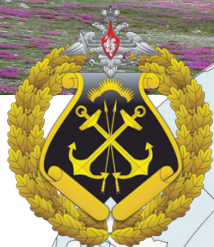


НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МО РФ
СЕВЕРНЫЙ (АРКТИЧЕСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА

АРХАНГЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА



СЕВЕРНЫЙ
АРКТИЧЕСКИЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА



АРХАНГЕЛЬСК

РОССИЙСКОЕ ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЕ
ОБЩЕСТВО

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Всероссийской очно-заочной научно-практической
конференции

«III ПАХТУСОВСКИЕ ЧТЕНИЯ:
ПОСТИЖЕНИЕ АРКТИКИ»

посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции
под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов
Петра Кузьмича Пахтусова





НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МО РФ
СЕВЕРНЫЙ (АРКТИЧЕСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА
АРХАНГЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА
АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

**Всероссийской очно-заочной научно-практической
конференции «III Пахтусовские чтения:
ПОСТИЖЕНИЕ АРКТИКИ»**

Электронное издание



Архангельск
Издательство «КИРА»
2022

УДК 913(985)(091)+913(985)(092)Пахтусов П.К.
ББК 26.890г(211)я431+26.8д(2)Пахтусов П.К.я431
С 232

Составители:

Поликин Д.Ю., кандидат географических наук, заместитель начальника 2 отдела научно-исследовательского исторической и историко-географической работы Научно-исследовательского арктического центра.

Рыжков С.И., кандидат политических наук, научный сотрудник 2 отдела научно-исследовательского исторической и историко-географической работы Научно-исследовательского арктического центра.

Рассмотрено и рекомендовано к изданию организационным комитетом конференции.

С 232 **Сборник материалов Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: Постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова /** Науч.-исслед. Аркт. центр, Сев. (Аркт.) федер. ун-т им. М. В. Ломоносова, Арханг. центр Рус. геогр. о-ва ; [сост. Д. Ю. Поликин, С. И. Рыжков]. – Архангельск : КИРА, 2022. – 329 с. : ил., табл.

ISBN 978-5-98450-776-9

Сборник содержит отобранные материалы двух секций Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: Постижение Арктики» (История освоения и изучения Арктики и естественно-научные исследования в Арктике).

Для специалистов в области исторических и естественных наук, научных сотрудников, преподавателей, аспирантов, студентов вузов и всех интересующихся данной темой.

УДК 913(985)(091)+913(985)(092)Пахтусов П.К.
ББК 26.890г(211)я431+26.8д(2)Пахтусов П.К.я431

Электронное издание

Сборник материалов Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: Постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова

Минимальные системные требования: Процессор – 1,3 Гц; Оперативная память – 512 Мб; минимум 52 Мб свободного места на жестком диске; привод CD-ROM.

Операционная система: Windows XP/7/8/10.

Программное обеспечение: Adobe Acrobat Reader

ISBN 978-5-98450-776-9

© Поликин Д.Ю., Чикин Л.А., 2022

© Изд-во «КИРА», 2022

С 6 по 8 апреля 2022 года в городе Архангельске состоялась ставшая уже традиционной научно-практическая конференция «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики». Организаторами конференции выступили научно-исследовательский арктический центр Министерства обороны Российской Федерации, Северный (Арктический) Федеральный Университет имени М.В. Ломоносова, а также региональные отделения Российского военно-исторического и Русского географического обществ.

Мероприятие, с каждым годом привлекающее всё большее внимание представителей науки и общественности получило своё имя в честь отважного полярного исследователя, подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова. В тридцатые годы девятнадцатого века под командованием Пахтусова были организованы и проведены две экспедиции на Новую Землю. В ходе их, ценой невероятных усилий, с двумя зимовками были получены бесценные картографические и метеорологические данные об архипелаге. Это позволило начать активное освоение Новой Земли и окончательно закрепило право российского государства над архипелагом.

Целями научно-практической конференции, проведенной уже в третий раз – объединение усилий представителей науки, власти и общественности, направленных на изучение разнообразных аспектов жизни арктического региона.

В рамках конференции осуществляли свою работу три секции – «История освоения и изучения Арктики», «Естественно-научные исследования в Арктике», а также впервые «Молодёжная секция». Участие в конференции принимали представители научно-исследовательского арктического центра Министерства обороны Российской Федерации, военной части 09703, администрации города Северодвинска, РГО, РВИО, САФУ имени М.В. Ломоносова, Архангельского и Северодвинского краеведческих музеев, Мурманского государственного

технического университета, а также учащиеся средних школ Архангельска, Северодвинска, Мезенского и Приморского района.

С приветственным словом к участникам конференции обратились Никифоров Павел Сергеевич, начальник научно-исследовательского арктического центра Министерства обороны Российской Федерации, Старожилов Михаил Александрович, председатель Городского Совета депутатов Северодвинска, Ковалев Сергей Михайлович, председатель регионального отделения РВАО.

Руководил работой конференции начальник отдела военно-исторической и историко-географической работы научно-исследовательского арктического центра Министерства обороны Российской Федерации Леонид Анатольевич Чикин.

На секции «История освоения и изучения Арктики» был представлен ряд докладов, посвященных истории и современности полярного региона. Среди них были сообщения, посвященные увековечиванию памяти Петра Кузьмича Пахтусова в Архангельске (П.В. Никифоров), первой новоземельской экспедиции П.К. Пахтусова (Л.А. Чикин), изучению дневников полярного исследователя В. Губанова (А.Г. Едовин), организации спасательных станций на побережье Баренцева моря (О.В. Чуракова), освоению Шпицбергена (О.В. Зарецкая), гендерной политики СССР в истории освоения Арктики (Н.П. Потапова), и другие.

Секция «Естественно-научные исследования в Арктике» акцентировала внимание на таких аспектах особенностей Арктики как «ледники российской арктики» (Н.М.Бызова), «природные особенности острова Моржовец» (Д.Ю. Поликин), «современный режим температуры воздуха в Архангельской области» (О.С. Барзут, А.А. Кочурова), «динамике ветрового и теплового режима в арктическом регионе» (А.В. Романова, Г.В. Санников).

Особо стоит отметить молодежную секцию. Здесь были представлены доклады учащихся средних школ городов

Архангельска и Северодвинска, Архангельской области. Ученики 6-х, 9-х, 10-х, 11-х классов осветили вопросы, связанные с героическими свершениями П.К. Пахтусова и его команды (Р.Т. Галикеев), историей открытия архипелага Новая Земля (К.А. Бакова, Л.О. Баджурак), проектом полярной экспедиции М.В. Ломоносова (А.М. Митькина), трагедией каравана PQ-17 (С.А. Мазаева), добычей алмазов в условиях Арктики (Е.А. Овчаренко).

Кроме очных докладов на конференции была организована постерная сессия, посвященная историческому прошлому Арктики и географическим особенностям региона.

В рамках работы конференции была также организована книжная выставочная композиция «Героические исследователи Арктики». Инициатором выставки выступила Кузнеченкова Ирина Юрьевна, заведующая сектором читального зала библиотеки САФУ.

Подводя итоги научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики» стоит отметить, что изучение Арктики российскими специалистами и молодыми исследователями непрерывно продолжается, открывая нам всё новые и новые грани великой Арктики.





Уважаемые участники научно-практической конференции!

От лица организаторов научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции, возглавляемой подпоручиком Корпуса флотских штурманов Петром Кузьмичем Пахтусовым, рад приветствовать всех Вас.

Уже в третий раз в рамках проведения нашей конференции мы собираемся, чтобы обсудить различные военно-исторические, историко-географические, естественно-научные вопросы, касающиеся прошлого, настоящего и будущего Арктического региона.

Арктика, как Вы все прекрасно знаете, стала своего рода «территорией будущего», и сегодня, хотим мы этого или нет, идет настоящая «битва за Арктику». Причины всем понятны – это во многом нетронутый источник ресурсов и возможностей.

Борьба за Арктику ведется по многим направлениям, и у каждого из них свое предназначение, в том числе у научного. Постараемся и мы в рамках работы нашей конференции внести свою малую толику усилий в деле изучения Арктики.

Желаю всем участникам и гостям конференции интересных докладов, конструктивных дискуссий и дальнейших успехов в осуществлении намеченных планов.

Начальник Государственного Центрального Морского полигона МО РФ,
контр-адмирал

**БОСЫЙ
Владимир Игоревич**



Уважаемые участники, гости и организаторы конференции!

От имени научного центра МО РФ и от себя лично сердечно приветствую всех участников ставшей уже традиционной конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова.

Значение науки в условиях продолжающегося освоения Арктики сегодня только возрастает, особенно в контексте новых вызовов в регионе и реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года.

Примером для нас являются исследователи прошлого, такие как Петр Кузьмич Пахтусов, кто прекрасно понимая, какие опасности подстерегают его самого и его команду в Арктике, тем не менее, без тени сомнений дважды возглавлял экспедиции к архипелагу Новая Земля ради защиты геополитических и экономических интересов России.

Уверен, что конференция пройдет успешно и будет способствовать продуктивному развитию сотрудничества, проведения совместных исследовательских программ и проектов по вопросам изучения, освоения Арктического региона Российской Федерации для обеспечения его национальной безопасности.

Желаю успехов всем участникам конференции!

Начальник 1 центра научного МО РФ,
капитан 1 ранга

НИКИФОРОВ
Павел Вячеславович



Уважаемые участники конференции!

От имени АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей» приветствую всех участников Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова.

Сегодня, когда Россия переживает один из сложнейших периодов своей истории, когда крайне обостряется борьба за ресурсы планеты, как никогда актуально обсуждение вопросов, связанных с изучением и освоением Арктического региона. Сейчас это не только вопрос освоения и развития региона, но, прежде всего, вопрос обеспечения национальной безопасности. Совершенно очевидно, что в XXI веке не может быть процветающей и могучей России без Арктики.

Выражаю твердую уверенность, что участники конференции внесут достойный вклад в сохранение исторической правды и противодействие попыткам фальсификации нашего прошлого и дискредитации России, очернения ее роли в мировой истории.

АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» практически обеспечивает противовоздушный и противоракетный щиты Арктики и выражает поддержку научно-практической конференции, направленной на изучение разносторонних вопросов и проблем арктического региона.

Желаю участникам конференции успешной плодотворной работы на благо Отечества!

Генеральный конструктор АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей»
Доктор технических наук, профессор
Член-корреспондент РАН
Герой Труда Российской Федерации

СОЗИНОВ
Павел Алексеевич



Уважаемые товарищи!

Разрешите мне от лица коллектива АО «ВПК «НПО машиностроения» приветствовать всех участников конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики», посвященной 190-летию первой новоземельской экспедиции под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова.

Арктика для нашего предприятия не чужой регион. Здесь, на Севере с 50-х годов прошлого века испытывались многие наши крылатые ракеты, в том числе и те, которыми оснащались советские подводные лодки. Мы и сегодня тесно связаны с Арктикой, прежде всего, в рамках обеспечения национальной безопасности нашей страны.

Одним из важнейших направлений политики Российской Федерации на современном этапе является развитие и дальнейшее освоение арктического региона. Неоценимым вкладом в это дело является и деятельность научных и общественных организаций, направленная на изучение Арктики и защиту российских национальных интересов в регионе.

Убежден, что Наш совместный труд будет способствовать расширению дальнейшего межведомственного научного сотрудничества на благо России, как убежден и в том, что проведение конференции является знаменательным событием в общественной жизни не только региона, но и страны.

Примите наши искренние пожелания дальнейших успехов и благополучия!

Генеральный директор АО «ВПК «НПО машиностроения»
Генеральный конструктор ОТРВ ВМФ
Герой Труда Российской Федерации

ЛЕОНОВ
Александр Георгиевич



Приветствую организаторов и участников конференции от имени органов местного самоуправления городского округа Архангельской области «Северодвинск», Северодвинского отделения РВИО.

Сегодня мы вновь обращаемся к наследию мореплавателя и гидрографа Петра Кузьмича Пахтусова, чьим именем названа конференция. Он не наш земляк по рождению, но его детство, юность и вся исследовательская деятельность связаны с Архангельской областью.

Отрадно, что в программе «Пахтусовских чтений» не только серьезные доклады, но и выступления наших юных исследователей: школьников и студентов. Пусть эти робкие попытки поиска и анализа станут началом карьеры, пусть не ученого, но непременно человека увлечённого, вдохновленного историей своей малой родины.

Председатель Совета депутатов Северодвинска,
председатель Северодвинского местного отделения
Российского военно-исторического общества

СТАРОЖИЛОВ
Михаил Александрович



Уважаемые участники конференции!

От имени Архангельского регионального отделения Российского военно-исторического общества приветствую всех участников Всероссийской научно-практической конференции «III Пахтусовские чтения: постижение Арктики». Сегодня в условиях непростой геополитической ситуации, как никогда важно изучение вопросов, связанных с историей нашего государства. Освоение Арктики отечественными бесстрашными исследователями всегда было и будет неотъемлемой частью истории России. Один из таких исследователей – подпоручик Петр Кузьмич Пахтусов. Российское военно-историческое общество постоянно занимается популяризацией героев России. Совместными усилиями с научным центром МО РФ, Русским географическим обществом в Архангельске будет создан бюст Петра Кузьмича Пахтусова. Будут реализованы и другие не менее интересные проекты по популяризации имён героев арктических исследований. Желаю всем участникам конференции успешной и плодотворной работы на благо России и Архангельской области! Убежден, результаты конференции будут способствовать дальнейшему укреплению позиций Российской Федерации в Арктическом регионе.

Председатель Архангельского
регионального отделения
Российского военно-исторического общества

**КОВАЛЕВ
Сергей Михайлович**



Уважаемые участники!

Сегодня мы открываем уже третью научно-практическую конференцию, посвященную памяти достойного сына Отечества, одного из пионеров Арктики, офицера, во многом сделавшим Новую Землю поистине российской территорией.

Радуется, что это мероприятие стало уже традиционным и с каждым годом, если так выразиться, набирает все большие обороты. Количество участников увеличивается, тематика докладов все больше расширяется. Несомненным открытием этих Пахтусовских чтений, уверен, будет и молодежная секция.

Север всегда привлекал молодежь, которая во все времена готова была отправиться на покорение Арктики. Все мы знаем, что и Петр Кузьмич Пахтусов по современным меркам был совсем не стар, более того, согласно нашему законодательству вписывался в рамки молодежи. Тем не менее, это не помешало ему организовать и возглавить две экспедиции на архипелаг Новая Земля, пережить вместе с командой две зимовки и успешно вернуться с новейшими картографическими, метеорологическими данными. Именно стараниями Петра Кузьмича Пахтусова Новая Земля стала осваиваться нашими соотечественниками.

