации мурманских художников были продолжены в последующие годы. Поездки в Арктику стали мощным стимулом для раскрытия творческих способностей художников. Так, результатом путешествия 1979 г. стала отчётная выставка и вечер встречи на Культбазе Мурманского морского пароходства, участие в зональной выставке «Север-5» (Сыктывкар), большая часть участников группы стали экспонентами Всесоюзной выставки «Голубые дороги Родины» (Москва, Ленинград). Два члена группы – Т.И. Зуева и В.А. Зубицкая – по результатам творческих поездок в Арктику и участия в выставках были приняты в члены Союза художников СССР.

Арви Иванович Хуттунен (род. 1922) – организатор и руководитель группы «Арктика». Он занимался документацией, необходимой для создания группы, составлял план работы группы в арктической навигации, отчёты о работе, добивался разрешения на участие художников в навигации, участвовал во всех навигациях группы, также участвовал в работе

X и XI всесоюзных фестивалей «Художники флоту». В 1982 г. за большую шефскую работу с моряками Мурманского морского пароходства Министерство морского флота СССР присвоило ему звание «Почётный полярник». Арви Иванович руководил творческой группой с 1978 по 1988 гг. Арви Иванович – член Союза художников, Заслуженный работник культуры России, Заслуженный художник Российской Федерации. Мастер широко известен как живописец, однако он проявил себя и в графике: в собрании музея хранятся рисунки, созданные в лагерях ГУЛАГа в 1942–1946-м гг. Он являлся членом Комиссии Союза художников СССР по культурному шефству над морским и речным флотом СССР. Активный творческий человек, организатор и участник выставок в России и за рубежом, сегодня мастер является старейшим художником Мурманска, чей творческий почерк узнаваем и неповторим. Произведения мастера воспевают красоту северных просторов и Арктики, они отражают авторское видение Севера, арктических широт в их удивительном колористическом решении. Цветовая гамма полотен насыщенная, композиция лаконичная.

Анатолий Михайлович Полищук (род. 1939) – график, живописец. Длительное время работал преподавателем в художественной школе г. Мурманска, художником-оформителем в учреждениях города. Занимаясь преподавательской деятельностью, автор продолжал заниматься творчеством. Он создаёт портреты и тематические картины. В собрании Мурманского областного художественного музея хранится двенадцать произведений, созданных в период с 1967 по 2009 гг. В арктических навигациях Анатолий Михайлович знакомил моряков, полярников со своим творчеством, отчитывался о проделанной работе, вёл дневниковые записи. Арктические навигации оставили глубокий след в жизни Анатолия Михайловича, как и дружба с Арви Ивановичем. Художник спустя годы обращается к воспоминаниям об арктических навигациях и пишет в 2009 г. портрет руководителя творческой группы «Арктика». Это портрет путешественника, с устремлённым в даль взглядом, твёрдо и основательно стоящего на ногах. За его спиной покорённые пройденные бескрайние просторы и высокое небо.

Тамара Ивановна Зуева (род. 1929) по результатам творческих поездок в составе группы «Арктика» была принята в члены Союза художников СССР. В первой навигации 1978 г. она вела дневник, отражая в нём яркие моменты путешествия. В навигации брала с собой слайды с детскими рисунками учеников возглавляемой ею изостудии при Доме творчества им. А. Бредова. По результатам творческих поездок в Арктику и участия в выставках Тамара Ивановна в 1979 г. была принята в Союз художников СССР. На творческих вечерах представляла свои произведения



Рис. 1. А.И. Хуттунен. Летний вечер у архипелага Норденшельда. 1979. Холст, темпера<sup>1</sup>



Рис. 2. А.М. Полищук. Портрет Заслуженного работника культуры, Почётного полярника России – Арви Ивановича Хуттунена. 2005. Холст, масло<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Мурманский областной художественный музей. КП ОФ-526, Ж-261.

<sup>2</sup> Там же. КП ОФ-5296, Ж-883.

и творчество своих учеников. Тамара Ивановна – живописец, график, педагог. Она автор проникновенных северных пейзажей и натюрмортов. В собрании музея хранится семнадцать удивительных акварелей, пять из которых посвящены Арктике и выполнены в 1986–1987 гг. Для произведений характерна приглушённая цветовая гамма, мягкость очертаний, создающие гармоничный спокойный образ Арктики, где к солнцу тянутся редкие цветы. В произведениях присутствует лирическое начало, свойственное творчеству художника.

График, кандидат искусствоведения Владимир Владимирович Кузин (род. 1947) участвовал в первой творческой поездке группы и стал единственным членом группы, участвовавшим в ледовой разведке совместно с лётчиками-полярниками. Длительный полёт надо льдами в арктических условиях поразил художника и стал источником вдохновения. Возвратившись из навигации, он создал триптих, в котором сумел достоверно отразить бескрайние арктические просторы с высоты птичьего полета. Сегодня график черпает вдохновение в творческих поездках по Мурманской области. «Его графика сочетает строгость и достоверность изображения с игрой разнообразных фактур, пятен и линий, наполнена серьёзными размышлениями и тонкой лирикой»<sup>1</sup>.

В 1980 г. члены творческой группы «Арктика» приняли участие в десятом Всесоюзном фестивале искусства «Художники – флоту». Он охватил Мурманск, Югорский Шар, Диксон, Дудинку, р. Енисей, Игарка, Подтёсово, Красноярск. В поездке в рамках мероприятия участвовали А.И. Хутунен, Н.Н. Ковалев, А.М. Полищук, В.И. Петрова, Т.И. Зуева, В.Н. Бубенцов, В.Н. Латынцев, Б.Н. Гуров, В.А. Зубицкая, В.А. Кумашов. Художник В.А. Кумашов совершил самостоятельные зимние рейсы на Харасавей. «В рамках фестиваля были показаны выставки живописи, графики, театрального искусства, агитплаката, боевого карандаша, организованы выступления лекторов и искусствоведов, встречи с творческой интеллигенцией с выездными редакциями центральных журналов, проведена работа по организации народного художественного музея в Подтесово, на Енисее, и многое другое»<sup>2</sup>.

Заслуженный художник России, живописец, график, монументалист – Виталий Николаевич Бубенцов (род. 1944) разносторонний художник, работающий во многих жанрах. В составе группы совершил творческие поездки в 1980 г. в рамках X Всесоюзного фестиваля «Художники – флоту» и в 1981 г. в рамках XI фестиваля «Художники – флоту». В плаваниях он создавал не только пейзажи, но и портреты. У мастера

<sup>1</sup> Владимир Кузин. Чёрное и белое: графика. Каталог выставки. Мурманск, 2002. С. 2.

<sup>2</sup> Художники – флоту [Буклет к выставке]. Мурманск, 1981. С. 2.



Рис. 3. Т.И. Зуева. Лето в Арктике. 1990. Бумага, акварель<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Там же. КП ОФ-3090, Г-1526.

сохранились блокноты с набросками. Виталий Николаевич позднее уже не в составе группы совершил поездку на о. Шпицберген. «Крепкий рисунок, внимание к законам композиции и колорита остаются основой его творческого почерка. Пластическая выразительность письма, мягкость цвета в сочетании с энергичным рисунком придают полотнам Бубенцова всегда современное звучание»<sup>1</sup>.

