DOI: 10.17117/na.2016.04.04.075

<http://ucom.ru/doc/na.2016.04.04.075.pdf>

Поступила (Received): 02.04.2016

Гомкцян М.А., Кудиш А.С.
Советский опыт изучения экономического потенциала
Арктики и Северного морского пути в 1920-1930-е гг.
(по материалам периодической печати)

Gomktsyan M.A., Kudish A.S.
The Soviet experience of economic capacity exploration
of the Arctic and the Northern Sea Route in the 1920-1930
(based on the periodical press materials)

Статья посвящена рассмотрению основных направлений изучения Арктики и развития Северного морского пути в 1920-1930-е гг. На основе материалов советской периодической печати показано как решались научно-исследовательские и хозяйственно-экономические проблемы освоения Арктического региона

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, развитие арктических земель, О. Шмидт, река Анабара

The article considers the main directions of the research of the Arctic and the Northern Sea Route development in the 1920-1930. The ways of solving the scientific research and economic problems of the Arctic region exploration are shown on the basis of the Soviet periodical press

Key words: Arctic, Northern Sea Route, Arctic development, O. Schmidt, Anabar river

Гомкцян Мигран Арутюнович

Студент

Финансовый университет при Правительстве РФ
 г. Москва, Ленинградский проспект, 49

Gomktsyan Migran Frutunovich

Student

Financial university under the Government of the RF
 Moscow, Leningradsky ave., 49

Кудиш Алексей Семенович

Студент

Финансовый университет при Правительстве РФ
 г. Москва, Ленинградский проспект, 49

Kudish Alexey Semenovich

Student

Financial university under the Government of the RF
 Moscow, Leningradsky ave., 49

Научный руководитель:
к.и.н., доц. Ялозина Е.А.

Арктика – это сложная, обширная региональная система, в которой переплетаются экономические и стратегические интересы большого числа государств. В недрах этой суровой и негостеприимной земли скрыты огромные запасы природных ресурсов. В последнее десятилетие XXI века Россия активно разворачивает мероприятия, направленные на утверждение своего присутствия в Арктике и совершенствование ее инфраструктуры. Статусной является задача активизации возможностей Северного морского пути, что обусловлено

возрастанием его стратегической роли мирового транспортного коридора в современной геополитической ситуации. Защита и отстаивание национальных интересов в этом регионе определило необходимость возобновления российского военного присутствия в Арктике и создания арктической группировки войск.

Более ста лет назад, в начале XX века, освоение Арктического пространства и Северного морского пути было актуализировано запросами насущных задач экономики России, вставшей на рельсы индустриального развития. Однако внешнеполитические и внутривнутриполитические военные и революционные события 1914-1917 гг. отодвинули решение арктических научно-исследовательских вопросов. Заметные достижения в этой области относятся к первым десятилетиям советской власти.

Одним из исторических источников информации научно-популярного характера, получения дополнительного нарративного материала, позволяющего расширить базу исследования, является периодическая печать, оперативно отражающая происходящие события. Источниковедческий анализ советских средств массовой информации 1920-1930-х гг., показывает пропагандистский характер этих публикаций, направленных на консолидацию и мобилизацию советского общества в решении директивных политических и хозяйственно-экономических задач [6]. В качестве исторического источника рассмотрения темы взяты ведомственные политико-экономические журналы «Советская Арктика», «Советский Север», «Северная Арктика», Бюллетень Арктического института СССР. Они выходили в издательстве «Главсевморпуть» – органе Главного Управления Северного морского пути при СНК СССР, издавались в Москве и Ленинграде тиражом 10.000 экземпляров. В журналах публиковались статьи ученых-докторов географических наук и полярных исследователей, посвященных исследованию и освоению Арктики. Вот некоторые темы, представленные в оглавлении номеров: «Превратим северный морской путь в нормально действующую водную магистраль», «Партийная жизнь», «Жизнь полярных станций», «Советы молодым полярникам», «Русские путешественники и исследователи Арктики».