От имени Русского географического общества приветствую инициативу проведения чтений, объединивших вокруг себя людей разных поколений, которые понимают и осознают, что Арктика – это не просто регион – это будущее России.

Председатель Архангельского центра
Русского географического общества

КУЗНЕЦОВ
Виктор Сергеевич

СЕКЦИЯ: ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ И ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ
УДК 930.1

АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ
ЛЕЙТЕНАНТА ФЕДОРА ПЕТРОВИЧА ЛИТКЕ

Никифоров П.В.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск*

Предметом исследования в настоящей статье выступает то, каким образом в первом томе четырехтомника «История открытия и освоения Северного морского пути» (1956), автором большинства текстов которого был известный советский историк Михаил Иванович Белов, освещаются арктические экспедиции Ф.П. Литке. В статье обращается внимание на исследовательскую логику ученого, развертывавшуюся в системе координат: «цели экспедиций – их ход – непосредственные и отдаленные результаты». Особое место в статье уделено участию в первой экспедиции Литке к Новой Земле декабриста Н.А. Чижова и анализу этого участия М.А. Беловым и другими советскими историками (В.М. Пасецким, Г.Г. Фруменковым).

Ключевые слова: *Ф.П. Литке, Новая Земля, арктические экспедиции, советская историография.*

В 1956 году в издательстве «Морской транспорт» выходит в свет знаковое для изучения Арктики издание – первый том «Истории открытия и освоения Северного морского пути» (в дальнейшем – «История»). Книга имела внутренний подзаголовок «Арктическое мореплавание с древнейших

времен до середины XIX века» и автором большинства ее текстов был известный исследователь арктической проблематики Михаил Иванович Белов. В анализируемой книге не была обделена вниманием историка и экспедиционная деятельность военно-морского деятеля, мореплавателя, ученого-гидрографа Федора Петровича Литке (1797 – 1882).

М.И. Белов, говоря об отправке арктических экспедиций, осуществлявшихся в дореформенный период, констатирует значимость новой столицы России – Санкт-Петербурга в деле организации и оснащения арктических экспедиций. Он подчеркивает, что отсюда на протяжении XVIII – XIX веков начинались и здесь снаряжались почти все экспедиции в северные и восточные моря, в том числе и экспедиции Ф.П. Литке [3, с. 230-231]. Указанную тенденцию поддерживали и другие советские исследователи, например, Василий Михайлович Пасецкий [18, с. 11]. Продолжается она и в современной российской исторической литературе [21, с. 335]. Подчеркивая данную преемственность, все же стоит указать, что применительно к дореволюционной российской истории советская историография руководствовалась идеей государства, базировавшегося на эксплуатации большинства меньшинством [23, с. 81]. Но, несмотря на эту «эксплуататорскую» установку дореволюционного российского государства, советская историография признавала, что такое государство, существовавшее в России до Октября 1917 года, внесло свой вклад в открытие новых морских путей и освоение арктических территорий.

Для подготовки и проведения мероприятия в любой сфере деятельности важно учесть и критически проанализировать опыт предшественников. В этом отношении не был исключением и Ф.П. Литке. М.И. Белов отмечает: «Прежде чем отправиться на север, Креницын и Левашов, Синд и Леонтьев, Биллингс и Сарычев, Литке и Врангель тщательно знакомились с журналами, картами и планами, рапортами и другими материалами Великой Северной экспедиции». В течение более чем ста лет богатейшее наследство этой экспедиции, проводившейся в 1733-1743 годах, анализировалось, проверялось и перепроверялось, использовалось на практике. Историк приводит и сведения о том, что Ф.П. Литке предоставил в Государственный адмиралтейский департамент журнал, карту и зарисовки видов побережья Новой Земли, переданные ему в 1822 году соломбальским штурманом экспедиции 1807 года на судне «Пчела» Григорием Поспеловым [3, с. 336, 469]. В.М. Пасецкий также отмечал, что, готовясь к путешествию, «Литке собирал сведения об условиях плавания в новоземельских водах» [18, с. 135].

Описывая организацию первой экспедиции Ф.П. Литке на Новую Землю 1821 года, М.И. Белов обращает внимание на то, что перед ней были поставлены более скромные задачи, чем перед неудачной экспедицией Андрея Петровича Лазарева 1819 года. Предполагалась не столько опись берегов Новой Земли, сколько измерение глубины пролива Маточкин Шар и проверка карты (1768-1769) штурмана «порутческого ранга» Федора Федоровича Розмыслова, чтобы в будущем воспользоваться ею для поисков безопасного пути в Сибирь [3, с. 470]. «Проект инструкции командиру судна,

отправляющемуся для обозрения Новой Земли», который почти без изменений утвержден морским министром, был написан Василием Михайловичем Головиным, под чьим началом Ф.П. Литке участвовал в кругосветном путешествии 1817-1819 годов на шлюпе «Камчатка». И именно по рекомендации Головина лейтенант Литке был назначен руководителем экспедиции на Новую Землю [18, с. 134].

Практически все исследователи, включая и М.И. Белова, отмечают, что в распоряжении экспедиции Литке был предоставлен «бриг специального назначения» «Новая Земля», построенный в 1820 году известным на всю Россию корабельным мастером Андреем Михайловичем Курочкиным и учитывающий специфику плавания в арктических водах [3, с. 470; 11, с. 254-255; 19, с. 82].

Говоря о дате выхода с Соломбальского рейда первой экспедиции Ф.П. Литке, М.И. Белов более точен, чем другие исследователи. Историк указывает дату 15 июля 1821 года (по старому стилю), он учел, что в XIX веке Григорианский и Юлианский календари расходились на 12 суток. В XX веке это расхождение составило уже 13 суток, но у В.М. Пасецкого фигурирует дата 14 июля [3, с.471; 18, с.135].

Перечисляя состав экспедиции, Белов называет лейтенантов Ф.П. Литке, М.А. Лаврова, мичмана Н.А. Чижова, штурмана И. Федорова, штабс-лекаря И. Тихомирова и 43 рядовых членов экипажа [3, с. 470]. Всего в составе экспедиции получилось 48 человек. С Беловым солидарен архангельский историк Арктики, географ и краевед Степан Алексеевич Селезнёв [19, с. 83]. В.М. Пасецкий, называя общую цифру участников экспедиции, не учел офицерский состав и писал о том, что в экспедиции участвовало 43

человека, в том числе и названные выше лица. Сведения, приводимые М.И. Беловым, являются более точными, так как он ссылается, во-первых, на работу самого Ф.П. Литке «Об экспедициях на Новую Землю», опубликованную в Санкт-Петербурге в 1824 году в «Записках, издаваемых Государственным Адмиралтейским департаментом». Помимо этого, Белов ссылается на работу декабриста Николая Алексеевича Чижова «О Новой Земле», которая была опубликована в 1823 году в журнале «Сын Отечества».

Стоит отметить, что М.И. Белов в специальном подпункте «Истории» «Декабристы и проблемы изучения и освоения Севера», с которого начинается глава «Арктическое мореплавание и изучение Севера в XIX веке», анализирует научно-исследовательскую деятельность моряка-декабриста, лейтенанта 2-го флотского экипажа Николая Алексеевича Чижова, принимавшего участие в первой экспедиции Литке на бриге «Новая Земля». Однако, у историка есть некоторая неточность, он пишет о том, что Н.А. Чижов принимал участие в двух экспедициях Ф.П. Литке (1821 и 1822 годов). Но, в послужном списке декабриста, опубликованном в очередном томе «Восстания декабристов» в 1979 году, указывалось, что Чижов в 1822 году с 8 августа по 30 сентября «был у проводки на камнях корабля «Эмгейтена» и корвета «Гремящий» из Санкт-Петербурга в Кронштадт» [6, с. 258]. А вторая экспедиция Литке к новоземельским берегам происходила в период с 21 июня по 6 сентября 1822 года, так что Чижов физически не мог находиться на борту брига «Новая Земля» [3, с. 472]. Указанную неточность исправил в 1970-е годы В.М. Пасецкий [17, с. 134; 17].

Состоя членом первой экспедиции Литке, Н.А. Чижев вел научную работу. Он участвовал «в описи усмотренных с корабля» западных берегов архипелага [20, с. 97]. Им было дано новое в научной литературе физико-географическое описание Новой Земли. Работа Чижева содержала сведения о полярных льдах, о протяженности берегов, о проливе Маточкин Шар, о небольших островах у западного побережья Новой Земли и о заливах, которые пригодны для стоянки судов.

Автор сочинения «О Новой Земле», как считал М.И. Белов, ссылаясь на соответствующую цитату Чижева, настаивал на промысловом освоении арктического архипелага. Ведя речь об экономическом потенциале китобойного промысла в арктических водах, будущий декабрист писал: «Непонятно почему, русское купечество не обращает никакого внимания и пренебрегает ветвью торговли, которая доставляет другим народам значительные выгоды... Дешевизна в городе Архангельском всех припасов для постройки судов могла бы сделать таковую промышленность весьма выгодною, особливо по близости берегов Новой Земли и Шпицбергена, а поморцы были бы лучшими матросами на китобойных судах» [3, с. 446]. Вероятно, Чижев, делая такой вывод, не имел возможности выяснить в полном объеме мнения купцов и промышленников, посылавших свои суда к Новой Земле и зимовавших там, о том, что упадок новоземельских промыслов был связан с падением цен на ворвань [18, с. 135].

Проводя свое исследование в русле формационного подхода к изучению истории, акцентируя внимание на экономическом факторе развития общества, М.И. Белов пишет о том, что декабристы, будучи передовыми людьми

своего времени, настойчиво ратовали за расширение всесторонних исследований, развитию производительных сил страны. Историк отмечает, что декабристы первыми из русских людей XIX века выдвинули в качестве практических и неотложных задач необходимость разностороннего изучения Севера и Сибири. «Они отстаивали идеи развития промышленности, торговли, промыслов, сельского хозяйства, транспортных связей» [3, с. 446]. Понятиями – «маркерами» здесь выступают понятия «производительных сил» и «развития». Необходимо учесть, что производительные силы в марксистской концепции выступают в качестве составной и неотъемлемой части конкретного способа производства, а развитие связано с принципом прогресса, ибо с точки зрения К. Маркса и Ф. Энгельса, исторический прогресс – это поступательное развитие общества, поднимающегося на все более и более высокие уровни. А в антагонистических формациях социальный прогресс осуществляется в ожесточенной борьбе нового со старым [7, с. 86]. Как писал К. Маркс в «Ницете философии»: «Без антагонизма нет прогресса» [13, с. 96]. Или, как отмечал современник декабристов, защитники старого и сторонники нового «находятся всегда в своего рода в войне, – кажется, что видишь духа мрака в схватке с гением света» [15, с. 19].

Спустя тридцать лет после опубликования первого тома «Истории», доктор исторических наук, профессор Георгий Георгиевич Фруменков в монографии «Декабристы на Севере» (1986), продолжая, развивая и углубляя указанную выше традицию, писал о том, что Н.А. Чижов собрал исторические и этнографические данные, а также сведения о фауне и флоре арктического архипелага. В своей статье

«О Новой Земле» Чижов сообщал, что архипелаг был известен с древних времен новгородцам. Они нашли там «обильную серебряную жилу... и добывали из нее чистое серебро, но позднее разработка рудников прекратилась» [22, с. 19]. Стоит отметить, что М.И. Белов подтверждает сведения Чижова о том, что новгородцы «проложили путь на Новую Землю» [3, с. 10]. При этом, историк ссылается на авторитет К. Маркса, утверждавшего, что «неизмеримые пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были ими (новгородцами. – П.Н.) несколько цивилизованы и обращены в христианство» [3, с.156].

Следует отметить, что мнения о раннем открытии Новой Земли (IX-XIII века) придерживались и другие советские историки и географы, например, Николай Васильевич Пинегин, Владимир Васильевич Мавродин, Николай Николаевич Зубов. Они опирались на достаточно спорную информацию о том, что русские еще в XIII веке знали некий большой остров в Северном Ледовитом океане. Эти данные можно было обнаружить в записках итальянских путешественников, того же Марко Поло. М.И. Белов в одном из подстрочных примечаний приводит цитату из сочинения Марко Поло: «Русские населяют очень большую территорию, которая доходит до самого арктического полюса... страна очень холодная, так как прилегает к Студеному морю. Однако имеется в этом море несколько островов, на которых живут крупные хищные птицы, цапли и в изобилии соколы, которых развозят в разные страны света [3, с.34]. Но прямого указания на Новую Землю в этих сообщениях нет. А, принимая во внимание еще и полуфантастический характер данных повествований, то относиться к ним стоит с большой осторожностью.

Другие авторитетные историки и географы, такие как Владимир Юльевич Визе и Павел Иванович Башмаков, основываясь на данных сочинения Орбини, относящегося к XVII веку, считали, что русские открыли архипелаг в XV – начале XVI века. По мнению В.Ю. Визе, «... русские бывали на Новой Земле еще в XV столетии, но утверждения некоторых авторов, что Новая Земля была знакома русским даже в XI следует считать необоснованными» [5, с. 64].

Возвращаясь к характеристике северным историком статьи Чижова, посвященной арктическому архипелагу, необходимо подчеркнуть, что Г.Г. Фруменков обращает внимание читателя на то, что декабрист неистощим в описании природных богатств Новой Земли. В частности, Чижовым было отмечено большое количество моржей, которые встречались в таком количестве, что можно было взять на судно «полный груз зверя за одни сутки» [10, с. 19]. Природные условия, как отмечал Чижов, на Северном острове более суровы, чем на Южном. А из морских животных, помимо моржей, в новоземельских водах водились нерпы, морские зайцы, белухи, тюлебни, киты, а речки изобиловали гольцом – рыбой из рода семги. И Чижов делает оптимистический вывод о том, что берега Новой земли не беднее животным миром берегов Гренландии [18, с. 139].

Сведения, излагаемые Н.А. Чижовым, основывались на собственных наблюдениях автора статьи «О Новой Земле», на результатах плавания Ф.П. Литке 1822 года, с которыми, не участвуя непосредственно в нем, Чижов, скорее всего, был знаком, а также на критическом рассмотрении известий прежних путешественников, как русских, так и зарубежных.

Н.А. Чижевским было высказано мнение о ценности плаваний Ф.П. Литке в Арктику, в результате которых окончательно опровергнуты «мнения, рассеянные его предшественником (А.П. Лазаревым – П.Н.) о неприступности берегов Новой Земли и смертоносном ее климате» [22, с. 20].

Описанием Новой Земли Чижевский стремился содействовать распространению географических познаний о малоизученных островах. А это соответствовало его искреннему и глубокому желанию – трудиться «к пользе наук и славе Отчизны». Здесь прослеживается влияние идей Александра Николаевича Радищева о предназначении «истинных и верных сынов Отечества».