Виктория Александровна Зубицкая (род. 1950) – Заслуженный художник России, художник декоративно-прикладного искусства. В составе группы «Арктика» совершила три навигации в 1978, 1979 и 1980 гг. Результатом путешествия стало создание крупных декоративных панно и небольших гобеленов. Произведения автора эмоционально наполнены, представляют необычайную экзотическую красоту арктических широт. За произведения, созданные после творческой поездки 1979 г., молодой художник был принят в члены Союза художников России. В 1990-е гг. Виктория Александровна возвращается к арктическим мотивам. Её работы поражают зрителя мощью, торжественностью.

Петрова Валентина Ивановна (род. 1940) участвовала в поездках совместно с участниками группы в 1980 г. в рамках фестиваля «Художники-флоту», в 1982 г. совершила шефско-творческую поездку по Севморпути и посетила полярные станции (Белужий Нос, Югорский Шар, Маре-Сале, Болванский Нос, Бурунный, Диксон), в 1983 г. совершила творческую поездку по Севморпути до о. Тикси. Во время творческих командировок в Арктику она вела дневниковые записи, которые позднее были изданы, создала и сохранила множество этюдов небольшого формата. Арктические навигации повлияли на художника: Арктике посвящена значительная часть живописных полотен, посвящены стихи.

Анатолий Григорьевич Шаковец (род. 1950) – график, художник книги. Мастерски владеет такими графическими техниками, как офорт, акватинта, меццо-тинто и другими. В Мурманском книжном издательстве оформил более 40 книг. В последние годы он всё больше тяготеет к живописи. Работает преимущественно в жанре пейзажа. Ему удаётся точно передать различные состояния природы Севера. В собрании Мурманского областного художественного музея хранится около 50 произведений художника, в том числе листы из серии «По Северному морскому пути» (1984 г.). Автор запечатлел сюжеты из повседневной жизни на корабле, покоряющем арктические просторы. На листах небольшого формата представлен художник у мольберта, арктический порт Дудинка, каюта мастера, моряки.

<sup>1</sup> Иванова Е.В. Виталий Бубенцов. Живопись. Графика. Каталог выставки. Мурманск, 2004. С. 2.



Рис. 4. А.Г. Шаковец. Во льдах Арктики. Из серии «По Северному морскому пути». 1984. Бумага, офорт<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Мурманский областной художественный музей. КП ОФ-3090, Г-1526.



Владимир Алексеевич Кумашов (1950–2018) – живописец. В составе группы совершил самостоятельные навигации на о. Ямал в 1980 и 1982 гг. Сохранились карандашные зарисовки автора, созданные в творческих поездках. Лаконично исполненные пейзажи передают своеобразие и красоту арктической природы. Мастер выработал собственный узнаваемый художественный почерк, создавая произведения в наивной манере. Главной темой его творчества является жизнь города Мурманска. В последние годы художник преподавал в изостудии Отдела народного искусства и ремёсел Мурманского областного художественного музея, где делился своим мастерством и любовью к живописи с художниками-любителями.

Многие творческие планы группы «Арктика» были выполнены благодаря неустанному труду её руководителя. Из отчёта о работе творческой группы «Арктика» за 1978–1985 гг., подготовленном Арви Ивановичем, мы узнаём о неосуществившихся планах группы. Её членам не удалось посетить архипелаги Шпицберген и Земля Франца-Иосифа, так как они не смогли получить специального разрешения. В планах творческой группы было создание студии «Арктика». Некоторые шаги для её создания были предприняты Арви Ивановичем. В его архиве представлены утверждённые документы 1982 г.: Постановление бюро Облкома ВЛКСМ об утверждении плана работы творческой группы «Арктика» на 1982–1985 гг., в котором впервые заявлено о планах создания студии; Структура работы творческой студии «Арктика». В последнем документе обозначены задачи студии, план занятий, структура студии, организаторы, консультанты. Задачами студии предполагались: содействие росту идейно-творческой квалификации членов творческой группы «Арктика» и молодых художников, желающих работать над арктической темой, помощь самодеятельным художникам флотов, содействие созданию галереи портретов героев Арктики, создание художественной летописи освоения Арктики советскими людьми, расширение знаний об Арктике.

Для выполнения поставленных перед студией задач работу предполагалось разделить на две взаимосвязанные части:

- лекционно-ознакомительная (климат, история освоения Арктики, о её людях и героях)
- студийная работа (гипсы, учебные постановки, натурные занятия, выставки, обсуждения).

В отчёте о работе творческой группы «Арктика» за 1978–1985 гг. Арви Иванович пишет: «Предполагалось создание студии нового типа, клуба единомышленников, людей «болеющих» Арктикой. Нужно было соответствующее помещение для этого клуба. При попытках организации такой студии мы встретились прямо-таки с неодолимыми

препятствиями – с глухой стеной непонимания или безразличия. Подходящего помещения под студию не нашлось».

Создание подобной студии и в наши дни актуально в связи с возросшим вниманием общественности и художников к Арктике.

Работа творческой группы «Арктика» была ярким событием в художественной жизни Заполярья. Деятельность группы освещалась в популярных газетах того времени, на радио и телевидении. За время существования группы было организовано 46 художественных выставок и 59 творческих встреч.

Путешествия в Арктику способствовали раскрытию творческого потенциала мастеров. Вдохновлённые удивительными ландшафтами, они создали произведения, которые экспонировались на зональных, республиканских, всесоюзных выставках. Сегодня эти произведения являются частью летописи художественного освоения Арктики.

Арктические просторы остаются неиссякаемым источником вдохновения для художников. Тема Арктики актуальна в современном изобразительном искусстве. Сегодня её продолжают развивать мастера разных поколений: живописцы, графики, фотографы, чьи произведения отражают необыкновенную красоту труднодоступных территорий<sup>1</sup>.

В рамках выставки «Строго на Север» была показана лишь небольшая часть собранного материала. Многие произведения, наброски, фотографии не вошли в экспозицию. Произведения возможно представить в рамках самостоятельного проекта. Творческое наследие группы «Арктика» требует изучения, анализа и определения места в истории изобразительного искусства художников Кольского Заполярья и в истории художественного освоения Арктики.

---

<sup>1</sup> См. напр.: Иванова Е.В., Рыжкова Т.М. Художники Мурмана, 1965–2005: к 40-летию Мурманской областной общественной организации Всероссийской творческой общественной организации «Союз художников России». Иллюстрированный историко-биографический справочник. Мурманск, 2005. 88 с.; Художники Мурмана, 2006–2011. Иллюстрированный историко-биографический справочник. Мурманск, 2011. 20 с.

РЫКОВА В.В.

## Создание информационной базы по освоению Арктики крупнейшей библиотекой Сибири

RYKOVA V.V.

## Creation of an information base for the development of the Arctic by the largest library in Siberia

### **Сведения об авторе:**

*Рыкова Валентина Викторовна, старший научный сотрудник отдела научной библиографии, Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения Российской академии наук (Новосибирск)*  
*rykova@gpntbsib.ru*

### **Author:**

*Rykova Valentina Viktorovna, Senior Researcher, Scientific Bibliography Department, State Public Scientific and Technical Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Novosibirsk)*  
*rykova@gpntbsib.ru*

### **Аннотация**

Отдел научной библиографии Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения РАН для обеспечения арктических исследований создаёт базу данных «Научная Сибирика», в которую в виде самостоятельных информационных массивов вошли тематические разделы «Проблемы Севера» и «Коренные малочисленные народы Севера», включающие материалы с 1988 г. по настоящее время. В статье представлены концепция и структура базы данных. На начало 2018 г. объём базы данных превышал 1 млн записей, она находится в свободном доступе для пользователей Интернета по адресу <http://webirbis.spsl.nsc.ru>.