Советская история освоения Арктики берет начало с лета 1918 г., когда председатель советского правительства – Совета Народных комиссаров (далее – СНК) В.Ленин подписал постановление об ассигновании одного миллиона рублей на экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. С 1920 г. началось регулярное плавание через Карское море – Карские экспедиции. Помимо научно-исследовательских на них были возложены и народно-хозяйственные задачи: транспортировка хлеба и других продовольственных и промысловых грузов. Весной 1921 г. В.Ленин подписал декрет СНК о создании Плавающего морского научно-исследовательского института по изучению акватории Северного Ледовитого океана и прилегающих к нему территорий побережья РСФСР. В течение 1921 г. были организованы 23 советские экспедиции, в задачу которых входило составление карты геологического строения севера, мест разработки апатита, полевого шпата, слюды на Кольском полуострове [1, с. 36-37]. В 1920-е гг. советские экспедиции вели горно-геологические работы на

Кольском полуострове, в Карелии, на Новой Земле, океанологические исследования в Баренцевом море и промысловых водах Мурманского моря. Начиная с 1923 г. и в течение последующих десяти лет, на побережье и островах Северного Ледовитого океана было построено 19 полярных радиометеорологических станций. В 1924 г. по инициативе Арктического института была построена самая северная географическая обсерватория на Маточкином Шаре. На острове Гукера и земле Франца-Иосифа были проведены первые полеты аэроплана «У-2». Успешно осуществлялась научно-биологическая работа, в частности, сбор материала по биологии песка, добыче куропаток и чукотских зайцев [3, с.75].

В 1929 г. под руководством О.Шмидта была осуществлена экспедиция на землю Франца-Иосифа – архипелаг, состоящий из 90 островов. В результате за СССР был закреплён суверенитет на этой территории. Дальнейшие экспедиции О.Шмидта доказали возможность активного хозяйственного освоения Арктики. По инициативе И.Сталина создается Всесоюзный Арктический институт при Главном управлении Северного морского пути во главе с О. Шмидтом, цель которого определялась организацией систематических научных исследований, исследованием недр полярных территорий, прикладным изучением великой морской трассы.

В конце 1920-х гг. в СССР велось строительство ледоколов и судов ледового класса, вдоль арктического побережья началось строительство метеостанций, устанавливалась радиосвязь, размещалась полярная авиация. Советский Союз стал первой и единственной страной, активно использовавшей дрейфующие полярные станции. Каждая такая станция представляла собой установленный на дрейфующей льдине комплекс специально оборудованных стационарных домиков, в которых жили участники экспедиций. Впервые такой эффективный способ исследования Арктики предложил в 1929 г. В.Визе –исследователь, работавший в Арктическом и Антарктическом научно-исследовательском институте. Благодаря существованию дрейфующих станций отечественные ученые получили возможность исследовать Арктику круглый год.

Важной проблемой оставался вопрос обновления и замены состава зимовщиков на арктических станциях. В этих целях летом 1933 г. была организована экспедиция на пароходе «Челюскин». Она должна была пройти Северный морской путь в одну навигацию, достичь острова Врангеля и сменить там исследователей, зимовавших уже 4 года подряд, а также на всем протяжении своего пути вести интенсивную научную работу. В условиях крайне тяжелой ледовой обстановки «Челюскин» пробился в Берингов пролив, но выйти в Тихий океан не смог: ветры и течение затащили его вместе с ледовым полем обратно в Карское море [1, с. 39 – 42]. Героическая эпопея спасения жизни участников экспедиции советскими летчиками широко известна. В следующем, 1934 г. ледорез «Литке», под управлением капитана Н. Николаева и научного руководителя В.Визе смог без аварий пройти навигацию из Владивостока в Мурманск. В 1935 г. Северным морским путем прошли за одну навигацию уже четыре грузовых теплохода. В 1936 г. была успешно осуществлена проводка военных кораблей Балтийского флота на Дальний Восток.

Однако в истории освоения Арктики неоднократно повторялись операции по спасению участников экспедиций. Об одной из них писал журнал «Советская Арктика» [2, с. 29-33]. Автор статьи «Аэродром на дрейфующем льду» – С.Муравьев, принимавший непосредственное участие в операции по спасению людей с дрейфующего парохода «Георгий Седов» весной 1938 г. Он отвечал за строительство первых аэродромов на дрейфующем льду в Арктике. Как только стало известно, что спасти людей без помощи самолетов будет практически невозможно, был отдан приказ о поиске площадки и обеспечении ее необходимыми ресурсами для нормального функционирования аэродрома. Автор описывает последовательность действий, с помощью которых были определены места для строительства. Работы проводились днем, разведочная партия состояла из 2-3 человек и обладала всем необходимым для качественного выполнения своих обязанностей: теплой, но в то же время легкой одеждой, запасом продовольствия, оружием, палками, веревками, компасом, биноклем, легкими ломиками и флажками. Главным фактором выбора места являлись размер площадки, ее качество и направление ветра. Разведчики подходили к своей работе ответственно и тщательно. Автор пишет, что «поиски площадок не прекращались с началом работ на одной из них, а велись непрерывно до прибытия самолетов» [2, с.31]. Первым шагом работы по устройству аэродрома являлось определение границ, после чего местность разбивалась на части, и бригады по 6-8 человек приступали к работе на определенной из них. На пути к завершению строительства рабочие столкнулись с большим количеством трудностей: ветер, разводья, приходившая в неисправность техника, которой пользовались бригады, появление маленьких и больших трещин из-за использования взрывчатых веществ. Все эти неприятности были ожидаемыми в арктических условиях, что, хоть и расстраивало рабочих, но не разрушало командный дух. «Делались короткие перерывы, сопровождавшиеся горячим чаем с молоком и бутербродами, а это подбадривало людей, согревало и давало новые силы», – писал С. Муравьев [2, с.32]. В ходе долгой работы в тяжелых условиях были созданы четыре площадки. Однако пригодной для принятия самолетов, оказалась только одна. На ней в итоге и был проведен вывоз зимовщиков.