Несмотря на наличие отдельных архаичных элементов, статья Н.А. Чижева «О Новой Земле» представляет собой первый опыт комплексной характеристики одного из самых больших архипелагов Русской Арктики. Спустя двадцать один год после выхода в свет «Истории» М.А. Белова, исследователь географических изысканий декабристов В.М. Пасецкий, оценивая научное значение статьи Чижева, писал, что по своему значению она выходит «за рамки познавательных целей, предвзято появляя капитальный труд Литке «Четырехкратное плавание в Северный Ледовитый океан» [17, с. 89].

И в этом труде, как отмечает М.А. Белов, Литке признает значимость картографических и описательных работ предшественников, в том числе, местных промышленников: «Слив карту обследованной им части западного берега Новой Земли с картой Поспелова, Литке обнаружил, что его описание находится в полном соответствии с последней.

Опись побережья севернее Маточкина Шара была также сверена с картами промышленников [3, с. 472].

Описывая второе путешествие Федора Литке к Новой Земле в 1822 году, историк обращает внимание на то, что в инструкции, составленной почетным членом Адмиралтейского департамента, генерал-гидроргафом, а позже – вице-адмиралом и полным адмиралом Гавриилом Андреевичем Сарычевым, предписывалось обозреть архипелаг, определить его пространства, так и географические широты и долготы. На сей раз, как отмечает исследователь, был учтен опыт прежних экспедиций, который свидетельствовал, что новоземельские берега освобождаются ото льда только во второй половине июля. По этой причине Литке было предписано сначала отправиться на Мурман и заняться обследованием Мурманского берега от Святого Носа до устья реки Колы. Необходимо подчеркнуть, что ко времени второй экспедиции Литке были уже довольно точно описаны отдельные якорные стоянки и приметные пункты, но существовавшим картам не доставало полноты, тем более что к западу от Кольского залива побережье Лапландии было изображено по старинным голландским съемкам, основанных на визуальных наблюдениях. В силу этого Адмиралтейский департамент выдал предписания, «которые служили бы достаточным руководством для выхода к оным» (якорным стоянкам. – П.Н.) [3, с. 472]. И только после этого в конце июля Литке следовало двигаться к Новой Земле, постараться дойти до самой северной ее оконечности – мыса Желания, обогнуть архипелаг с севера и осуществить опись пролива Маточкин Шар. В.М. Пасецкий, со ссылкой на вводимые в научный

оборот документы, добавляет, что: «Одновременно в Белом море предполагалось «сделать вновь промер глубин от Моржовца к северу по всему пространству до выхода в океан» [18, с. 136]. Кроме того, Ф.П. Литке должен был проверить существует ли остров Витсен (Витсена), имевшийся на старых голландских картах к западу от Новой Земли, в широте 71°17' и в долготе 44°40' [3, с. 472, прим.5]. Помимо гидрографических работ, экспедиции предстояло вести океанографические и метеорологические наблюдения.

Говоря о количестве участников экспедиции, М.И. Белов ограничивается констатацией цифры – 48 человек. В.М. Пасецкий добавляет, что в числе этих 48 человек были, участвовавший в первой экспедиции Ф.П. Литке к Новой Земле, лейтенант М.А. Лавров, мичман А.П. Литке, штурманы С. Сафонов и Г. Григорьев, штабс-лекарь Н. Смирнов [18, с. 136]. История экспедиций Литке получалась более персонифицированной. Как отмечали в «Святом семействе» К. Маркс и Ф. Энгельс: «История – не что иное, как деятельность преследующего свои цели человека» [14, с. 102].

С середины 1930-х годов в советской исторической науке и методике преподавания истории утверждаются положения, согласно которым любое историческое повествование предполагает хронологическую последовательность событий, а конкретность исторического материала ведет к его правильному пониманию [14, с. 102]. В «Истории» прослеживается, пожалуй, одна из подробных хронологий второй экспедиции Ф.П. Литке к Новой Земле. Историк отмечает, что 21 июня 1822 года «бриг особого назначения» вышел из Архангельска и направился к Иокангским островам. С 27 июня по 3 августа производилось обследование

Лапландского берега [3, с. 472]. За это время экспедицией были описаны Иокангские острова, острова Семь островов, острова Олений, Кильдин, Нокуев, устье Кольского залива и Екатерининская гавань [18, с. 136]. Как отмечал в 1953 году С. Кудрявцев-Скайф: «Несмотря на штормы и туманы, Литке удалось в течение шести недель нанести на карту восточную часть мурманского побережья вплоть до Кольского залива и произвести промеры в некоторых бухтах, пригодных для якорных стоянок» [11, с. 256].

С 3 по 8 августа экспедиция двигалась к Новой Земле. По пути Литке прошел в том месте, где на старых голландских картах размещался остров Витсен (Витсена), но признаков суши обнаружено не было. Литке справедливо решил, что голландцы приняли за сушу туман. 8 августа «бриг особого назначения» подошел к Новой Земле. М.И. Белов отмечает, что экспедицией были пройдены остров Паньков и мыс Столбовой, тогда же с судна участники экспедиции заметили устье Маточкина Шара, но из-за тумана не смогли войти в него. Направившись на север и рассчитывая обогнуть Новую Землю, Литке достиг 9 августа острова (ныне – полуострова) Адмиралтейства, а через день – мыса Нассау (76°35' с.ш.), который он принял за мыс Желания и надеялся вскоре вступить в пределы Карского моря. Однако в тот же день путь перекрыли льды, дрейфовавшие на юг, и экспедиция вынуждена была повернуть назад. 17 августа Литке удалось войти в Маточкин Шар. Как позже писал В.М. Пасецкий: «Пользуясь картой Поспелова, Литке без затруднений отыскал его». Определив географическое положение устья пролива, Ф.П. Литке решил не посылать гребных судов на карскую сторону. Пасецкий пишет, что 20 августа экспедиция

занялась обследованием западного берега Новой Земли [18, с. 136-137]. Описными работами в 1822 году удалось охватить береговую линию арктического архипелага от мыса Нассау до Южного Гусиного Носа. Из-за наступления штормового времени опись на 71^о с.ш. пришлось прекратить. 30 августа «бриг особого назначения» «Новая Земля» взял курс на Архангельск, куда экспедиция и вернулась 6 сентября 1822 года [3, с. 472; 18, с. 136-137].

В описании итогов второй экспедиции Литке к Новой Земле М.И. Белов предельно лаконичен. Он сообщает читателю, что плавание Ф.П. Литке в 1822 году было более удачным, чем в предыдущем году, хотя программа не была полностью выполнена. В дополнение к уже сказанному, историк констатирует, что во многих местах опись западного берега 1821 года была пополнена [3, с. 473]. Здесь необходимо учесть специфику «Истории» как историографического источника. «История» относится к обобщающим работам по одному из аспектов истории России дореформенного периода. К тому же необходимо принять во внимание очерковый характер издания. Как отмечал доктор исторических наук, профессор Георгий Михайлович Ипполитов: «Данные труды, безусловно, являются незаменимыми для репродуцирования в общих чертах конкретно-исторической обстановки, в хронологические рамки которой вписывается исследуемая историографическая проблема. В то же время цель указанных работ и их рамки не позволяли осуществить детальный анализ исследуемой темы [8, с. 504].

Результаты второй экспедиции Литке были достаточно высоко оценены начальством. Как отмечал С. Кудрявцев-

Скайф, по результатам плавания к арктическому архипелагу Литке был досрочно произведен в капитан-лейтенанты, все офицеры «брига особого назначения» получили награды, а матросам выдали «в единовременное вознаграждение годовой оклад жалованья» [11, с. 257].

Повествуя о третьей экспедиции Ф.П. Литке к Новой земле в 1823 году, М.И. Белов начинает с инструкции, полученной руководителем экспедиции от Морского министерства. В перечислении пунктов инструкции исследователь следует за второй частью «Четырехкратного путешествия в Северный Ледовитый океан» Литке, изданной в 1828 году. Историк указал на шесть основных пунктов и один дополнительный – предлагалось, если позволят обстоятельства, обойти мыс Желания и описать восточный берег арктического архипелага. В общем и целом, перед экспедицией стояли следующие задачи: а) закончить работу на Мурманском побережье от устья Колы до границы с Норвегией; б) уточнить предыдущие наблюдения, и в частности проверить, действительно ли виденный им в 1822 году мыс является северной оконечностью Новой Земли; в) ставилась задача описать Маточкин Шар, остров Вайгач, Карские ворота и Югорский Шар [3, с. 473].

Одной из ключевых конструкций существовавшей в советский период концепции отечественной истории становился показ с позитивных позиций роли народных масс и выходцев из этих масс в историческом процессе. Этот показ разворачивался в рамках исследования проблемы соотношения необходимого и случайного в истории. Еще в «Кратком курсе ВКП(б)» содержалась установка, согласно которой «история общественного развития есть... история

трудящихся масс, являющихся основными силами производственного процесса» [10, с. 116]. Евгений Михайлович Жуков в 1970-е годы обращал внимание историков на то, что роль личности в значительной степени определяется ее способностью учитывать объективные тенденции общественного развития на определенном этапе его движения. А человеческая инициатива – могучий ускоритель социального прогресса, в особенности в тех случаях, когда она побуждает энергию больших масс людей и направляет ее на разрешение насущных задач [7, с. 12,79].

М.И. Белов, следуя в русле данной конструкции, обращает внимание читателя на то, что Ф. Литке, прибыв в Архангельск 23 марта 1823 года для снаряжения новой экспедиции, сразу же нанял для плавания к Новой Земле мезенца Павла Откупщикова, одного из тех, кто плавал на промыслы к арктическому архипелагу и Шпицбергену, а для плавания у Лапландского берега – Матвея Герасимова (из Колы), прославившегося своим подвигом, совершенным в 1810 году во время нападения англичан, когда он, разоружив охрану, привел судно в Норвегию. Оба кормщика, по свидетельству самого Литке, а потом и историков, способствовали успеху экспедиции. Белов констатирует: «Вообще поморы охотно брались помогать правительственным экспедициям, понимая, что составленные ими карты и лоции будут способствовать развитию зверобойного промысла» [3, с. 473]. Здесь прослеживается влияние еще одной конструкции советской моноисторической концепции – экономического детерминизма, который проявляет себя в результате активности более-менее широких масс людей [7, с. 99; 9, с. 234].

Приступая непосредственно к описанию самой третьей экспедиции Литке, М.И. Белов констатирует, что бриг «Новая Земля» вышел в море 11 июня 1823 года, а через семь дней экспедиция закончила опись Лапландского побережья. Историк отмечает, что во многих пунктах были сделаны астрономические и магнитные наблюдения, определены высоты приливов [3, с.473]. Позже, спустя почти два десятилетия, В.М. Пасецкий, дополнив Белова, констатировал: «Экспедиция описала Териберскую губу, Мотовский залив, Рыбачий п-ов, определила местонахождение норвежской крепости Вардэгуз, привязав к этому пункту выполненную опись, в которой из-за неблагоприятных погод и недостатка времени, было много пропусков» [18, с. 137].

27 июля бриг «Новая Земля» подошел к Северному Гусиному Носу, откуда лег курсом на Маточкин Шар, но из-за сильного ветра не мог войти в него. Почти в той же широте, что и год назад, Литке встретил льды, из-за которых подойти к мысу Нассау не удалось. Но все же Литке смог определить широту этого мыса, а также убедился в том, что в прошлом году он действительно побывал у этого мыса, ошибочно принятого за мыс Желания. Повернув назад, 6 августа «бриг особого назначения» бросил якорь в западном устье Маточкина Шара. Предшественники М.И. Белова, да и некоторые последующие исследователи, например, В.М. Пасецкий, не обратили внимания на то, что Литке в устье реки Маточки переопределил астрономический пункт (широта $73^{\circ}19'$) [3, с. 473]. Для описи берегов пролива был направлен помощник Литке лейтенант М.А. Лавров, который за четыре дня выполнил поручение. По данным Лаврова, длина пролива от мыса Бараньего до мыса Выходного

составляет 47 миль. Подчеркивая взаимосвязь работ экспедиции с предшественниками, исследователь отмечает, что длина пролива, измеренная в XVIII веке Ф. Розмысловым, отличалась от полученной Лавровым всего лишь на 3 мили [3, с.473]. Сам Ф.П. Литке отмечал: «Розмыслов первым измерил длину Маточкина Шара, и столь тщательно, что опись его и поднесь остается точнейшею; та, которую мы сделали в 1823 году не может с нею сравниться» [12]. Современные исследователи солидарны с оценкой гидрографической и картографической деятельности Розмыслова, которая давалась ей Литке и советскими историками: «Представленные Розмысловым Архангелогородскому губернатору карты и журналы поражали своей точностью даже спустя полвека» [16, с. 9].

Далее события третьей экспедиции Литке в описании «Истории» разворачивались следующим образом. Пройдя на юг, к Кусовой Земле и увидев море свободным ото льда, Ф.П. Литке все же из-за позднего времени не решился пойти в Карское море и начать опись восточного берега Новой Земли. На обратном пути бриг наскочил на банку, названную потом по имени штурмана банкой Прокофьева. Судно потерпело серьезную аварию, был сорван руль, разбиты корма и киль. Особых подробностей происшествия М.И. Белов не приводит. У В.М. Пасецкого этот сюжет описан также крайне лаконично: «Неожиданно бриг налетел на подводные камни и получил тяжелые повреждения. Литке отказался от дальнейших работ и вернулся в Архангельск» [18, с. 137]. Более поздние исследователи, например, С.А. Селезнев, дополняют, что бриг сумел «перескочить» через мель и его особо крепкий корпус выдержал удары. Селезнев пишет, что Литке, исправив руль,

покинул Новую Землю и направился к северному берегу острова Колгуев. Он нанес на карту очертания его берега, затем, подойдя к Канину Носу, определил его координаты [19, с. 84]. В «Истории» сообщение о работах у острова Колгуев и Канина Носа вынесено М.И. Беловым в подстрочное примечание [3, с. 473, прим.5].

Поскольку третья экспедиция Литке не смогла достичь северной оконечности Новой Земли, Адмиралтейство приняло решение продолжить в 1824 году на «бриге особого назначения» попытки еще раз проникнуть в северные широты между Шпицбергеном и Новой землей и, продвигаясь с севера на юг, произвести описные работы на ее восточном берегу. Помимо этого, под начальством Литке должны были работать беломорский отряд лейтенанта Д.А. Демидова, который имел задание произвести промеры глубин на Белом море, а также печорский отряд штурмана И.Н. Иванова, который должен был составить опись устья Печоры и берега моря к востоку от устья этой реки.