### **Abstract**

To ensure Arctic research, the Scientific Bibliography Department of the State Public Scientific and Technical Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of

Sciences creates the database “Scientific Siberia”, with thematic sections “Problems of the North” and “Indigenous Peoples of the North” in the form of independent information arrays, which include materials from 1988 to the present. The article presents the concept and structure of the database. At the beginning of 2018, the database exceeded 1 million records; it is freely available for Internet users at <http://webirbis.spsl.nsc.ru>.

**Ключевые слова:**

«Научная Сибирика», Арктика, базы данных, информационные массивы, «Проблемы Севера», «Коренные малочисленные народы Севера».

**Keywords:**

Scientific Siberica, Arctic, databases, information arrays, problems of the North, indigenous peoples of the North

В последние десятилетия в мире наблюдается возобновление интереса к арктическим территориям, поскольку здесь сосредоточены крупнейшие запасы как минеральных, так и биологических ресурсов, прокладываются важнейшие логистические маршруты. Освоение Российской Арктики сопровождается принятием государственных документов на перспективу: «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» и «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года»<sup>1</sup>, идёт работа по подготовке закона «Об Арктической зоне Российской Федерации».

Информационное сопровождение исследовательских программ и проектных разработок различной направленности является основным направлением деятельности отдела научной библиографии ГПНТБ СО РАН, который создаёт инфраструктуру научного знания посредством подготовки проблемно-ориентированных баз данных (БД). Для обеспечения арктических исследований библиотекой генерирована БД «Научная

---

<sup>1</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета: RG.RU. [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html> (дата обращения: 20.04.2017); Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Госкомиссия по развитию Арктики. [Электронный ресурс] URL: <https://www.arctic.gov.ru/FilePreview/14321246-635e-e511-80bf-e14c6e493e30?nodeId=4370391e-a84c-e511-825f-10604b797c23> (дата обращения: 20.04.2017).



Рис. 1. Тематические разделы БД «Научная Сибирь»

Сибирь»<sup>1</sup>, в которую в виде самостоятельных информационных массивов (ИМ) вошли тематические разделы «Проблемы Севера» и «Коренные малочисленные народы Севера», включающие материалы с 1988 г. по настоящее время (рис. 1). Каждый тематический раздел имеет свой предметный рубрикатор, с помощью которого ведётся систематизация входящих документов. На начало 2018 г. объём вышеозначенной БД превышал 1 млн записей, БД находится в свободном доступе для пользователей Интернета по адресу <http://webirbis.spsl.nsc.ru>.

Основой создания БД являются: 1) обязательный экземпляр отечественной литературы на традиционных и цифровых носителях, который ГПНТБ СО РАН получает по Закону РФ «Об обязательном экземпляре»; 2) иностранные документы, поступающие в библиотеку по Международному книгообмену, полученные в виде дара; 3) электронные документы (материалы Open Access удалённых БД).

Следует отметить, что параллельно с созданием библиографической БД проводится её оптимизация, что способствует превращению БД в комплексный информационный продукт. Например,

<sup>1</sup> Lavrik O.L., Busygina T., Rykova V. Information Resources Generated by the Largest Library in Siberia to Support Multidisciplinary Research // Slavic & East European Information Resources. 2015. Vol. 16. № 1/2. P. 13–21.

в документах проставляются рубрики Государственного рубрикатора научно-технической информации; в описании статей включается DOI – цифровой идентификатор объекта, позволяющий перейти на сайт издательства и полный текст документа; все электронные документы имеют гиперссылку на его полнотекстовую версию в форматах *html* или *pdf*.

Информационные массивы БД «Научная Сибирика» структурированы по географическому признаку, т.е. каждый документ имеет географическую рубрику, которая включает не только регион исследования, описанный в статье, но и более крупную единицу географического деления, что позволяет вычленивать релевантные материалы по интересующему региону. Помимо региональных работ в БД включены публикации без точного указания района исследований, если они тесно связаны с арктической тематикой, например, изучение многолетней мерзлоты, адаптация биоты и человека к суровым условиям среды.

Тематика ИМ «Проблемы Севера» обширна, в ней освещаются вопросы истории освоения природы и природных ресурсов северных территорий Евразии и Северной Америки, дана характеристика природного комплекса арктических и субарктических территорий, включены материалы по антропогенному воздействию на окружающую среду и охране природы. БД затрагивает широкий круг социально-экономических проблем Крайнего Севера: освоение природных ресурсов, развитие производительных сил, системы расселения, трудовые ресурсы, уровень жизни. Особое место в данной БД занимают материалы, касающиеся различных аспектов развития северных народов. Инженерные аспекты освоения Арктики нашли отражение в тематических рубриках «Обеспечение производств техникой и технологией в северном исполнении», «Проблемы строительства в условиях Севера», «Проблемы разработки полезных ископаемых в условиях Севера», а также комплекс проблем, связанных с транспортным освоением региона.

В ИМ «Коренные малочисленные народы Севера» выделены следующие тематические разделы: этнический состав и происхождение; правовые основы развития; государственно-административное устройство и самоуправление; природные ресурсы и экология территорий проживания КМНС; традиционное природопользование и традиционные отрасли хозяйствования, ремесла; системы расселения, демографическая ситуация, уровень жизни, медико-биологические проблемы; культура и образование, традиционные верования и религия.

Представление о тематической структуре ИМ «Проблемы Севера» и «Коренные малочисленные народы Севера» БД «Научная Сибирика» даёт таблица 1, где также показан объём документов по отдельным темам.

**Таблица 1.** Тематическая структура ИМ «Проблемы Севера» и «Коренные малочисленные народы Севера» БД «Научная Сибирика»

Тематические разделы	Предметные рубрики	Количество документов (на 01.08.2018)
Проблемы Севера	История освоения Севера	3538
	Природа и природные ресурсы Севера	132231
	Экологические проблемы Севера	59515
	Экономические проблемы освоения Севера	55519
	Социальные проблемы зоны Севера	20700
	Проблемы строительства в условиях Севера	13226
	Проблемы разработки месторождений полезных ископаемых в условиях Севера	28330
	Проблемы сельского хозяйства Севера	25102
	Медико-биологические и санитарно-гигиенические проблемы Севера	19129
Коренные малочисленные народы Севера	Этнический состав и происхождение	3460
	Правовые основы развития. Саморазвитие и местное самоуправление	2013
	Экология территорий проживания и рациональное природопользование	1728
	Хозяйство	2330
	Социальная сфера	5865
	Культура	10926
	Образование	2151
	Языкознание	5739
Традиционные верования и религии	2714	

В таблице представлены только крупные разделы рубрикатора, каждый из них имеет подразделы, которые детализируют тематическую структуру ИМ (например: рубрика «Проблемы разработки месторождений полезных ископаемых в условиях Севера», где публикации разделены по видам полезных ископаемых, имеет подрубрики «Разработка рудных, нерудных и угольных месторождений Севера» и «Разработка нефтяных и газовых месторождений Севера»).