Изучение Арктики и развитие Северного морского пути сопровождалось разработкой новых маршрутов транспортировки хлеба на мировые рынки и развитием внутренних народно-хозяйственных связей. Развитие сельского хозяйства в Сибири, связанное с заселением ее территории потребовало освоение реки Анабары. До 1938 г. многие грузы не доходили до северного потребителя, так как их приходилось перевозить на оленьем транспорте, который полностью не справлялся с работой. Значительно сократить расходы на грузоперевозки и расширить их объемы должно было освоение реки Анабары. Над изучением ее бассейна работало несколько экспедиций. Первый Восточно-сибирский геолого-гидро-геодезический отряд разрабатывал большую часть территории Анабарского кристаллического щита. Его специалисты утверждали, что данный участок являлся золотоносным. Экспедиция второго отряда – горно-геологического Управления Главсевморпути не только отметила золотоносность, но и наличие каменного угля в нескольких местах района. Первое вхождение в реку

Анабару в 1933 г. шхуной «Пионер» увенчалось успехом. В 1935 г. рейс шхуны «Смольный» положил начало грузовому плаванию по реке. В 1937 г. был заведен речной караван и гидрографический отряд, который построил из местных материалов дом радиостанции, мастерскую для ремонта моторов катеров, склад и баню. К тому времени на реке уже имелись базы, поселки, села, которые значительно облегчили работу новых отрядов. Дальнейшее освоение шло по пути использования реки, как водной магистрали, для грузоперевозок в направлении к Оленекскому району. Освоение реки Анабары позволило решить не только ряд научно-исследовательских и народно-хозяйственных задач, связанных с освоением Арктического морского пути, но и способствовало повышению экономического и культурного уровня местного населения [4, с. 35-42].

В конце 1930-х гг. активно развиваются технологии освоения Арктического пространства. Производственные мощности страны в условиях форсированной индустриализации позволили построить достаточное количество ледоколов для регулярных арктических рейсов. Советский Союз накопил значительный опыт плавания транспортных судов в Арктике, велось обустройство таких опорных портов Северного морского пути, как Диксон, Игарка, Дудинка, Тикси, Певек, Провидения. Решались задачи регулярного снабжения арктическихстроек, полярных станций, северных отдаленных населенных пунктов. В условиях международной напряженности начала Второй мировой войны исследование Арктики приобретает выраженное военно-стратегическое развитие: Северный морской путь активно используется для военного обеспечения развернутых в Арктике гарнизонов и боевых кораблей, а также доставки грузов странами-союзницами.

Список используемых источников:

1. Баевский И.Л. Годовщина героической эпопеи // Советская Арктика. 1935. №1. С. 39-42.
2. Муравьев С. Аэродром на дрейфующем льду // Советская Арктика. 1939. №1. С. 29-33.
3. Полярные станции СССР // Бюллетень Арктического института СССР. 1934. №2. С. 74-76.
4. Рогатко Г. Освоение реки Анабары // Советская Арктика. 1939. №7. С. 35-42.
5. Самойлович Р.Л. Пятнадцать лет научной работы в Арктике // Советская Арктика. 1935. №1. С. 36-37.
6. Ялозина Е.А. Финляндская война Сталина 1939–1940 гг. (по материалам эмигрантской периодической печати) // Вестник Краснодарского государственного института культуры. 2015. № 3. URL: vestnikkguki.esrae.ru/4-60

© 2016, Гомкцян М.А., Кудиш А.С.

Советский опыт изучения экономического потенциала Арктики и Северного морского пути в 1920-1930-е гг. (по материалам периодической печати)

© 2016, Gomktsyan M.A., Kudish A.S.

The Soviet experience of economic capacity exploration of the Arctic and the Northern Sea Route in the 1920-1930 (based on the periodical press materials)