Описание четвертой экспедиции Литке, оказавшейся неудачной из-за тяжелой ледовой обстановки и неблагоприятных ветров, в «Истории» дано более развернуто, чем в предшествовавших и последующих исследованиях советского времени. Из Архангельска вышла 18 июня 1824 года на капитально отремонтированном бриге «Новая Земля». М.И. Белов отмечает, что Литке по пути следования определил координаты Канина Носа, совпавшие с определениями прошлых лет. Далее историк пишет о том, что лавируя во льдах, которые встретились в широте 76° , «бриг особого назначения» устремился на север, но не смог пройти даже до мыса Нассау. До 30 июля судно не смогло преодолеть непроходимые льды в районе 76° с.ш. и $43^{\circ}49'$ в.д.

(у С.Кудрявцева-Скайф – 76°05′ с.ш. и 42°15′ в.д. [11, с. 258]. Повествуя о дальнейших планах Литке, М.И. Белов сообщает, что руководитель экспедиции, не видя надежды на перемену ветра, принял решение двигаться к южной оконечности Новой Земли, чтобы попытаться пройти в Карское море через Карские Ворота.

Описывая экспедицию, пусть и оказавшуюся в итоге мало результативной, историк стремится указать большинство географических точек, в которых удалось побывать путешественникам. 3 августа 1824 года по пути на юг, на параллели Костина Шара, судно было окружено плотными массами льда. Исследователь отмечает, что команде с большими трудностями удалось вывести бриг на чистую воду. Через десять дней экспедиция подошла к острову Вайгач. Гидрограф П.И. Башмаков в статье 1940 года, посвященной арктическим экспедициям Литке, отмечал, что путешественнику получилось лишь с моря определить северо-западную оконечность острова – мыс Воронов [2, с. 74] Но и на юге Литке ждало разочарование, так как льды и здесь преградили ему путь. Экспедиции удалось только определить положение Соханских островов. В.М. Пасецкий добавляет, что 20 августа Литке направился к острову Колгуеву, однако из-за шторма не смог описать его берега и 10 сентября экспедиция возвратилась в Архангельск (у М.И. Белова указана дата 11 сентября) [18, с.138; 3, с.474]. Ссылаясь на архивный документ – представление Г.А. Сарычева на имя морского министра контр-адмирала Антон Васильевич фон Моллера – В.М. Пасецкий указывает на то, что: «Несмотря на неудачу четвертого плавания, Адмиралтейский департамент дал высокую оценку исследованиям Литке и Демидова» [18, с.138].

Характеризуя результаты четырех плаваний Ф.П. Литке, М.И. Белов фиксирует ряд положений: в ходе этих плаваний было более точно определено (близко к современному) географическое положение западного берега Новой Земли, подробно описан берег архипелага от Карских ворот до мыса Нассау; проведено полное описание и правильное определение Маточкина Шара, Канина Носа, восточной части Горла Белого моря; исправлены старые карты Мурманского побережья. Историк отмечает: «Карты, составленные Литке, выгодно отличаются от карт его предшественников» [3, с. 474].

В «Истории» говорится и о том, что в ходе арктических экспедиций Литке велись астрономические, гидрографические и геодезические работы; для выяснения якорных стоянок были обследованы многие бухты. Исследователь уточняет, что экспедициями «в ряде случаев не только тщательно снималась береговая линия, но и изучались метеорологические условия, морские течения, колебания уровня моря, тщательно измерялись морские глубины» [3, с. 474].

М.И. Белов отмечает, что путешествия Литке являлись существенным вкладом в географию полярных стран. Большое значение имело то, что Ф.П. Литке опубликовал материалы своих экспедиций в известном труде «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан», первое издание которого увидело свет в 1828 году. В книге были опубликованы и некоторые карты Новой Земли [12, с. 89].

Экспедиции Литке пришлось на время подлинного расцвета русской гидрографии, так как к 1830 году были

составлены более-менее достоверные карты всего морского побережья Северного Ледовитого океана от границ с Норвегией до Обской губы, а также западного берега Новой Земли. «Только восточный берег «Новой Земли все еще оставался не осмотренным и не нанесенным на карту» [3, с. 475].

В.М. Пасецкий, дополняя автора «Истории», указывает на то, что Литке был сделан важный вывод о том, что ледовитость арктических морей в разные годы бывает различна. Мысли Литке о том, что ледовитость арктических морей подвержена влиянию многочисленных природных явлений, существенно опередила свое время [18, с. 140]. И этим мыслям полярного исследователя не придали должного значения некоторые дореволюционные и советские ученые. Было высказано мнение, что по вине Ф.П. Литке в науке утвердилось мнение о чрезвычайно трудных ледовых условиях в Карском море. Так, например, В.Ю. Визе, указывая на это, поддержал высказывания известного гидрографа Андрея Ипполитовича Вилькицкого о том, что «мнение Литке задержало практическое разрешение вопроса о Северном морском пути в Западную Сибирь» [5, с. 101]. П.И. Башмаков пишет о том, академик Карл Максимович Бэр, побывавший в 1837 году на Новой Земле, высказал поддержку таким взглядам Литке на невозможность навигации в Карском море, как «ледяном погребе». Также Башмаков указал на негативное отношение Литке к просьбам к нему, как вице-президенту Географического общества, в 1862-1863 годах со стороны Михаила Константиновича Сидорова, просившего принять премию в 14 тысяч рублей тому русскому моряку, который пожелает совершить

плавание морем в Енисей [2, с. 46]. Действительно, Литке заявлял, что организация транспортного мореплавания в туруханский край «принадлежит к числу вещей невозможных», но при этом поддерживал посылку кораблей в Карское море для научных целей, советуя снаряжать их в Англии, где накопился большой опыт ледовых плаваний. Одновременно, как отмечает В.М. Пасецкий, Литке поддержал предложение М.К. Сидорова об устройстве сухопутного пути между Печорой и Енисеем [18, с. 140].

Следует подчеркнуть, что в «Отзыве о записке г. Сидорова», опубликованной в 1863 году в «Трудах Вольного экономического общества», ни слова не говорится о ледовых условиях Карского моря, тем более, что он носит характер замечаний и не претендует на научные обобщения или выводы. Во всяком случае «Отзыв» не дает оснований утверждать, что Литке в начале 1860-х годов отказался от выводов, которые были им сделаны после новоземельских экспедиций.

Что же касается задержки практического освоения западного участка Северного морского пути, то она была вызвана не замечаниями Литке, а причинами экономического и политического порядка, которые привели к почти полному прекращению русских исследований в полярных морях в 1840-1860-е годы. Последняя арктическая экспедиция, приходившаяся на первую половину XIX века и описанная в «Истории», – это академическая экспедиция М.Ф. Миддендорфа 1842-1845 годов на север и восток Сибири, изучавшая безлюдный и пустынный Таймырский полуостров, а также Приамурский край [3, с. 509].

Одним из краеугольных камней советской концепции отечественной истории являлась идея «отсталости» дореволюционной, особенно дореформенной России, которой пользовались ее враги для того, чтобы «грабить богатства». Поэтому актуальной становилась проблема «вытаскивания» России из отсталого состояния в различные исторические периоды [24, с. 92]. Во Введении к «Истории» М.И. Белов пишет: «В рамках феодально-крепостнической системы освоение морских и речных путей Севера не могло быть успешно осуществлено, вследствие недостаточного развития производительных сил, слабого развития крепостной промышленности» [3, с. 10]. Здесь, пусть уже не на прямую и без «защитной» цитаты, ощущается влияние «Краткого курса истории ВКП(б)», в котором категорически заявлялось, что: «При крепостном строе не могла по-настоящему развиваться промышленность» [10, с. 3]. М.И. Белов, следуя в указанном ракурсе, завершая главу об арктическом мореплавании в первой половине XIX века, резюмировал: для дальнейших шагов в прогрессе арктического мореплавания «потребовались новые средства и новый подход к освоению природных богатств». И это новое было привнесено, когда Россия во второй половине XIX века решительно вступила на путь капиталистического развития [3, с. 514].

Пребывая в рамках научного мировоззрения своего времени, М.И. Белов не мог не затронуть аспекты взаимосвязи экономической и экспедиционной проблематики. Во Введении к своему труду М.И. Белов отмечает, что Север не знал крепостного права и это обстоятельство известным образом способствовало развитию буржуазных отношений: в первой половине

XIX века на Европейском Севере и в Сибири появилась влиятельная прослойка торгово-промышленного люда, купцов и предпринимателей, которые выступали за развитие арктического мореплавания и освоение природных богатств Севера и Сибири [3, с. 10]. Применительно же к арктическим экспедициям Ф.П. Литке, указанная взаимосвязь экономической и экспедиционной проблематики выразилась в том, что М.И. Белов со ссылкой на архивный источник указывает на возобновление в несравненно более крупных размерах новоземельских промыслов. Историк приводит следующие цифры: «В 1831 году из Пустозерска на Новую Землю отправились всего лишь лодья и два карбаса. Через два года число судов возросло в четыре раза, в 1834 году туда ходило уже 33 лодьи, а в 1835-118» [3, с. 475]. Оживление промысловой деятельности на Севере являлось необходимостью как для развивающейся капиталистической экономики региона, так и для закрепления арктических островов за Россией.

В.М. Пасецкий дополняет обобщения, сделанные М.И. Беловым. Исследователь подчеркивает, что Литке на протяжении 1820-х – 1830-х годов проявлял интерес к изучению Новой Земли. В завершающих строках главы «Четырехкратного путешествия», посвященной четвертому плаванию брига «Новая Земля» в 1824 году, были рассмотрены способы описи восточного берега арктического архипелага. Литке считал, что восточную часть Южного острова либо с судна, либо с берега, следуя на оленях. Для описи Северного острова, где климат более суров и значительна протяженность береговой линии, он предлагал специально построить суда, которые могли бы зимовать в

любом месте и «смело втираться в льды, не подвергаясь большой опасности быть проломленными или раздавленными» [18, с.267]. То, что такое плавание возможно, по мнению Литке, доказал олончанин Савва Лошкин, который в начале 60-х годов XVIII века за два лета прошел путь от Карских ворот до мыса Желания и провел две зимы на восточном берегу Новой Земли. Однако Литке предупреждал, что путешественники встретят большие опасности «от множества льдов», но эти трудности Литке считал вполне преодолимыми. Для того, чтобы командир судна имел представление о ледовой обстановке, Литке рекомендовал создать на возвышенном месте наблюдательный пост, который извещал бы о движении льдов [18, с. 141].

Позже вместе с лейтенантом Михаилом Францевичем Рейнеке Литке содействовал снаряжению экспедиции для изучения восточного побережья Новой Земли в 1832-1835 годах. По плану Литке в 1826-1828 годах были осуществлены Кольская и Печорская экспедиции. Причем, восточный отряд Печорской экспедиции должен был описать северное побережье России от Югорского Шара до реки Оленек, где заканчивалась опись Петра Федоровича Анжу, исследовавшего в 1821-1823 годах северные берега Сибири.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив К. Маркса и Ф. Энгельса. М.: Госполитиздат, 1946. Т. VIII.
2. Башмаков П. Плавание Литке на бриге «Новая Земля» // Советская Арктика. 1940. № 1. С. 63-77.
3. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. В 4-х т. М.: Морской транспорт, 1956. Т.1.: Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / Под ред. Я.Я. Гаккеля, А.П. Окладникова, М.Б. Черненко. 591 с.
4. Беляев Д.П. История открытия и освоения Арктики. М.: Паулсен, 2019. 278 с.
5. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. Л.: Главсевморпути, 1936. 496 с.
6. Восстание декабристов. Дела Верховного уголовного суда и Следственной комиссии / Под ред. М.В. Нечкиной. М.: Наука, 1979. Т.XV. 348 с.
7. Жуков Е.М. Очерки методологии истории. М.: Наука, 1980. 446 с.
8. Ипполитов Г.М. Классификация источников в проблемно-тематических историографических исследованиях и некоторые методологические подходы к их анализу // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т.13. № 3. С. 501-509.
9. Ипполитов Г.М. Формационный подход к познанию истории: исчерпан ли его потенциал // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11. № 6. С. 501-509. С. 232-239.
10. Кудрявцев-Скайф С. Федор Петрович Литке // Русские мореплаватели. М.: Воениздат, 1953. С. 250-266.
11. Литке Ф.П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821-1824 годах. 2-е изд. М.: ОГИЗ, Госгеографиздат, 1948. 333 с.
12. Маркс К. Нищета философии. Ответ на «Философию нищеты» г-на Прудона // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. М.: Госполитиздат, 1955. Т. 4. С. 65-185.

13. Маркс К., Энгельс Ф. Святое семейство, или критика критической критики. Против Бруно Бауэра и кампании // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. М.: Госполитиздат, 1955. Т. 2. С. 3-230.
14. Нечкина М.В. Декабристы. 2-е изд. М.: Наука, 1984. 182 с.
15. От составителей // Поперек Новой Земли: сборник архивных документов / Сост.: Чуркин С.Б. и др.; общ. ред.: Евменов Н.А. Североморск, СПб.: СИНЭЛ, 2018. С. 6-31.
16. Пасецкий В.М. Географические исследования декабристов. М.: Наука, 1977. 184 с.
17. Пасецкий В.М. Арктические путешествия россиян. М.: Мысль, 1974. 230 с.
18. Селезнёв С.А. Бриг особого назначения («Завоевания лейтенанта Литке») // Архангельск 1584-1984: Фрагменты истории. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1984, С. 82-84.
19. Силин А.В. «История открытия и освоения Северного морского пути» как памятник советской историографии // Арктика вчера, сегодня, завтра: сб. материалов Всероссийской очно-заочной научно-практической конференции «I Пахтусовские чтения», посвященной 220-летию со дня рождения выдающегося полярного исследователя Петра Кузьмича Пахтусова / сост. Т.А. Парина. Архангельск, 2021. С. 90-99.
20. Смирнов В.Г. Академия наук и морское ведомство: сотрудничество в исследовании Мирового океана в XVIII – XIX вв. // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. СПб.: Наука, 2001. С. 335-345.
21. Фруменков Г.Г., Волынская В.А. Декабристы на Севере. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1986. 224 с.
22. Шестаков А.В. Основные проблемы учебника «Краткий курс истории СССР» // Историк-марксист. 1938. № 3(061). С. 85-98.

УДК 94 (47)

**ОРГАНИЗАЦИЯ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1832–1833 гг.
(I НОВОЗЕМЕЛЬСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
ПЕТРА КУЗЬМИЧА ПАХТУСОВА)**

Чикин Л.А.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск, decalog@yandex.ru*

В статье рассматриваются вопросы организации Северной экспедиции 1832-1833гг. в составе которой состоялась первая экспедиция на Новую Землю под руководством подпоручика корпуса флотских штурманов П.К. Пахтусова. Особое внимание уделено деятельности по подготовке экспедиции ученого форшмейстера (лесничий), советника правления Северного округа корабельных лесов П.И. Клокова и архангельскому голове, купцу I гильдии В.И. Брандту.