Материалы по изучению отдельных компонентов природной среды арктических территорий Сибири и Дальнего Востока представлены в тематическом разделе вышеозначенной БД «Природа и природные ресурсы Сибири и Дальнего Востока», вопросы экономического освоения

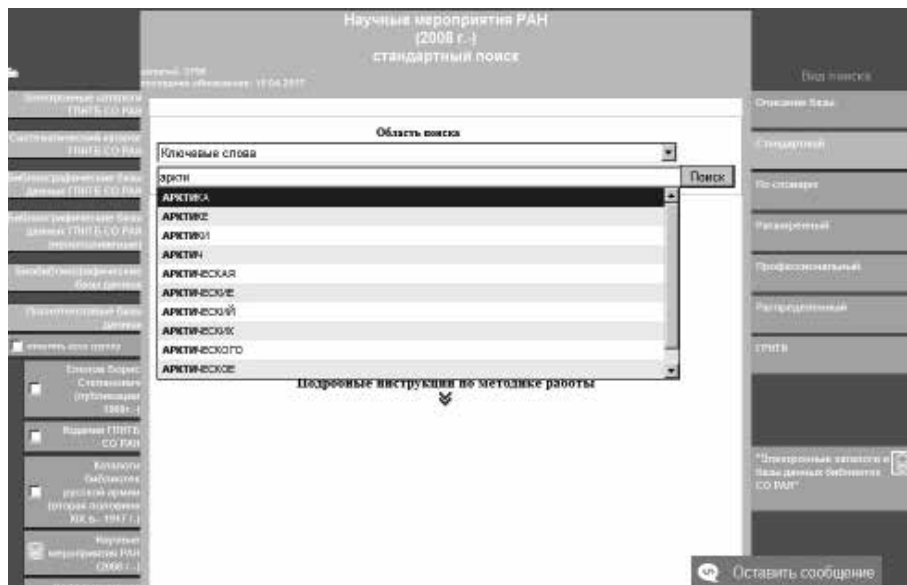


Рис. 2. Полнотекстовая БД «Научные мероприятия РАН» на сайте библиотеки

арктических территорий Азиатской России сосредоточены в разделе «Экономика Сибири и Дальнего Востока».

С 1968 г. в ГПНТБ СО РАН издаётся текущий указатель литературы «Проблемы Севера» в печатном виде. Его периодичность менялась от 12 номеров (с 1968 по 1994 гг.) до шести выпусков в год (с 1995 г. по настоящее время). С 2017 г. данный библиографический указатель выходит в электронном виде и представлен в свободном доступе на сайте библиотеки (опции «Библиотекарям» → «Издания ГПНТБ СО РАН» → «Текущие указатели литературы»).

Различные аспекты освоения Арктической зоны обсуждаются учёными и специалистами на научных мероприятиях различного уровня. Материалы симпозиумов, конференций, конгрессов послужили основой создания такого актуального информационного продукта свободного доступа, как полнотекстовая БД «Научные мероприятия РАН» (рис. 2), генерируемого библиотекой с 2008 г., где помимо библиографического описания даны гиперссылки на сайт проводимого мероприятия и/или на полный текст материалов в pdf-формате.

Формирование БД сопровождается библиометрическим анализом информационных массивов по особо актуальным проблемам или отдельным регионам, выделяется их тематическая структура, динамика,



определяется продуктивность отдельных научных коллективов и периодических изданий<sup>1</sup>. В документах ИМ «Коренные малочисленные народы Севера» помимо географической рубрики, проставляется этнографическая, что даёт возможность осуществить поиск и сформировать выборку и анализировать документопоток, посвящённый тому или иному народу<sup>2</sup>.

Создание информационной базы по освоению Арктики обеспечивает учёных и специалистов релевантными материалами по теме с 30-летней глубиной ретроспективы. Расширение репертуара обследованных источников информации за счёт материалов из отечественных и зарубежных удалённых ресурсов свободного доступа и указание DOI статей обеспечивает переход от библиографического описания БД «Научная Сибирика» к полным текстам документов или на сайт издателя.

---

<sup>1</sup> Рыкова В.В., Горте Ю.Д. Социально-экономические проблемы развития коренных малочисленных народов Севера: анализ документопотока из базы данных «Научная Сибирика» // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2016. № 2. С. 191–195.

<sup>2</sup> Рыкова В.В. Нанайцы – аборигенное население Дальнего Востока: анализ потока документов из базы данных «Научная Сибирика» // Историческая информатика. 2014. № 4. С. 11–14; Рыкова В.В. Анализ потока документов из БД «Коренные малочисленные народы Севера», посвящённого исследованиям народа саха // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2016. № 4. С. 122–124; Рыкова В.В., Горте Ю.Д. Анализ документального потока по культуре обских угров из базы данных «Научная Сибирика» // Финно-угорский мир. 2016. № 4. С. 124–125.

КРАВЧУК С.Г., ГАРИН Н.П., КУКАНОВ Д.А.

**Политика «малой мобильности»:  
исторический обзор альтернативных видов  
транспорта для зимнего бездорожья**

KRAVCHUK S.G., GARIN N.P., KUKANOV D.A.

**The policy of «small-scale mobility»: a historical  
review of alternative modes of transport for  
winter off-road driving**

**Сведения об авторах:**

**Кравчук Светлана Геннадьевна**, заведующая инновационно-творческой лабораторией, Уральский государственный архитектурно-художественный университет (Екатеринбург)

*svetlana\_usenyuk@mail.ru*

**Гарин Николай Петрович**, профессор кафедры «Индустриальный дизайн», Уральский государственный архитектурно-художественный университет (Екатеринбург)

**Куканов Денис Алексеевич**, м.н.с., Уральский государственный архитектурно-художественный университет (Екатеринбург)

*kukanov-d@yandex.ru*

**Authors:**

**Kravchuk Svetlana Gennadievna**, Head of the innovative and creative laboratory, Ural State University of Architecture and Art (Ekaterinburg)

*svetlana\_usenyuk@mail.ru*

**Garin Nikolai Petrovich**, Professor, Department of Industrial Design, Ural State University of Architecture and Art (Ekaterinburg)

**Kukanov Denis Alekseevich**, Junior Research Fellow, Ural State University of Architecture and Art (Ekaterinburg)

*kukanov-d@yandex.ru*

**Аннотация**

В статье представлена коллекция эссе, посвящённых истории отдельных образцов российской и советской техники для северного/зимнего бездорожья. На примере знаковых представителей альтернативного транспорта «малой

мобильности» – аэросаней и снегоходов – рассматривается, как государственные решения и стратегии находили своё воплощение в дизайне транспортных средств, в способах их внедрения и практического использования на местах. При изучении объектов техники, сохранившихся в основном в виде макетов, чертежей, полноразмерных музейных экспонатов, использовался метод цифровой визуализации – анализа и обработки архивных и музейных материалов обновления облика транспортных образцов средствами 2- и 3D-моделирования. Ключевой задачей было показать, что в Советской России – с её грандиозными мегапроектами покорения Арктики и Сибири и соответствующего масштаба вездеходными гигантами – всегда оставалось место для больших открытий в области малых транспортных форм.

### **Abstract**

The article presents a collection of essays on the history of selected samples of Russian and Soviet equipment for the northern/winter off-road driving. With reference to the landmark representatives of the alternative transport for small-scale mobility, i.e., aerosleds and snowmobiles, the authors explore how government decisions and strategies were embodied in the design of transport vehicles, as well as in the ways of their implementation and practical use in the field. When studying the technological items that have been preserved mainly in the form of mock-ups, drawings, full-size museum exhibits, the authors employed the method of digital visualization: analysis and processing archive and museum information for updating the visual appearance of transport vehicles using 2- and 3D-modeling. The major goal was to demonstrate that in Soviet Russia – with its ambitious mega-projects of conquering the Arctic and Siberia and the corresponding scale of all-terrain giants – there was always room for great discoveries in the field of small transport forms.