Ключевые слова: *Архангельск, Новая Земля, Северная экспедиция, Енисейский отряд, Новоземельский отряд, штурман, карбас, зимовка, поморы, Вильгельм Иванович Брандт, Петр Кузьмич Пахтусов.*

В октябре 1886 года на средства собранные штурманами военно-морского флота в Кронштадте был установлен памятник на постаменте, которого отлиты слова: «Полезь. Отвага. Труд» (Рис. 1). Так был оценен вклад в исследование Новой Земли подпоручика корпуса флотских штурманов и кавалера Петра Кузьмича Пахтусова. Тогда же в одной из газет появились строчки: «Память и честь подобным

деятелям более почтенна и плодотворна, чем даже великим воителям и государственным мужам».



Рисунок 1. Памятник П.К. Пахтусову в Кронштадте.
Скульптор – Николай Лаверецкий,
архитектор – Алексей Силин.
На пьедестале выбит девиз:
«Труд», «Отвага» и «Польза»

Полярные экспедиции Петра Пахтусова начались в 1820 году, сразу после успешного окончания штурманского училища в Кронштадте с производством в штурманские помощники унтер-офицерского чина. Для дальнейшего прохождения службы, будущий исследователь Русского Севера, выбрал знакомый с детских лет Архангельск (Рис. 2) и был зачислен в 24 флотский экипаж.



Рисунок 2. Набережная Северной Двины. 1826 год.
Художник В.Е. Галямин. АОМИИ.

В 1821 г., новоиспеченный штурманский помощник унтер-офицерского чина был назначен помощником штурмана 12 класса Иванова для проведения работ по описи реки Печоры и берега к востоку от нее, до острова Вайгача, а также выяснение возможности перебраться на оленьих упряжках по льду к берегам Новой Земли и при благоприятных обстоятельствах описать берега [1, с. 5].

Из полученного задания становится понятно, что в 20-е годы XIX века про архипелаг Новая Земля в Архангельске, а тем более в Петербурге достоверных сведений было крайне мало. Однако, необходимо отметить, что уже в первой половине XV века у поморов были морские карты и рукописные морские лоции («рописания мореходства»). В качестве примера укажем на письменный памятник «Хождение Иванова Олельковича сына Ноугородца» [2, VI].

Анализируя рассказы бывалых поморов-промышленников, Пахтусов пришел к выводу, что Карское море бывает свободно ото льда, и, есть вероятность пройти с описью вдоль восточного берега Новой Земли и обогнуть ее северную оконечность.

Именно в этот период в нем зародилась мысль и желание проникнуть и описать неприступный доколе восточный берег Новой Земли.

В 1824 году Печерская экспедиция под руководством штурмана Иванова была подчинена лейтенанту Фёдору Петровичу Литке (1797-1882), будущему графу, адмиралу инициатору создания в 1845 году Русского географического общества (РГО) (Рис. 3).



Рисунок 3. Фёдор Петрович Литке (1797–1882).

Гравюра 1829–1830 гг.

По возвращению Печерского отряда Иванова в Архангельск результаты работ были представлены по команде. Литке, удовлетворенный полученными данными несколько позднее в книге «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» (Рис. 4) в 1821-1824 годах» описывая работы Иванова, Пахтусова и Рагозина отмечал «похвальное усердие» и точность описи, «какую только желать можно»[4].



Рисунок 4. Бриг «Новая Земля».
Художник В. Косов. 2018 год.

Мысль по описи восточного берега Новой Земли окончательно утвердилась у Пахтусова в 1826 году во время экспедиции под командой штурмана Ильи Автономовича Бережных, по описи острова Колгуева и берега Ледовитого океана к западу от Печоры до Белого моря.

В январе 1827 года по окончании работ вернулся в Архангельск.

Проведя шесть лет в экспедициях под командованием опытных штурманов, Петр Пахтусов получает незаменимый практический опыт гидрографических исследований и

инструментальных метеорологических наблюдений. Близкое знакомство с поморами – промышленниками позволило молодому исследователю перенимать опыт управления карбасом в сложной ледовой обстановки на море и выработать навыки необходимые для жизнедеятельности в суровых условиях Арктики.

4 марта 1827 года по предложению И.Ф. Крузенштерна лейтенант Михаил Францевич Рейнеке (1801-1859) (будущий вице-адмирал, член-корреспондента Академии наук, члена Императорского Географического общества) (Рис.5) был назначен начальником Беломорской экспедиции. В распоряжение экспедиции Адмиралтейством были предоставлены: 3 термометра, барометр для метеорологических измерений, инклинометр, для магнитных наблюдение, 2 карманных хронометра, 3 медных секстанта, 3 искусственных ртутных горизонта для астрономических определений [7, с. 40].



Рисунок 5. Михаил Францевич Рейнеке (1801-1859).

Рисунок Прохорова. 1840 год.

Прибыв в Архангельск Рейнеке выбрал офицеров, штурманов и матросов для участия в экспедиции. В число участников экспедиции для описи и промеров Белого моря был приглашен, имеющий богатый опыт исследований и превосходно зарекомендовавший как грамотный специалист кондуктор корпуса флотских штурманов Петр Кузьмич Пахтусов.

Каждое лето отряд Рейнеке на бриге «Лапоминка» и двух шхунах на протяжении 6 лет уходил в плавание, проводя гидрографические исследования, завершившиеся осенью 1832 года. Результат работы экспедиции Михаил Францевич оформил в виде «Атласа Белого моря и Лапландского берега».

Текст к «Атласу» позже вышел в двух томах под заглавием: «Гидрографическое описание северного берега России, составленное капитан-лейтенантом М. Рейнеке».

Первые начальники – Иванов, Бережных и в особенности Рейнеке – в официальных донесениях неоднократно отмечали отвагу и трудолюбие Пахтусова, его инициативу, страстное стремление проникнуть в неизвестные области Северного Ледовитого океана. В 1828 г. году Пахтусов был присвоен первый офицерский чин – прапорщик.

Опись западного берега Новой Земли, произведенная Фёдором Петровичем Литке (1797-1882) во время четырехкратного плавания с 1821-1824 гг. на шестнадцати пушечном бриге «Новая Земля», он совершил четыре экспедиции к Новой Земле, но не смог высадиться.

Литке составил карту западного берега Новой Земли, основанную на карте Баренца, на работах Розмыслова, Поспелова, своих собственных работах, а также на картах и опросах поморов и возбудила интерес к продолжению гидрографических исследований на севере (Рис. 6).



Рисунок 6. Плоская карта Юго-западного берега Новой Земли, исследованного бригам «Новая Земля» под начальством капитан-лейтенанта Литке в 1823 году.

12 октября 1829 году подал на имя начальника Гидрографического депо Главного Морского штаба Его Императорского Величества Фёдора Фёдоровича Шуберта поступил проект «О снаряжении экспедиции для описи восточного берега Новой Земли» об исследовании terra incognita (пер. с лат. – неизвестная земля) восточного берега Новой земли.

Суть проекта прапорщика П.К. Пахтусова – экспедиция должна была при минимальных финансовых затратах «не дороже 7 или 8 тыс. руб. ассигнациями» [8, 134] с использованием местных ресурсов исследовать и нанести на карту восточный берег Новой Земли.

Средством доставки экспедиции, Пахтусов опираясь на собственный опыт участия в морских походах и опыт, проверенный многими поколениями пустозерских и мезенских поморов промысловиков морского зверя, предлагал использовать карбас. Это парусно-гребное судно отличалось хорошими мореходными качествами и что очень важно – маневренностью среди льдов. Построить карбас предполагалось в Архангельске.

В состав экспедиции, по мнению Пахтусова, «кроме помощника, должно входить 10 промышленников, которых необходимо заблаговременно нанять в Пустозерске (Рис. 7) и которые лучше матросов знают условия плавания среди льдов. Экспедиция должна иметь полугодовой запас продовольствия [8, с. 134]. Петр Кузьмич прекрасно осознавал, что данное предприятие рискованное, но осуществимое. Главное суметь все предусмотреть и тщательно подготовиться, в таком деле мелочей не бывает.



Рисунок 7. На дальнем севере. Вид городка Пустозерска в Архангельской губернии. Рисунок В.А. Толвинского. 1886 год.

Интересно, что еще 22 февраля 1822 года бывший начальник Пахтусова Бережных представил в Гидрографического депо Главного Морского штаба проект описи восточного берега Новой Земли. Он предлагал перевезти летом из Пустозерска на Новую Землю 200 – 300 оленей, на которых 11 – 12 человек (из них 4 или 5 ненцев) объедут восточные берега острова. В числе участников экспедиции должны быть два кондуктора и, возможно один натуралист, он же медик [6, с. 150].

Управление генерал-гидрографа Главного морского штаба в лице известного полярного исследователя, адмирала Гавриила Андреевича Сарычева нашло, что проект прапорщика Пахтусова заслуживает большего внимания. Проект одобрили, но министерство финансов во главе с Егором Францевичем Канкрином (Рис. 8) рекомендовало «...отложили до лучших времен по причине «отсутствия потребных ассигнований» [6, с. 270]. И это несмотря на то, что экспедиция должна была обойтись неслыханно дешево.



Рисунок 8. Портрет графа Е.Ф. Канкрина (1774-1845).

Художник Е.И. Ботман 1872-1873 гг.

В 1830 году Пахтусов по рекомендации Рейнеке как «человек основательный и готовый переносить трудности подобной экспедиции»[8, с. 12] нашел поддержку у ученого форшмейстера (лесничий), советника правления Северного округа корабельных лесов Павла Ивановича Клокова, в доме которого на протяжении многих лет находили радушный прием многие моряки.

Основное внимание проектируемой Северной экспедиции «первоначально обращалось» на исследование «как берегов Новой Земли, так и Карского моря и на открытие удобного пути к реке Енисею»[6, с. 155].

Новый проект предусматривал финансирование экспедиции за счет личных средств советника правления Северного округа корабельных лесов Павла Ивановича Клокова и архангельского головы, купца I гильдии Вильгельма Ивановича Брандта.

В 1831 году Петр Кузьмич Пахтусов за отличия по службе досрочно был пожалован в подпоручики корпуса флотских штурманов и награжден годовым окладом жалования. Карьерный рост не был приоритетом отважного исследователя, и доказательством тому служит высказанное в кругу друзей сокровенное желание, что «был бы больше рад если бы приняли его проект изучения восточного побережья Новой Земли»[1, с. 269].

Планы и Брандта и Клокова шли далеко. Как видно из письма П.И. Клокова от 1 октября 1832 года к Я.А. Дружинину, предлагавшему организовать акционерную компанию для торговли с Сибирью, снарядатели экспедиции обратились через архангельского военного губернатора Р.Р. Галла к министру финансов Е.Ф. Канкрину с просьбой о выдаче им «по сему предмету привилегий на 25 лет»[6, с. 156].

5 января 1833 года царское правительство выдало Клокову и Брандту просимую ими привилегию.

Еще ранее Вильгельм Брандт с сыном обратился к главному командиру Архангельского порта адмиралу Роману Романовичу Галлу с просьбой разрешить служащим в 24 флотском экипаже: лейтенанту Кротову, подпоручикам Пахтусову и Казакову и кондуктору Крапивину принять участие в коммерческом предприятии – Северной экспедиции. Целью которой «не токмо для торговых сношений, но и для географических открытий и описания столь мало известного еще края весьма полезно будет» [3, с. 48]

В начале мая разрешение было получено.

В подготовке экспедиции приняли активное участие М.Ф. Рейнеке и Ф.П. Литке. В частности, Ф.П. Литке по просьбе П.И. Клокова сформулировал основные положения инструкции для ученых-исследователей и помог с оснащением научными инструментами и разработке основных задач научных исследований.

Северная экспедиция состояла из двух отрядов.

Первый – Енисейский отряд, возглавил лейтенант Василий Кротов.

Второй – Новоземельский отряд, возглавил подпоручик Петр Пахтусов.

Экспедицию готовили и снаряжали на протяжении всей весны.

Для первого отряда карбас строился на верфи Брандта расположенной на реке Маймакса вольным мастером В. Хабаровым по чертежу, который составил сам Пахтусов с помощью корабельного инженера полковника В.А. Ершова,

человека, сведущего в корабельном деле [8, с. 21]. Длина карбаса была 12,7, ширина 4,3, осадка 1,8 метра, с одной мачтой. На носу и корме были сделаны небольшие каюты; они предназначались для команды, начальника экспедиции и его помощника. Там же предполагалось поместить провизию. Среднюю, открытую часть судна в дождливую погоду и во время сильного волнения следовало закрывать брезентами. Карбас называли «Новая Земля». На таком судне Пахтусов должен был плавать среди льдов и волн Баренцева и Карского морей. В дополнение при карбасе имелись две лодки. Одна на семь человек, вторая на четыре человека.

Петр Кузьмич одновременно укомплектовывал команду из людей опытных, добросовестных и физически здоровых. Такими, по мнению Пахтусова, были корпуса флотских штурманов кондуктор Николай Крапивин и крестьяне Архангельского, Мезенского, Холмогорского, Пустозерского уездов: Василий Федотов, Егор Хаймин, Никифор Подгорный, Константин Родионов, Андрей Рахов, Николай Рудаков, Иван Гладкий и Семен Лечехин [8,22]. Все они много плавали в Белом и Баренцевом морях и знали, что их ждут немалые лишения, зимовка на Новой Земле и вместе с ней неизбежная спутница первых полярных экспедиций – цинга.

Одновременно со строительством карбаса шло строительство шхуны «Енисей» длинна по килю 50 футов (немного более 15 м).

Экипаж «Енисея» насчитывал 9 человек: лейтенант Кротов – командир, подпоручик Казаков – штурман и еще 8 матросов.

Особой заботой для руководителей экспедиции стали продукты питания, зная, что однообразная казенная еда во

время длительной зимовки неизбежно вызывает цингу. Учитывая опыт зимовок поморов, для профилактики цинги, Пахтусов, распорядился дополнительно заготовить квашеную капусту, соленые огурцы, сушеные овощи и ягоды. Всего провизии взяли на 14 месяцев из расчета одной матросской порции.