### **Ключевые слова:**

бездорожье, скользящий транспорт, аэросани, снегоходы, СССР, дизайн, история техники.

### **Keywords:**

off-road driving, sliding vehicles, aerosleds, snowmobiles, USSR, design, equipment history.

### **Введение**

Данная работа содержит коллекцию эссе, посвящённых истории отдельных образцов российской и советской техники – примеров альтернативного транспорта для северного/зимнего бездорожья. Под термином «альтернативный транспорт» понимаются лёгкие механические средства передвижения с ползным или комбинированным двигателем

(аэросани, мотонарты, снегоходы). Представители этой ветви транспортной эволюции стали центральными объектами изучения в рамках проекта «Арктический дизайн: методы технической эстетики в освоении и развитии территорий Российского Севера». Авторы исследования сознательно ставят знак равенства между снегом и Севером: снег объединяет и физически, и символически – и уже не плохие дороги, а единое снежное пространство становится связующим элементом российской идентичности.

При изучении объектов техники, сохранившихся в основном в виде макетов, чертежей, полноразмерных музейных экспонатов, использовался метод цифровой визуализации – анализа и обработки архивных и музейных материалов обновления облика транспортных образцов средствами 2- и 3D-моделирования.

На примере знаковых представителей альтернативного транспорта «малой мобильности» – получивших широкое распространение аэросаней АНТ-IV и РФ-8, а также неизвестных широкой общественности моделей снегоходов, так и оставшихся экспериментальными образцами, ГПИ-15 и 1980-Е – рассматривается, как государственные решения и стратегии находили своё воплощение в дизайне транспортных средств, в способах их внедрения и практического использования на местах. Ключевой задачей было показать, что в Советской России – с её грандиозными мегапроектами покорения Арктики и Сибири и соответствующего масштаба вездеходными гигантами<sup>1</sup> – всегда оставалось место для больших открытий в области малых транспортных форм.

### **АНТ-IV: от винта!**

В 1919 г. по указанию председателя Чрезвычайной комиссии по снабжению Красной армии А.И. Рыкова была создана особая комиссия по постройке аэросаней – КОМПАС – первая в нашей стране организация, занимавшаяся практическими работами в области вездеходного транспорта. КОМПАС разделился на две школы – «авиационную» (Центральный аэрогидродинамический институт, ЦАГИ) и «автомобильную» (Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт, НАМИ).

Легендарный авиаконструктор А.Н. Туполев, вместе с другими талантливыми инженерами ЦАГИ, приступил к разработке первых советских аэросаней. Они поставили перед собой цель – найти новые

---

<sup>1</sup> Подробнее см. Филин П.А., Емелина М.А., Савинов М.А. Арктика за гранью фантастики. Будущее Севера глазами советских инженеров, изобретателей и писателей. М., 2018. 248 с.

материалы, которые могли бы облегчить вес самолёта. Туполев предложил использовать вместо дерева новый сплав – дюралюминий (тогда материал назывался «кольчугалюминий» в честь Кольчугинского металлургического завода). Чтобы доказать перспективность своего предложения, он решил опробовать новый материал на оборонном заказе по изготовлению аэросаней. Уже в феврале 1921 г. начались ходовые испытания первых саней (модель АНТ-1), выполненных в его конструкторском бюро. В течение зимы 1921–1922 гг. аэросани приняли участие в двух пробегах и прошли более 3000 км без поломок.

Техническое задание, как вспоминал Туполев, заключалось в том, что «аэросани должны были легко и свободно продвигаться по снежным просторам России. Проходить везде, где может пройти обычный деревенский воз. Вес аппарата должен быть так мал, чтобы два человека могли без труда вытащить его из всякого положения. Лёгкость должна быть куплена не понижением надёжности, а созданием наиболее рациональной, простой по схеме и по выполнению конструкции»<sup>1</sup>. В результате этой лаконичной и мотивирующей формулировки в феврале 1923 г. появилось качественно новое транспортное средство – цельнометаллические аэросани (модель АНТ-III). Они стали первым в стране экспериментальным скоростным транспортом из кольчугалюминия, впоследствии используемого для самолётостроения. На основе этой модели была создана другая – усовершенствованная – аэросани АНТ-IV (рис. 1).

Конструкция АНТ-IV оказалась на редкость удачной. Это подтвердилось и победой в пробеге 1924 г., когда сани успешно прошли

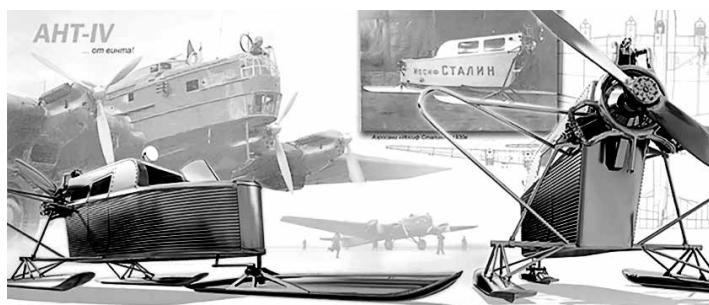


Рис. 1. Аэросани АНТ-IV, 1924 г. Иллюстраторы: Д. Куканов, А. Белопашинцев

<sup>1</sup> Ефимова П. 2240 километров на аэросанях // Военное обозрение. История. 2015. [Электронный ресурс] URL: <https://topwar.ru/66033-2240-kilometrov-na-aerosanyah.html> (дата обращения: 26.06.2019).

по маршруту Москва – Нижний Новгород – Москва. К 1926 г. на Кольчугинском заводе наладили серийное производство этой модели.

Дальнейшее развитие аэросаней продолжалось по двум основным направлениям: ЦАГИ строил цельнометаллические аэросани, а НАМИ – аэросани с деревянными основными фермами и обшивкой<sup>1</sup>. Главное испытание и противостояние разработок ЦАГИ и НАМИ случилось в 1927 г. на героическом пробеге (маршрутное кольцо) протяжённостью в 2240 км. Честь НАМИ отстаивали аэросани НРБ-V, а ЦАГИ представил АНТ-IV.

Дорога оказалась чрезвычайно трудной и опасной. Однако аэросани, построенные в ЦАГИ, оказались на высоте и ни разу не испытали проблем даже в наиболее трудных местах. Машины развили отличные скорости, составившие за день в среднем около 60 км/ч. На некоторых участках скорость достигала и 100 км/ч. Аэросани буквально летели.

Итог пробега: аэросани АНТ-IV конструкции Туполева благополучно достигли финиша. Испытания аэросаней в полевых условиях показали все достоинства нового материала – дюралюминия – и дали возможность применять его уже при изготовлении самолётов.

Впоследствии аэросани Туполева демонстрировались на Международной авиационной выставке, состоявшейся в Берлине в 1928 г. Они использовались при охране границ, при перевозке больных, раненых, гражданских пассажиров. А во время Великой Отечественной войны аэросани доставляли оружие и боеприпасы.

Надёжность саней Туполева позволила обществу «Автодор» в декабре 1929 г. открыть первую экспериментальную аэросанную линию между Чебоксарами и Канашем протяжённостью 85 км в один конец, проходящую по снежному бездорожью, недоступному для других видов транспорта. За зимний период 1929–1930 гг. аэросани преодолели 5250 км, проведя в пути 159 ч 20 мин, и перевезли 244 пассажира и 1132 кг различных грузов<sup>2</sup>.

Большую помощь оказали аэросани при исследованиях, проводимых Арктическим институтом на Ледниковом щите Новой Земли в 1932–1933 гг. За полтора года работы в суровых условиях Арктики выяснилось, что аэросани АНТ-IV серийного производства – безотказное и быстрое средство передвижения. Так, например, на них можно было пересекать ледниковые трещины шириной до 80 см.

В 1934–1935 гг. аэросани АНТ-IV приняли участие в ещё одной экспедиции Арктического института – на этот раз на Чукотку, в район

<sup>1</sup> Ювенальев И.Н. Аэросани. М., Л., 1937. С. 8.

<sup>2</sup> Там же. С. 10.

Чаунской губы. Подводя итоги этой экспедиции, её руководитель, учёный и писатель С.В. Обручев записал: «...До нас никто не применял аэросани в таких тяжёлых условиях приполярной горной страны. Мы ездили на аэросанях и в 50-градусные морозы февраля, и при оттепелях мая, и в полярную ночь, и при незаходящем солнце. Мы проходили на них и по твёрдому снегу прибрежных равнин, и по застругам высоких горных перевалов, и по глубоким снегам предгорий, и по голому морскому льду, и по горным наледям, покрытым водой. Мы доказали, что аэросани вполне применимы не только на равнине, но и в горах для самых разнообразных целей»<sup>1</sup>.

### **РФ-8: снежная кавалерия**

Лёгкие аэросани РФ-8 – самые массовые представители класса боевых аэросаней (рис. 2). На их счету – сотни успешно проведённых боевых и разведывательных операций, выполнение ответственных заданий по связи штабов с передовыми воинскими частями, доставка срочных донесений, патрулирование отдельных участков фронта, охрана стратегически важных объектов.

Как показала практика, лучший результат применения любых моделей аэросаней достигался в ходе операций на открытой местности – на озёрных и речных пространствах<sup>2</sup>. Особенно активно они использовались на самом северном фронте Великой Отечественной – Карельском, например, на замёрзших озёрах Ильмень, Селигер и Ладожское, а также в морских прибрежных районах, замёрзших реках и на льду Финского залива.

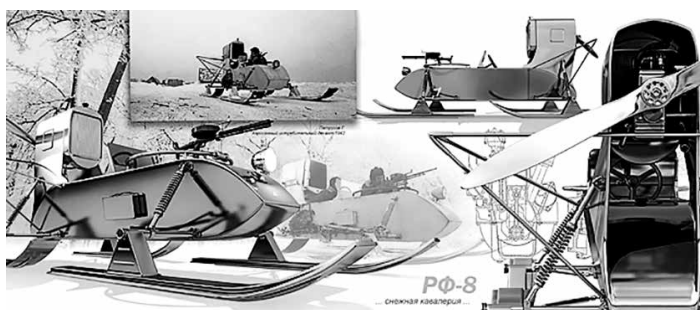


Рис. 2. Аэросани РФ-8, 1941 г. Иллюстраторы: Д. Куканов, А. Белопащинцев

<sup>1</sup> Обручев С.В. В неизведанные края. М., 1975. С. 350.

<sup>2</sup> Обзор боевых действий аэросанных частей в Отечественной войне (1942–1943 гг.). М., 1944.

Модель РФ-8 была разработана в ОКБ Наркомвечфлота под руководством главного конструктора М.В. Веселовского по заданию Государственного Комитета Обороны СССР. Созданная конструкция – после доработки для соответствия имеющимся производственным технологиям и материалам – была запущена в производство в ноябре 1941 г. на Горьковском автомобильном заводе под названием РФ-8-ГАЗ-98. После короткого периода испытаний модель была принята на вооружение фронтowych частей Красной армии, и в период 1942–1943 гг. аэросани РФ-8 стали самыми массовыми боевыми машинами этого типа не только на советско-германском фронте, но и в мире<sup>1</sup>. В общей сложности с 1941 по 1943 г. в филиале Горьковского автозавода в Канавино было изготовлено 309 аэросаней данной модели (ГАЗ-98 2017).

Конструктивно эти аэросани имели следующие особенности:

– отсутствие брони и полуоткрытая кабина, а значит повышенная лёгкость всей машины;

– использование относительно дешёвого серийного автомобильного двигателя ГАЗ-М-1 мощностью 50 л.с. производства Горьковского автозавода, что давало возможность быстрой и полной комплектации на одном предприятии;

– двухлопастный воздушный винт из металла, обеспечивающий повышенную проходимость в условиях перелесков, лесных дорог;

– четырёхлыжная схема с двумя управляемыми лыжами.

Кроме того, в аэросанях РФ-8 в кабине водителя на полу помимо педали газа и тормоза была размещена педаль раскочки. Дело в том, что на стоянках на рыхлом и сыром снегу подошвы лыж с металлической окантовкой примерзали к снегу и одного усилия тяги воздушного винта для того, чтобы двинуться с места, не хватало. Нескольких нажимов на эту педаль достаточно, чтобы раскочить машину, разрушив держащую их ледяную корку<sup>2</sup>.

В процессе интенсивной боевой эксплуатации обнаружился ряд конструктивных и функциональных недостатков: быстрая изнашиваемость деревянных элементов подмоторной рамы, низкая защищённость экипажа и двигателя, не имевших брони, а также недостаточная мощность автомобильных двигателей. Следствием стали полукустарные доработки и усовершенствования, производимые фронтowymi умельцами прямо «в поле», по месту использования. В качестве серийных доработок известны модификации, выполненные в 1942–1943 гг.

<sup>1</sup> Ювенальев И. Стремительный снежный рейд // Моделист-конструктор. 1981. № 3. С. 17–20.

<sup>2</sup> Там же.



военными инженерами братьями Иваном и Алексеем Бескурниковыми, где ненадёжный деревянный подмоторный пилон был заменён подмоторной рамой, сваренной из труб и стальных профилей. В ещё одной модификации, оперативно запущенной в серию с индексом ГАЗ-98К, автомобильный двигатель заменили авиационным М-11 мощностью 110 л.с., что сделало машину более динамичной и маневренной. Также на базе ГАЗ-98К был создан так называемый «штабной» вариант: без установленного вооружения и полностью закрытой двухместной кабиной (лимузин). Большинство произведённых РФ-8 и их модификаций использовались в Красной армии до победного 1945 г. включительно. После войны уцелевшие экземпляры были переданы в гражданские ведомства, где их стали использовать для почтовых и грузовых перевозок. Эксплуатация РФ-8 завершилась в начале 1950-х гг.<sup>1</sup>

### ГПИ-15: эксперимент есть эксперимент

В начале 1960-х гг. в сфере вездеходного транспорта чётко наметилась тенденция к укрупнению: на волне индустриального освоения Крайнего Севера и Сибири требовалось перевозить всё больше людей и грузов. Аэросани как отдельно взятый класс транспортных средств также продолжили своё развитие в русле «от малого к большому», о чём свидетельствует пример 10-местного «аэроавтобуса» Ка-30 (рис. 3).

Более того, принадлежность к авиационной отрасли с её мощностями и скоростями не позволяла данному виду транспорта «сбавить обороты» и стать отдельным направлением – аэросани по-прежнему оставались испытательным полигоном, «дорогой в небо», пусть уже не в той мере, что на заре своего появления. Авиационная доминанта также влияла



Рис. 3. Аэросани Ка-30, 1964 г. Иллюстраторы: Д. Куканов, А. Белопашинцев

<sup>1</sup> Ювенальев И. Стремительный снежный рейд // Моделист-конструктор. 1981. № 3. С. 17–20.