Вполне возможно, что одеждою и провизией Северная экспедиция дополнительно (или частично) была снабжена подобно экспедиции Литке 1821-1824 гг. Приведем список дополнительно приобретенных припасов к выделенным казенным по книге Ф.П. Литке «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан...» : чай черный, сахар, ром, сбитень (варится из меда и воды с примесью уксуса, хлебного вина и некоторых пряностей), патока, капуста квашенная, картофель, лук репчатый, клюквы, чеснок в уксусе, хрен, табак листовой, мыло. Для больных запасено: вино tenerифское, лимонный сок, бульон сухой, стручковый перец стручковый и горошком, муки крупчатой. Для защиты людей от холода и ненастья: рубахи холщевые, чулки шерстяные, колпаки шерстяные, бахилы (сапоги, употребляемые промышленниками), рукавицы, шапки теплые, рубахи суконные и фланелевые, совики» [4, с. 155-157].

Астрономические инструменты необходимые для проведения научных исследований В. Брант в апреле выписал из Англии. Безрезультатно прождав до июля В. Брант обратился с просьбой к главному командиру Архангельского порта адмиралу Роману Романовичу Галлу, о выделении экспедиции необходимых инструментов из числа имеющихся в наличии на хранении в порту. Все

запрашиваемые инструменты были получены кроме хронометров которые были выданы В. Брантом [8, с. 22].

Несмотря на все усилия и энтузиазм участвующих в подготовке экспедиции, выход в море затянулся по ряду причин:

во-первых – из-за задержки строительства карбаса «Новая Земля»;

во-вторых – казенный провиант был доставлен не к сроку;

в-третьих – задержка с инструментами для исследований;

в-четвертых – задерживалась подготовка третьего судна промышленника Гвоздарева должного доставить сруб избы для зимовки на восточном устье Маточкина Шара (в конечном итоге не смог туда пройти и оставил бревна на западном берегу Маточкина Шара [6, с. 163]);

в-пятых – 23 июля скончался В.И. Брант [8, с. 22].

В итоге в самом конце июля, все припасы, инструменты погружены, инструкции получены. Северная экспедиция была готова к выходу в море.

Из инструкции, подготовленной, Ф. Литке и М. Рейнеке по просьбе П. Клокова для Северной экспедиции следует, что главная роль отводится Енисейскому отряду под командованием лейтенанта Василия Кротова. Этот отряд должен был исследовать условия плавания Маточкиным Шаром к устью Енисея. Перед новоземельским отрядом подпоручика Петра Пахтусова была поставлена задача: от Маточкина Шара если Карское море будет свободно ото льда необходимо прекратить опись Новой Земли и осуществить опись устья Енисея, где следовало остаться на зимовку, а следующим летом обследовать Карской и Хайпутырской губ [8, с. 89-95].

Северной экспедиции предстояло в трех направлениях пересечь Карское море и выполнить огромный объем гидрографических и метеорологических исследований.

1 августа 1832 года карбас «Новая Земля», а 2 августа шхуна «Енисей» покинув Архангельск отправились в неизведанное.

В итоге первая экспедиция на Новую Землю под командованием подпоручика корпуса флотских штурманов Петра Кузьмича Пахтусова выполнила только часть возложенного Павлом Ивановичем Клоковым поручения проведя исследования и картографировав Юго-Восточную часть Новой Земли (Рис. 9). Ему не удалось совершить плавание к устью Енисея и обследовать Карскую и Хайпутырскую губы.



Рисунок 9. Меркаторская карта Юго-Восточной части Новой Земли по описи подпоручика Пахтусова 1832-1833 годов

«Мне было и жаль, и совестно оставить берега, – писал Пахтусов, – никем не осмотренные, еще в такое время, когда они начинают очищаться от льда. Мне, конечно, могут поставить это в вину, но, со своей стороны, в оправдание, я имею не менее важные причины.... Пусть обвиняют меня в робости, но для исполнения своих, хотя и полезных, намерений, я не хотел быть виновником гибели моих спутников... Я решился на обратный путь».

Подводя итог нашему исследованию, отметим, что проделанные в первой новоземельской экспедиции подпоручиком П.К. Пахтусовым работы, стали выдающимся вкладом не только изучение, но и освоение Русского Севера. Это стало возможно благодаря продуманной организации и подготовки экспедиции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Блок Г.Э. Петр Кузьмич Пахтусов // Русские мореплаватели. [сборник статей] / ред. В.С. Лупач. М.: Военное издательство МО СССР, 1953. С. 267-281.
2. Зубов Н.Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. // Русские мореплаватели.[сборник статей] / ред. В.С. Лупач. М.: Военное издательство МО СССР, 1953. С. III-XXXII.
3. Истомин М. Исторический обзор экспедиции подпоручика Пахтусова на Новую Землю 1832-1833гг. Подробности первого путешествия подпоручика Пахтусова на Новую Землю. // Русская Арктика: сборник документов / сост.: В.И. Станулевич, С.О. Шаляпин. Архангельск: Ассоц. «Северное информ. Агентство»: Фонд сохранения ист. наследия «Император», 2017. С. 47-51.
4. Литке Ф.П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершенное по повелению императора Александра I, на военном бриге «Новая Земля» в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах флота капитан-лейтенантом Федором Литке: С присовокуплением путешествий лейтенанта Демидова в Белое море и штурмана Иванова на реку Печору. Санкт-Петербург: Морская типография, 1828. 2 т. 251 с.
5. Неустрашимый исследователь Новой Земли [Электронный ресурс]. URL: <http://a-121.ru/neustrashimyj-issledovatel-novoj-zemli> (дата обращения 11.02.2022).
6. Пасецкий В.М. Очарованный надеждой. Л.: Гидрометеиздат, 1970. 263 с.
7. Пасецкий В.М. Михаил Францевич Рейнеке. М.: Наука, 1978. 149с.
8. Пахтусов П.К. Дневные записки П.К. Пахтусова и С.А. Моисеева [Отв. ред. и авт. предисл. В.М. Пасецкий]. Москва: Географгиз, 1956. 214 с.
9. Рейнеке М. Экспедиция подпоручика Пахтусова для описи восточного берега Новой Земли в 1832-1833 гг. // Записки Гидрографического департамента. 1842. Ч. I. С. 1-222.

**«ЗАЩИТНЫЙ КУПОЛ»
АО «КОНЦЕРНА ВКО «АЛМАЗ-АНТЕЙ»» В АРКТИКЕ**

Булатов С.Н.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск*

В статье содержится анализ геополитических интересов России в Арктике, мерах, принимаемых для их защиты. Демонстрируются возможности сил ПВО и ПРО МО РФ, представленных во многом продукцией АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей».

Ключевые слова: *Арктика, средства воздушного нападения (СВН), противовоздушная оборона (ПВО), зенитный ракетный комплекс (ЗРК), зенитный ракетно-пушечный комплекс (ЗРПК).*

В октябре 2021 года в Сочи проходили XVIII Ежегодное заседание Международного дискуссионного клуба «Валдай» под названием: «Глобальная встряска – XXI: человек, ценности, государство».

Выступая на планерном заседании дискуссионного клуба «Валдай» Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин, предостерег другие страны от попыток ограничить суверенитет России в Арктике. В частности он заявил, что «попытки ограничить суверенное право России распоряжаться своим территориальным морем в Арктике являются покушением с негодными средствами».



Рисунок 1. Претенденты на Арктику

Общая площадь арктических владений России составляет порядка 3 млн кв. км (18% всей территории РФ), в том числе 2,2 млн кв. км суши, где проживает около 2,4 млн человек. Это менее 2% населения России и около 40% от общего населения всей Арктики.

Военный эксперт и редактор издания «Арсенал Отечества» Алексей Леонков напомнил о планах по наращиванию военного присутствия Соединенных Штатов в Арктическом регионе: «в планах США есть арктическая дорожная карта, которую они приняли в 2013 году. О том, что нужно там увеличить количество боевых самолётов. У них же на Аляске находится 28 аэродромов, которые способны принять до шестисот боевых самолётов. И согласно этой арктической карте, самолёты, подводные лодки являются теми самыми видами вооружения, которые в краткосрочной перспективе

позволят Америке как-то давить на Россию в арктических широтах» [4].

Рассмотрев текущие и прогнозируемые проблемы российского присутствия в Арктике, руководство России приняло ряд мер, которые определили долгосрочные принципы государственной и военной политики в регионе.

Так в течение 2015–2016 гг. были завершены работы по развёртыванию и обустройству шести военных баз в российском заполярье: на островах Котельный, Средний, Земля Александры, Врангеля, архипелага Новая Земля и на мысе Шмидта. Построены и реконструированы военные городки замкнутого цикла, военные аэродромы, боевые позиции частей и подразделений ПВО и ВКС [1].

Арктическую зону России прикрывают от воздушных ударов несколько полков зенитных ракетных систем С-400 «Триумф». Они могут на расстоянии до 400 км вести одновременный обстрел до 36 целей и наводить на них до 72 ракет. «Триумфы» способны решать задачи противовоздушной и нестратегической противоракетной обороны. ЗРК С-400 прикрывают батареи самоходных зенитных ракетно-пушечных комплексов малой дальности «Панцирь-С1» и «Панцирь-СА» (Рисунок 2) способные сбивать практически все современные и перспективные средства воздушного нападения (прежде всего высокоточное оружие) на расстоянии до 20 километров и высоте до 15 километров [2].

Сейчас эта разветвлённая инфраструктура, группировка сил и средств включена в оперативно-стратегическое командование «Северный флот», получившее статус военного округа [5].

Мобильность отдельных воинских подразделений, размещенных на военных базах и опорных пунктах, позволяет контролировать практически всю прибрежную территорию Заполярья. На постоянно проводимых военных учениях в Арктике



Рисунок 2. «Панцирь-СА».

отрабатываются задачи по быстрой передислокации формирований с целью отражения атак со стороны моря, ликвидации захваченных плацдармов и уничтожения высадившегося десанта вероятного противника.

Важной задачей прикрытия действия мобильных подразделений от средств воздушного нападения и высокоточного оружия является организация подвижной высокоэффективной противовоздушной обороны. В качестве основного комплекса ПВО, который способен обеспечить защиту группировки войск в пунктах постоянной дислокации (ППД) на марше, в районах развертывания и в зоне боевых

действий, а также особо важных объектов, помимо ЗРПК «Панцирь-С1» и «Панцирь-СА» был выбран ЗРК «Тор-М2ДТ», созданный Ижевским электромеханическим заводом «Купол» (входит в состав АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей») [3].

На эксплуатацию вооружения и военной техники в Арктической зоне существенное влияние оказывают следующие факторы:

- преобладание озерно-болотистой и тундровой малозаселенной местности;
- долгая холодная зима;
- колебания температуры окружающего воздуха от +20 до -60 С;
- порывы ветра, достигающие 30–35 м/с;
- слабо развитая геодезическая сеть, труднодоступный характер местности, бедной ориентирами и контурными точками;
- частые туманы и морозящие дожди.

Учитывались все эти особенности ЗРК «Тор-М2ДТ» размещен на двухзвенном гусеничном вездеходе ДТ-30 «Витязь» повышенной проходимости (Рисунок 3). Вездеход способен передвигаться по заболоченной и заснеженной пересеченной местности, в ситуации полного бездорожья, преодолевать снег, ледовые торосы и водные преграды.

Возможности «Витязей» были наглядно продемонстрированы в 2017 года в ходе беспрецедентного 2400 километрового пробега организованного Министерством обороны Российской Федерации (МО РФ) по маршруту Тикси – остров Котельный – мыс Святой Нос – пролив Лаптева – пролив Санникова – Тикси. Вездеход сохранял ход при силе ветра свыше 35 м/сек., преодолевал

водные преграды на плаву и действовал в условиях экстремально низких температур (ниже $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$)[6].



Рисунок 3. Испытания двухзвенного гусеничного транспортера / Фото: function.mil.ru

Отличительная особенность ЗРК семейства «Тор» (отдельный боевой модуль с антенно-пусковым устройством и транспортно-пусковыми контейнерами зенитных управляемых ракет (ЗУР), размещенными с заглублением внутри корпуса боевой машины) положительно сказалась при конструировании арктического варианта (Рисунок 4). Во-первых, боевой модуль вписался в конструкцию прицепа вездехода ДТ-30, а во-вторых, ЗУР и отсек управления боевой работой имеют не только защиту от осколочных поражающих элементов СВН, но и тепловую защиту от внешних экстремальных температур. Помимо этого, боевой расчет ЗРК «Тор-М2ДТ» во время движения и на дежурстве может располагаться в модуле жизнеобеспечения в первом звене вездехода.



Рисунок 4. ЗРК «Тор-М2ДТ».

Боевые средства ЗРК «Тор-М2ДТ» в большой степени унифицированы с ЗРК «Тор-М2». Поэтому он способен сбивать малоразмерные средства воздушного нападения, летящие со скоростью до 700 м/сек. ЗРК семейства «Тор» способны круглосуточно эффективно противостоять на поле боя самолетам тактической авиации, вертолетам, разведывательно-ударным беспилотным летательным аппаратам, в т.ч. малоразмерным, противорадиолокационным ракетам, низколетящим крылатым ракетам, управляемым бомбам, другим средствам воздушного нападения. В настоящее время тактических СВН, способных прорвать оборону «Тора», фактически не существует.

Боекомплект ЗРК «Тор-М2ДТ», также как и «Тор-М2», составляют 16 зенитных управляемых ракет 9К338, которые могут стартовать через 5-10 сек после обнаружения цели средствами радиолокации, с интервалом пуска 2,5 сек.

Одновременный обстрел по четырем воздушным целям, имеющим различные скоростные и маневренные характеристики, может вестись как с закрытых позиций, так и на марше при скорости вездехода до 45 км/час. Вероятность поражения цели оценивается как близкая к 100%, что позволило отказаться от использовавшейся ранее практики одновременного обстрела одной цели двумя ЗУР. «Торы» работают по принципу: «одна цель – одна ракета».

Важно отметить, что ЗРК «Тор-М2ДТ» может работать совместно с ЗРС С-300В4 и С-400 через сопряжение боевых машин, это позволяет применять различные варианты противовоздушной обороны при отражении атак средств воздушного нападения (СВН) различного типа. В настоящее время ведутся работы также по сопряжению ЗРК «Тор» с ЗРК средней дальности «Бук-М2/М3». ЗРК «Тор-М2ДТ» не конфликтует с «Панцирем», а напротив, дополняет его. Цена цены зенитной ракеты «Тор» ниже аналогичной у «Панциря».