на масштабность: с технологиями и авиастроительным опытом 1960-х гг. уже нецелесообразно было тратить ресурсы на создание малой «наземной авиации», когда в планах освоение больших пространств. Тем не менее, задача передвижения в воздухе в значительной мере отличается от задачи передвижения по земле и, в частности, по снежному покрову. И потребность в небольшом (1–2-местном) лёгком транспортном средстве, способном двигаться по зимнему бездорожью, в условиях массового освоения становится ещё более ощутимой.

Таковы были предпосылки появления принципиально нового для российских/советских реалий класса лёгких машин на лыжегусеничном ходу – тех, что сегодня называются снегоходами, мотонартами, сноумобилями. Их разработка началась почти одновременно, сразу в двух конструкторских организациях – в московском институте НАМИ и Горьковском политехническом институте им. А. Жданова (ГПИ), где в 1962 г. была образована Лаборатория снегоходных машин под руководством С.В. Рукавишникова<sup>1</sup>. Заказчики были разные, но требуемый продукт один – лёгкая лыжногусеничная снегоходная машина (мотонарты, мотосани) грузоподъёмностью около 200 кг:

– в первом случае – Министерство связи СССР, которому для обслуживания линий связи и прокладки кабелей вдоль железных дорог на севере был необходим транспорт такого типа;

– во втором – Центросоюз, для выполнения Постановления Совета Министров СССР «Планы развития народного хозяйства РСФСР на 1963–65 гг.» (обслуживание охотничьих и рыболовецких хозяйств).

По утверждению историков техники, появление снегохода у нас в стране – плановое, «по указке» – совпало с мировым «снегоходным бумом» совершенно случайно<sup>2</sup>. Для нас особенно значим тот факт, что транспортное средство, возникшее как инструмент решения внутренних хозяйственных задач, оказалось уже не локальной экзотикой, а мировым мейнстримом. В СССР остро встал вопрос модернизации индустриального производства, и советский дизайн, став частью государственной политики, должен был решать задачи быстрого, экономичного и массового изготовления товаров, исходя из возможностей промышленности и запросов потребителя. При этом закрытость страны в эти годы уже не была препятствием для проникновения конструкторских идей и формально-образных решений.

В 1963 г. появилась модель С-ГПИ-18 (конструкторы Л. Вахрушин и Г. Галкин), построенная по так называемой тобоганной схеме – копии

<sup>1</sup> Дерунов Г.П., Кириндас А.М., Ксенофонтов И.В. Машинная тяга саней: история русского снегохода. Рыбинск, 2011. С. 91.

<sup>2</sup> Там же.

распространённых на североамериканском рынке заднемоторных машин с широкими сплошными корпусами-лыжами. При движении корпус-лыжа скользит по снегу, несколько уплотняя его перед гусеницей своей носовой частью, а для управления служат расположенные под носовой частью короткие лыжи-подрезы. Тем не менее, такой корпус не имеет никакой амортизации, а следовательно, принимает на себя удары о любые неровности поверхности, превращая езду по жёсткому насту или льду в мучение как для водителя, так и для пассажира. Именно поэтому тобогганную конструкцию признали тупиковой, и мировые лидеры по производству снегоходов – *Eliason/FWD*, *Polaris*, *Arctic Cat* – отказались от неё с 1964 г.

Из других конструктивных составляющих С-ГПИ-18 стоит упомянуть движитель системы Неждановского – ещё один устаревший и не оправдавший себя принцип, цельнометаллический корпус из листового дюралюминия (внешне – копия американских аналогов тех лет), рулевой механизм и модернизированный двигатель (8 л.с.) от мотоколяски для инвалидов СМЗ С-3А. Получившаяся машина весила 300 кг и могла двигаться со скоростью 15–20 км/ч<sup>1</sup>. Целевой аудиторией С-ГПИ-18 были электрики, работники ветеринарной службы и оленеводы северных регионов, также допускалось применение снегохода в качестве машины для туризма<sup>2</sup>. Модель, пройдя заводские и эксплуатационные испытания, так и не попала в серийное производство.

В ряду других разработок горьковской лаборатории выделяется модель 1965 г. под индексом ГПИ-15 (рис. 4). В ней вместо тобогганной схемы применили две опорные и поворотные лыжи в сочетании с тем же заимствованным «американским» дизайном корпуса. Что интересно: в данной модели сохранялась комбинация серийных и кустарных компонентов как характерная черта, пожалуй, всего советского дизайна. В частности, в ГПИ-15 кустарным способом были изготовлены гусеницы – из резинокросовых лент с наклёпанными снегозацепными профилями.

Из конструкторских достижений стоит отметить применение коробки реверса (готовый серийный компонент от инвалидной мотоколяски и грузовых мотороллеров тульского производства). Но при этом довольно сложной получилась трансмиссия – из-за использования двух гусеничных лент. Таким образом, по сравнению с предыдущими

<sup>1</sup> Дерунов Г.П., Кириндас А.М., Ксенофонтов И.В. Указ. соч. С. 92.

<sup>2</sup> Агеев Е. От тобоггана до мотонарт один шаг // Новости 94. Февраль 2015. [Электронный ресурс] URL: <http://вездеход-снегоболотоход.рф> (дата обращения: 20.05.2017).

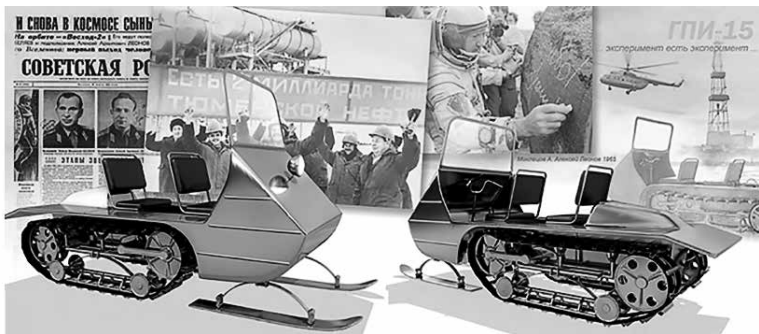


Рис. 4. Снегоход ГПИ-15, 1965 г. Иллюстраторы: Д. Куканов, А. Белопащинцев

одногоусеничными машинами силовая передача значительно усложнилась, что привело к увеличению массы и снижению надёжности<sup>1</sup>.

В целом конструкция ГПИ-15 получилась ближе всего к снегоходам сегодняшнего дня, но ей не хватало «лёгкости» (мощности двигателя), простоты автоматической трансмиссии, а также стандартизованных гусениц и применения современных пластмасс.

### «1980-Е»: с мечтой о Севере

Несмотря на устоявшуюся к 1980-м гг. тенденцию заимствования технологических и эстетических решений от зарубежных аналогов, в сфере лёгкого снегоходного транспорта нашлось место для экспериментов и прорывных решений. Пожалуй, самое примечательное из них – снегоход «1980-Е», экспериментальная модель необычной схемы 4x2 (две гусеницы с двумя управляемыми лыжами) с закрытой кабиной. Это был уникальный пример инновации в сфере транспорта, инициированной дизайнерами (художниками-конструкторами), а не инженерами. Авторы разработки – Н. Коптелин и А. Попов, дизайнеры Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики (ВНИИТЭ).