Как итог научно-технических усилий АО «КОНЦЕРНА ВКО «АЛМАЗ-АНТЕЙ»» - создание мобильной системы ПВО с боевым информационным пространством зенитно-ракетных систем, взаимодействующих с межвидовыми РЛС, которые формируют сплошное радиолокационное поле по всему побережью Заполярья, Россия будет иметь «защитный купол» в Арктике.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гаврилов Ю., Куксин С. В Арктике создали шесть военных баз. // Российская газета [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2015/12/09/arktika.html> (дата обращения 16.03.2022).
2. Коротченко И. ЗРС С-400 и ЗРК «Тор-М2» – идеальная пара. // Оборона России [Электронный ресурс]. URL:https://vpk.name/news/371233_zrs_s-400_i_zrk_tor-m2_idealnaya_para.html. (дата обращения 14.03.2022).
3. Леонков А., Мураховский В. Арктический купол ПВО // Арсенал Отечества. № 3 (41), 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://arsenal-otechestva.ru/article/1257-arkticheskij-kupol-pvo> (дата обращения 14.03.2022).
4. Леонков А. Сайт RUEXPRT.ORG. Забрать у русских Арктику через Гренландию [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ruexpert.org/news/2020-07-29/leonkov-obyu>. (дата обращения 16.03.2022).
5. Указ Президента Российской Федерации от 05.06.2020 г. № 374 «О военно-административном делении Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 8 июня 2020 г. № 23 ст. 3629.
6. Черкашин А. Автомобильная техника российской армии штурмует Арктику. (Арктическая экспедиция, организованная Министерством обороны Российской Федерации успешно завершена) // ИА «ОРУЖИЕ РОССИИ» [Электронный ресурс]. URL:<https://www.arms-expo.ru/articles/armed-forces/avtomobilnaya-tehnika-rossiyskoj-armii-shturmuet-arktiku-arkticheskaya-ekspeditsiya-organizovannaya/>(дата обращения 20.03.2022).

**ПОД «ФЛАГОМ КРЕСТА И ЯКОРЯ,
ФЛАГОМ ВЕРЫ И НАДЕЖДЫ»: ОРГАНИЗАЦИЯ
СПАСАТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ НА ПОБЕРЕЖЬЕ БАРЕНЦЕВА
МОРЕА В НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Чуракова О.В.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск*

Статья посвящена организации спасательных станций на берегах Северной Двины, Белого и Баренцева морей в конце XIX – начале XX века. Данные станции организовывались как Обществом спасания на водах, так и Комитетом помощи поморам, находившемся в ведении Общества для содействия русскому торговому мореходству.

Ключевые слова: *Арктика, Баренцево море, спасательные станции, Общество спасания на водах, Комитет помощи поморам, Общество для содействия русскому торговому мореходству.*

Спасение моряков во время кораблекрушений, как и проблема спасения утопающих на водах в целом, волновали человечество во все времена. Не случайно, в Древнем Риме тем, кто оказывал помощь утопающим, полагалась награда от Сената – «корона цивика» [1]. Corona civica (гражданская корона) представляла собой венок из дубовых листьев, была второй по степени значения в Риме и автоматически зачисляла её обладателя в члены Сената. В России начало организации спасательного дела, в том числе, в стихии воды,

традиционно приписывают царю Петру I Алексеевичу. Действительно, Петр I уделял большое внимание помощи терпящим бедствия судам. Например, известен его указ от 8 ноября 1724 г., гласящий, что *«ежели идущимъ судамъ, какъ российскимъ, такъ и иностраннымъ, случится какое несчастіе или отъ шторма разобьетъ, и въ томъ возможно будетъ учинить помощь, то чинить какъ возможно...»* [12, с. 71]. «Державный шкипер» и сам не раз участвовал в оказании помощи тонущим кораблям, что нашло отражение в мифологизации его образа.

В XVIII и XIX веках в России существовали курсы, на которых готовили профессиональных спасателей – водолазов. Например, в Санкт-Петербурге с 1750 по 1825 год действовала «Водолазная компания», имевшая отделение и в Выборге. Следует отметить, что первоначально помощь «на водах» имела коммерческую подоплеку: те, кто готовы были помогать тонувшим кораблям, претендовали на компенсацию расходов или часть спасенных товаров.

С развитием технического прогресса спасательное дело совершенствовалось. Так, в 1802 году Адмиралтейская коллегия издала распоряжение об устройстве в Кронштадте *«машин, посредством коих доставляется спасение утопшим»* [12, с. 72]. Деятельный век ознаменовался и созданием общественных организаций, призванных оказывать помощь терпящим бедствия на воде. Первые подобные общества появились в Англии (1825 г.), Бельгии (1838 г.), Дании (1850 г.), Германии и Франции (1865 г.) и пр. В России инициатива создания общественных организаций подобного рода принадлежит сразу нескольким лицам. В 1866 капитан 1 ранга Андрей Васильевич Фрейганг (1809-1880), имевший к

тому времени большой опыт морских походов (в том числе, по Баренцеву морю), предложит организовать на частные средства несколько спасательных станций на морях России. А.В. Фрейганг был известным благотворителем: во время Крымской войны он, по свидетельству сослуживцев, пожертвовал на помощь семьям фронтовиков все свои золотые и серебряные вещи, за исключением крестов и обручальных колец [14]. И потому, по мысли А.В. Фрейганга, на помощь терпящим бедствия морякам должны были прийти частные лица, создав общественные организации.

История государственного внимания к вопросу спасения утопающих в России начинается в 1871 г. с учреждения «Общества подания помощи при кораблекрушениях» [4, с. 79]. Показательно, что и здесь первоначально была проявлена инициатива «снизу». Несмотря на то, что в официальных документах значится, что организатором Общества выступило Морское министерство, на самом же деле, с 1866 года кронштадтские моряки начали сбор денег «по подписке» для организации спасательных станций.

Затем, в 1870 году при Морском министерстве был создан комитет для разработки устава общественной организации, призванной оказывать помощь тонущим «на водах». Организация, которая ставила своей задачей *«падание помощи всем терпящим бедствие на морях, озерах и реках, в пределах России»*, получила название «Общество подания помощи при кораблекрушениях» и Устав ее был высочайше утвержден 3 июля 1871 года [13]. Августейшей покровительницей нового Общества стала супруга наследника трона цесаревича Александра Александровича цесаревна Мария Федоровна. Мария Федоровна (Дагмара)

была родом из Дании, где уже существовала к этому времени подобная организация. Великий князь Александр Александрович принял звание Первого действительного члена Общества.

Несколько месяцев с момента утверждения Устава «Общества подания помощи при кораблекрушениях» ушли на разработку атрибутики организации (флага, знаков, медалей) и поэтому первое собрание Общества состоялось только в марте 1872 года. Собрание выбрало правление и утвердило нагрудные знаки Общества, которые предоставлялись для ношения Председателю общества и членам правления, а также Почетным членам и наиболее активным членам общества – «дарителям». Тем членам Общества, которые вносили не менее двухсот рублей ежегодно или двух тысяч рублей единовременно, давалось право ношения золотого знака, а те, кто жертвовал на нужды общества 50 рублей ежегодно или 500 рублей единовременно, удостоивались серебряного знака.

Деятельностью Общества в течении первых 28 лет руководил известный путешественник, ученый, военноморской деятель генерал-адъютант Константин Николаевич Посьет [6]. К.Н. Посьет был известен и как воспитатель великого князя Алексея Александровича – сына императора Александра II, в будущем – адмирала и патрона военноморского флота России. Кстати, как раз накануне образования Общества, в 1870 году под руководством К.Н. Посьета прошел так называемый Северный поход: экспедиция по морям Арктики в составе несколько судов (корвета «Варяг», клипера «Жемчуг» и шхуны «Сектант»). В составе экспедиции в чине лейтенанта значился великий

князь Алексей Александрович. Великий князь посетил Мурманский берег, Поморье (Западный берег Белого моря) и Новую Землю [15]. Участие члена императорской семьи в походе по северным морям призвано было способствовать привлечению внимания к необходимости освоения окраин страны и Арктики и к проблемам судоходства в этой части страны.

1872 год стал годом образования и региональных отделений Общества подаяния помощи при кораблекрушениях. Позднее Общество было переименовано в Общество спасания на водах, а с 1892 года стало именоваться как Императорское Российское общество спасания на водах. К началу XX века отделения общества существовали в большинстве губерний Российской империи и имели 12 тысяч действительных членов. На просторах России Обществом были построены 57 морских и 77 речных лодочных станций и 168 полустанций, возведены 88 переправ, 10 маяков и пр. [7].

Одним из первых отделений Общества, действовавшего под *«флагом креста и якоря, флагом веры и надежды»*, было Архангельское. 6 апреля 1872 года в Архангельске состоялось торжественное заседание Общества, на котором присутствовали 87 действительных членов общества и 146 членов-соревнователей. Заседание открыл губернатор Николай Павлович Игнатьев, в своей речи подчеркнувший важность значения деятельности организации для Архангельской губернии, *«омываемой на громадном протяжении Северным океаном и Белым морем, которые по свойствам своим нуждаются в устройстве спасательных станций»* [9]. На собрании был выбран председатель

Окружного правления Общества. Им стал командир Архангельского порта капитан 1 ранга князь Леонид Александрович Ухтомский. Л.А. Ухтомский (1829-1909) был не только Командиром Архангельского порта с 1871 по 1875 гг., но и директором Беломорских маяков, поэтому его профессиональная деятельность совпала с общественным служением в качестве главы регионального отделения «Общества подания помощи при кораблекрушениях». В 1880 году князь Ухтомского на посту Председателя окружного правления Общества (к тому времени – Общества спасания на водах) сменил директор маяков и лоций Белого моря Петр Филиппович Иванов.

Архангельское отделение решило вести деятельность в нескольких направлениях: планировалось построить «спасательные избы» на берегах морей и рек, закупить карбасы, открыть зимние спасательные станции для поморов-промысловиков. Первая такая станция появилась на острове Мудьюг уже в 1872 году. Инструкция по работе станции предписывала гребцам, которые набирались из нижних чинов пограничной стражи и атаману-старшине регулярно выходить в море – нести дозор и «для упражнений», причем в «бурную погоду». Для спасателей были закуплены «бахилы» и «непромокаемой платье», причем последнее было выписано из Норвегии, так как спецодежда отечественного производства застывала на морозе и приходила в негодность. Позднее всем служителям спасательных станций в России главным управлением Общества были переданы пробковые нагрудники Петерса. Еще более важным было то, какие «плавсредства» были в арсенале спасателей. Так, в 1876 году в распоряжение

спасательной станции на Мудьюг был передан спасательный бот «Крейсер», что повысило эффективность спасательной службы [9]. Еще одна спасательная станция была оборудована на Соловецких островах (на о. Анзер в Троицкой губе), где в качестве гребцов служили монахи и наёмные моряки. Местоположение станции было выбрано не случайно: в «Лоциях беломорских поморцев» Троицкий мыс упоминается как опасное, «корожистое» место [10]. В 1877 году архангельским окружным Обществом были открыты три зимних спасательных станции на берегах реки Северная Двина: в Лявлинской волости, на Кегострове и в Соломбале. А в 1879 году при участии онежского купца В.М. Телятьева, пожертвовавшего «Обществу подания помощи при кораблекрушениях» спасательный вельбот и «сарай для его хранения», была оборудована станция на мысе Летний Орлов. В 1870-х – 1880-х гг. деятельность Общества по созданию спасательных станций на берегах Белого моря и Северного Ледовитого океана была продолжена. Появились станции даже на Новой земле. Парходам, курсировавшим в Арктике в 1880-е годы, предписывалось посещать острова и привозить всё необходимое *«для удовлетворенія потребностей устроенной тамъ спасательной станціи для экипажей потерпѣвшихъ крушеніе»* [3, с.148]. В период таких посещений над зданиями станций поднимался флаг Общества спасения на водах.

Кроме обустройства станций, Общество снабжало «спасательными кругами и концами с буйками» становища Мурманского берега, знакомило промышленников с «полезным их употреблением». Подобными же приспособлениями были оборудованы пристани губернского

города. На спасательных постах велась и профилактическая работа. Для ознакомления служащих на постах и спасательных станциях с навыками первой помощи выпускалась брошюра «Правила ухода за мнимоутопшими», а на стендах размещались «Наставления для спасения потонувших и возвращения к жизни утопленников». Подобные меры принимались и в других городах России. Например, в столице проводились мероприятия по популяризации знаний по оказанию первой медицинской помощи, и градоначальник Санкт-Петербурга пытался обязать городских, околоточных надзирателей и даже дворников посещать лекции в доме Императорского общества спасания на водах.

Следует отметить, что в динамике деятельности Общества спасения на водах были и периоды спадов. Например, к концу XIX века активность работы Окружного правления пошла на убыль. Однако, уже во втором десятилетии XX века, судя по отчетам Окружного правления, в деятельности Общества появились новые импульсы. В 1911-1913 гг. вокруг губернского центра появились новые спасательные станции, снабженные оборудованием и лодками. Персонал станций состоял из 3 человек, это были, как правило, местные крестьяне, матросы Архангельского тралового флота и ученики Общества Архангельских лоцманов. Оказывали содействие Обществу спасения на водах местные лоцманские организации и в предоставлении судов в случае необходимости [9]. Таким образом, направления работы Общества спасения на водах изменились в начале XX века: от спасения моряков во время кораблекрушений организация перешла к предотвращению несчастных случаев при

переправах, в период ледостава и ледоходов. Изменилась и география службы спасения: от берегов Белого и Баренцева моря она сместилась к очертаниям Архангелогородского уезда. С началом Первой мировой войны деятельность общества постепенно «сошла на нет» и ее функции приняли на себя иные (военные) организации.

Еще одной общественной организацией, занимавшейся обустройством спасательных станций на побережье Баренцева моря в начале XX века стало «Общество для содействия русскому торговому мореходству», точнее, подведомственный Обществу Комитет помощи поморам, созданный в 1894 году. В навигацию этого года на Белом и Баренцевом морях погибло 25 поморских судов и множество семей остались без кормильцев. На помощь жителям Поморья пришли частные лица и общественные организации. Первыми откликнулись члены Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Данное Общество было открыто в 1873 году, пользовалось покровительством влиятельных лиц и представителей правящей в России монаршей династии. Например, одним из патронов общества был великий князь Константин Николаевич, в то время – куратор российского флота. 30 декабря 1894 года при Обществе был создан Комитет для помощи поморам Русского Севера, который провел сбор средств для помощи семьям погибших моряков. Покровителями Комитета для помощи поморам стали великий князь Александр Михайлович и его супруга Ксения Александровна – сестра императора Николая II. Александр Михайлович (будущий адмирал флота) – военный моряк, уже

побывавший в кругосветках и морских походах, знал о бедствиях на море не понаслышке, а его жена Ксения покровительствовала Обществу спасения на водах. Не случайно их именами назовут два спасательных крейсера на Мурмане. Кроме того, делами Комитета заведовал Михаил Федорович Мец – председатель Санкт-Петербургского отделения Общества для содействия русскому торговому мореходству, а многие члены комитета были многолетними «ревнителями» Общества спасения на водах. Поэтому, наряду с оказанием денежной помощи семьям погибших поморов, Комитет помощи поморам много внимания уделял мерам по «улучшению условий плавания в северных водах». Так, за время действия общества в морях Арктики появились дополнительные морские знаки и маяки, были изданы и розданы поморам морские карты. Но главное, на Мурманском берегу, традиционном месте поморских промыслов, были обустроены две спасательные станции: в бухте Лодейной в Териберском заливе и на острове Посьета в губе Рында. Стараниями заведующего станциями Леонида Брейтфуса станции были обустроены «по последнему слову техники». Так, в Норвегии были заказаны два спасательных бота, причем тому же мастеру (К. Арчеру), который делал судно «Фрам» для Ф. Нансена. Суда представляли собой килевые двухмачтовые парусники, корпус которых был выполнен из дуба, а киль и кильсон – из американской сосны. Суда внутри разделялись четырьмя водонепроницаемыми перегородками с плотно запиравшимися дверцами. Суда были названы по имени покровителей Комитета помощи поморам – членов августейшего семейства: «Великий князь Александр Михайлович» и «Великая княгиня Ксения».