С момента образования института в 1962 г. транспортный дизайн стал одним из приоритетных направлений исследования и проектирования. Однако из-за существующей в то время экономической модели (планового хозяйства) и общей бюрократизации государственной системы почти все разработки института по транспорту, а также проекты, сделанные на АЗЛК (Автомобильный завод им. Ленинского Комсомола), ЗиЛе (Завод им. Лихачёва), АвтоВАЗе, ГАЗе, КАМАЗе, УАЗе, так и не были

<sup>1</sup> Дерунов Г.П., Кириндас А.М., Ксенофонтов И.В. Указ. соч. С. 94-95.

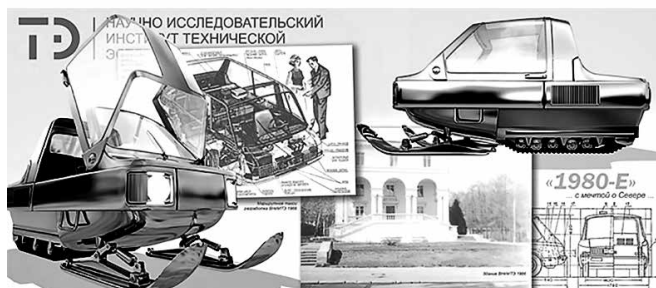


Рис. 5. Снегоход 1980-Е, 1980 г. Иллюстраторы: Д. Куканов, А. Белопащинцев

доведены до массового производства и сохранились лишь в виде чертежей, эскизов и макетов.

Та же участь постигла и разработку снегохода «1980-Е» команды Н. Коптелина, которая дошла до нас лишь в виде реалистично выполненного макета в масштабе 1:2.

Разработка снегохода «1980-Е» – своеобразное революционное предложение для зимнего бездорожного транспорта (рис. 5). Его революционность проявилась в абсолютно новых и смелых предложениях по ходовой части, а также в компоновке и эстетическом решении экстерьера и интерьера.

Коптелин со своей немногочисленной командой были первыми в мире, кто предложил снегоход такого класса с закрытой кабиной. Удивителен тот факт, что в нашей стране с её сложным, непредсказуемым климатом и долгой зимой такое предложение не возникло раньше. В целом модель «1980-Е» стала настоящей дизайнерской инновацией, предложив принципиально иной уровень комфорта при решении проблемы передвижения в суровых зимних условиях.

Первым нововведением явилась компоновочная схема самого транспортного средства: если во всех предшествующих моделях по умолчанию использовалась «мотоциклетная» или «продольная» посадка, когда за водителем располагался пассажир, то в решении Коптелина посадка «поперечная» или «автомобильная», т.е. водитель и пассажир находятся рядом друг с другом. Такая посадка предоставляет ряд неоспоримых преимуществ, и основное из них – остойчивость и улучшенная маневренность транспортного средства на рыхлом и глубоком снегу. Кроме того, при военном варианте снегохода размещение стрелка рядом с водителем даёт отличный обзор и определённую свободу при ведении боевых действий, что невозможно при «продольной» системе посадки.

Кабина снегохода обеспечивала качественную звуко- и теплоизоляцию, что позволяло передвигаться при неблагоприятных погодных условиях: закрытые от встречного потока ветра члены экипажа могли, не рискуя обморозиться, увеличивать скорость даже при самых низких температурах. Интерьер также отличался комфортом и продуманной организацией – были использованы все передовые на тот момент исследовательские наработки в области эргономики.

Для производства снегохода впервые было предложено использовать стеклопластик вместо металла, что уменьшило бы и вес снегохода, и стоимость машины. Кроме того, данный материал позволил бы избежать коррозии, неизменно возникающей в результате повреждений о снег, кусты и другие возможные препятствия.

Особо следует отметить внешний облик снегохода. Его добродушный образ «живого» существа, без намёка на агрессивность и динамичность располагает к диалогу, к доверительным отношениям «человек-машина», что особенно важно в экстремальных условиях снежного бездорожья. Для создания этого образа авторы умело использовали приём отсутствия масштабности: детали и части снегохода, в т.ч. дверная ручка, «дворник» и ступень, не дают нам чёткого ощущения габаритов снегохода. Именно благодаря этому машина воспринимается как некое растущее существо, которому требуется внимание человека, общение с ним, и эта «провокация на контакт» в условиях зимней стужи, при возможном стрессовом состоянии становится значимым инструментом поддержания психоэмоционального баланса человека.

В ходе работы над проектом значительное внимание было уделено научному исследованию проблемы зимнего бездорожья Советского Союза. Однако изучение только технических аспектов (характеристик аналогов и прототипов, отчётов испытателей отечественных и зарубежных снегоходов, а также результатов опросов водителей этого вида транспорта) оказалось недостаточным для формирования всестороннего представления о существующей ситуации в стране в целом и в зонах «вечной зимы» в частности.

Отсутствие внутреннего рынка, а с ним и системы госзаказов на данный вид транспорта, слаборазвитая инфраструктура арктических территорий, отсутствие элементарной рекламы – всё это привело к тому, что правительство, министерства и ведомства не содействовали внедрению данного вида транспорта в свои производственные и гражданские структуры.

В результате страна осталась без действительно качественного и необходимого товара, а жители северных территорий, без преувеличения, – без надёжного и верного «друга». Проект так и остался на стадии

художественно-конструкторского предложения, хотя аналогичные модели были впоследствии выпущены в Финляндии и других странах мира<sup>1</sup>.

### **Заключение**

За рамками этой статьи остались зарубежные средства передвижения по снегу. Разумеется, сноумобильная революция XX в., начавшаяся с изобретения Жозефа-Армана Бомбардье, оказала решающее влияние на развитие снегоходного транспорта в России и других «снежных» странах. Но в этом исследовании авторов интересовала история данного вида транспорта в реалиях российской географии, где сама «природа как будто хотела хотя несколько вознаградить страну за все трудности от сообщения с внешним миром обилием даровых санных путей»<sup>2</sup>.

В заключение необходимо подчеркнуть значимость инженерно-конструкторских поисков в областях, подчас игнорируемых и непопулярных в масштабах государства: таковой являлась и является локальная мобильность – индивидуальные передвижения на малые расстояния.

В этом случае значительная часть идей, не получая поддержки на уровне государственной политики и массового производства, уходит «в народ», стимулируя техническую фантазию, образуя питательную среду для локальных инноваций и формируя уникальное сообщество самодельщиков.

---

<sup>1</sup> Экспозиция московского музея дизайна на международной промышленной выставке «Иннопром-2015». [Электронный ресурс] URL: <https://moscow.arttube.ru/event/Ekspoziciya-moskovskogo-muzeya-dizaina-na-mejdynarodnoi-promishlennoi-vistavke-Innoprom2015/> (дата обращения: 09.03.2018).

<sup>2</sup> Собенников В. Санний путь и машинная тяга саней. М., 1911. С. 26.

«Полярные  
чтения – 2019»  
Арктика: вопросы управления

Ответственный редактор ФИЛИН П.А., к. и. н.  
Редакторы выпуска Емелина М.А., к. и. н., Савинов М.А., к. и. н.

Оригинал-макет и печать Издательство «Паулсен»

Макет ГРИЦ Н.Н.

Вёрстка ЛИТВИНЕНКО А.В.

Корректор ГУДНОВА Н.В.

Обработка иллюстраций БЕЛЯЕВ В.М.

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7  
Тел. (495) 624-86-05, [www.paulsen.ru](http://www.paulsen.ru)

Подписано в печать 20.07.2020. Формат 70x100/16.  
Бумага офсетная. Печать офсетная. Тираж 350 экз.