В 1902 году суда вышли из Норвегии и направились к берегам России. Боты хорошо слушались руля, легко поворачивались под парусами, не зарывались в волну и обладали маневренностью, необходимой для спасательных крейсеров. Однако на пути к месту назначения суда ждали суровые испытания. И если «Александр Михайлович» просто задержался в пути из-за шторма, то судно «Ксения» перевернуло волной. Однако, парусник за счет балласта, находившегося в трюме, возвратился в нормальное положение и вполне благополучно дошел до ближайшего порта, а после небольшого ремонта – до Александровска. Затем крейсер прибыл к месту приписки в бухту Лодейная, становище Териберка и осталось нести службу при «Спасательной станции Августейшей покровительницы государыни императрицы Марии Федоровны». Второй крейсер – «Великий князь Александр Михайлович» базировался при «Спасательной станции К.Н. и Р.И. Посьет» у о. Посьет (становище Рында). На мачте этого бота был треугольный флаг с буквой «Р». В первую же навигацию в 1903 году крейсер спас 4 поморских судна с 14 промышленниками и еще 22 судна были отбуксированы в становища [11].

Всего за восемь лет деятельности станций (с 1900 по 1908 гг.) помощь была оказана 347 судам, на которых находилось 1 297 человек [5, с. 8]. К сожалению, затем активность спасательных станций была снижена, так как финансирование Комитета помощи поморам Обществом прекратилось. Тем не менее, суда, построенные для службы при спасательных станциях, продолжали крейсировать в водах Баренцева моря. В период советской власти судам дали

новые имена: «В. к. Ксения» стало называться «Шторм», а боту «В. к. Александр Михайлович» было дано название «Комсомолец». Известно, что данные суда достойно служили до 1941 года. Опыт по оказанию помощи «на водах», приобретенный Обществом спасения на водах и Обществом для содействия русскому торговому мореходству в XIX – начале XX века на берегах морей Арктики, был использован в советское время. Не менее актуально обращение к данным практикам и в начале XXI века, когда освоение Арктических просторов является одним из приоритетных направлений национальной политики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абдурепиев А. История создания Общества спасения на водах (ОСВОД) // Pandia эл. [Электронный ресурс]. URL: <https://pandia.ru/text/77/457/28974.php> (дата обращения 14.02.2022).
2. Андриенко В.Г. Спасательные крейсера на Мурмане (1902-1914 гг.) // Кольские карты [электронный ресурс]. URL: <https://www.kolamap.ru/library/andrienko.html> (дата обращения 19.02.2022).
3. Архангельские епархиальные ведомости. 1889. № 12.
4. Безуглов А.М. Формирование Воронежского окружного общества спасения на водах// Берегиня. 777 Сова: Общество. Политика. Экономика. 2015.№1 (24). С. 79-84.
5. Брейтфус Л. Л. О Комитете для помощи поморам Русского Севера. СПб., 1910.

6. Дудникова О.Г. Жизнь и труды во благо России. К 200 – летию со дня рождения К.Н. Посыета // Военно-исторический журнал. 2019. № 12. С. 67-71.
7. История создания ОСВОД // Дом дружбы Республики Коми [Электронный ресурс]. URL: <https://vk.com/@ddnkom-i-istoriya-sozdaniya-osvod> (дата обращения 20.02.2022).
8. Краткий очерк деятельности Комитета для помощи поморам Русского Севера. 1894–1898. СПб., 1899.
9. Общество спасания на воде // сайт Службы спасения (Архангельск) [Электронный ресурс]. URL: <https://aocc.ru/poznavatel'naya-informatsiya-cognitive-information/obshhestvo-spasaniya-na-vode-2> (дата обращения 19.02.2022).
10. Первые спасатели Русского Севера // Обо всём на свете. Авторский блог Сергея Бугаева [Электронный ресурс]. URL: <http://bugaeff.ru/arhangelsk/pervye-spasateli-russkogo-severa/> (дата обращения 19.02.2022).
11. Попов Г. П., Давыдов Р. А. Морское судоходство на Русском Севере в XIX – начале XX в. Екатеринбург - Архангельск, 2003. С. 100-104.
12. Следков А.Ю. Спасание на водах в России // Морской сборник. 2012. № 5. С. 71-77.
13. Устав состоящего под высочайшим покровительством Ея Императорского Высочества Государыни Цесаревны Общества подания помощи при кораблекрушениях. СПб., 1871.
14. Фрейганг, Андрей Васильевич // Большая биографическая энциклопедия (2009). [Электронный ресурс]. URL: <http://biografii.niv.ru/doc/encyclopedia/biography/articles/2802/freygang-andrej-vasilevich.htm> (дата обращения 15.02.2022).
15. Шрадер Т.А. Северный поход 1870 г. и его значение для севера России // Санкт-Петербург и Страны Северной Европы: Материалы шестой ежегодной научной конференции (14-16 апреля 2004 г.). Под ред. В. Н. Барышникова, С. Ю. Трохачева. СПб.: РХГИ, 2005. С. 75 – 83.

УДК: 94

**ОСВОЕНИЕ И ИЗУЧЕНИЕ ШПИЦБЕРГЕНА –
«НИЧЕЙНОЙ ЗЕМЛИ»
(ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ)**

Зарецкая О.В., Шагин М.С.

Северный (Арктический) федеральный университет

имени М.В. Ломоносова,

г. Архангельск, o.zaretskaya@narfu.ru

Северный (Арктический) федеральный университет

имени М.В. Ломоносова,

г. Архангельск, mr.shaga74@narfu.ru

В статье анализируется история освоения и изучения Шпицбергена, а также исследуется вопрос об изменении статуса Шпицбергена в контексте трансформации международной обстановки в XIX-начале XX вв.

Ключевые слова: Шпицберген, Россия, Норвегия, освоение, Арктика, соперничество.

События начала XXI века выявили обоснованность прогнозов о неизбежном усилении северного и арктического направлений внешней политики приполярных государств. Значение Шпицбергена определяется главным образом его природными богатствами и географическим положением – архипелаг находится в районе важных морских торговых путей и интенсивного рыболовства. В течение длительного периода европейской истории этот архипелаг оставался никому не принадлежащей территорией, которую подданные европейских стран использовали в хозяйственных и научных целях.

Споры по территориальным вопросам издревле приводили к межнациональным конфликтам. Во времена великих географических открытий имела место оккупация «ничейной» территории – прямой насильственный захват территорий «нецивилизованных» народов с полным игнорированием законных прав коренного населения – так рождались колониальные империи, или происходил захват и присоединение территории более слабого государства.

С конца XV века начинаются экспедиции к Шпицбергену испанцев, голландцев, англичан. Прежде всего, их привлекает здесь китобойный промысел и, кроме этого, поиск новых незаселённых земель на севере. В XVI веке начинают происходить стычки между странами-соперницами в этом регионе. Интересный факт, говорящий нам о том, какая же территория Шпицбергена является притягательной для других стран.

Если сводить весь спор к вопросу о том, кто первым открыл архипелаг и отметил его на карте, то и по наши дни он останется дискуссионным. Официально открыты острова архипелага Шпицберген в 1596 году голландским мореплавателем Виллемом Баренцем. Он дал и название «Спитсберген» этой земле, что переводится как «острые скалы», и первым задокументировал открытие архипелага. Однако, несомненно и тот факт, что до голландца на Шпицбергене уже точно бывали люди. Археологические находки подтверждают сведения о поморах. Экспедиции не обнаружили следов пребывания даже древних людей, зато обнаружили стоянки поморов XVII-XVIII и даже XV веков. Некоторые норвежские исследователи ссылаются на исландские саги, в которых говорится об открытии

Свальбарда еще в 1194 г., но единого мнения по этим источникам у историков нет [1, с. 2].

Англия и Голландия в 1619 году заключили между собой соглашение о разделе сфер влияния на Шпицбергене (в последующем, к этому соглашению присоединяться и ряд других стран, в том числе и Норвегия), но столкновения между китобоями не прекратились. Русские поморы в этих стычках не участвовали [2, с. 73]. Особое внимание стоит обратить на то, что уже в то время свои интересы в этом регионе имели многие европейские державы.

Упадок русского промысла приходится на 20-е годы XIX столетия, примерно в это же время на архипелаге появляются норвежцы. Последняя русская промысловая экспедиция на Шпицберген состоялась в 1852 году, а норвежцы в последующие годы постепенно утвердились на архипелаге.

В 1860-х гг. шведский ученый Н.А.Э. Норденшёльд, совершая ряд экспедиций на архипелаг, «обнаружил на западных берегах архипелага фосфорсодержащий минерал, сырье для получения искусственного удобрения и предложил шведскому правительству использовать результаты своих геологических исследований в научных, экономических и национальных интересах государства» [3, с. 17].

В 1871 г. после неудачной попытки заинтересовать Норвегию в проекте Норденшёльда, «МИД Соединённых королевств отправил ноты с изложением проекта организации научной колонии на Шпицбергене правительствам ряда государств, в том числе и России» [3, с. 17].

В 1872 г. завершилась дипломатическая переписка между правительствами Норвегии, России, Великобритании, Франции, Германии, Дании и Нидерландов в связи с нотой

шведско-норвежского правительства, выразившей намерение «вступить во владение» архипелагом Шпицберген. В результате этой переписки определился статус архипелага как «terra nullius» [4, с. 131].

С начала 1890-х в норвежской печати стали раздаваться голоса о необходимости заявления своих преимущественных прав на архипелаг.

В 1892 году министр внутренних дел Вуллерт Конов направил ноту в Стокгольм с просьбой поднять вопрос о Шпицбергене. Но в еще в 1880-х отношения норвежцев и шведов вступили в полосу кризиса, что не способствовало обсуждению и сотрудничеству по Шпицбергенскому вопросу. Но это не уменьшило интереса к использованию архипелага в самой Норвегии в коммерческих и научных целях.

«В 1896 году норвежская пароходная компания Вестероленс (Vesteraalens Dampskibeselskapet) организовала в заливе Пришествия (норв.: Adventfjorden) Айсфиорда регулярную туристическую стоянку, куда в летние месяцы из Тромсё были организованы еженедельные рейсы» [5, с. 39]. В 1897 на островах было открыто государственное отделение почты Норвегии и выпущен первый выпуск «Spitsbergen gazette». Эти действия можно рассматривать как рекламную кампанию, но с другой стороны, подобные инициативы могут служить обоснованием для претензий на суверенитет.

В 1896–1899 гг. на английских верфях строится первый российский ледокол, «Ермак», который в 1899 и 1901 гг. совершает плавания в районы Шпицбергена, Новой Земли и Земли Франца-Иосифа. Данное строительство было вызвано обращением Д.И. Менделеева к министру финансов С.Ю. Витте о необходимости покорения полярного моря Ледовитого океана в целях экономических выгод и науки.

С приходом к власти Николая II получило преобладание дальневосточное направление. Шпицберген остался на периферии государственных интересов. Тем не менее, газетные слухи о намерении Норвегии завладеть архипелагом привлекли внимание МИД. В сентябре 1896 г. российский посланник в Стокгольме заявил, «что Россия «не усматривает повода изменять свой взгляд по вопросу о Шпицбергене» и придерживается соглашения 1872 года, основываясь на том, что он «фактически не состоит во владении никакой державы»» [5, с. 54]. Шведский министр иностранных дел граф Дуглас ответил, что если подобные намерения Норвегии и существуют, то они не соответствуют намерениям Швеции, а без поддержки Стокгольма Норвегия не имеет шансов овладеть архипелагом.

После того, как в конце XIX в. на Шпицбергене был обнаружен уголь, интерес к архипелагу значительно вырос. «Первые свидетельства о наличии угля на Шпицбергене датируются еще XVII веком. Первые работы по геологии месторождений архипелага относятся к началу XIX века» [5, с. 63]. «Первую попытку добывать уголь на Шпицбергене на рубеже XX века предприняли норвежцы. Они создали две акционерные компании по добыче угля: «Тронхейм – Шпицберген» и «Берген – Шпицберген». Но из-за недостатка денежных средств Тронхеймское общество вынуждено было уже в 1904 году продать свой земельный участок на западной стороне Адвент-фьорда американскому капиталисту Джону Лонгийру. Тот создал в Бостоне Арктическую угольную компанию, набрал партию рабочих и доставил их на Шпицберген. В 1906 году здесь закончилось сооружение рудника и посёлка и началась промышленная добыча угля» [6].

Вплоть до начала Первой мировой войны Великобритания, Россия, США, Голландия, Норвегия, Швеция вели на острове Западный Шпицберген разработку угля. В начале XX в. большая часть открытых месторождений была сосредоточена в руках американских и британских предпринимателей. В результате противостояний была установлена монополия американских компаний («The Arctic Coal Company A/S», АСС) [4, с. 4].

В 1905 году была расторгнута уния Швеции и Норвегии. Безусловно, это отразилось на внешней политике Норвегии. Теперь она могла свободно вести свои дела за рубежом, не оглядываясь на Швецию. У Норвегии появились свои консульства, в том числе и в России [5, с. 112].

В части международной политики новое независимое государство имело несколько нерешенных задач. Во-первых, проблема со Швецией: из-за небольшого участка за пределами южного пересечения границы двух стран, дававшего богатый улов омаров. Во-вторых, поступило предложение Великобритании в 1906 г. присоединиться к Североморской конвенции 1882 г. (страны-участницы устанавливали трехмильную зону территориальных вод). И, наконец, определение статуса Шпицбергена также стало одним из актуальных вопросов внешней политики Норвегии.

Норвежское правительство в 1907 г. выступило инициатором установления статуса Шпицбергенских островов, направив заинтересованным правительствам предложение договорится о едином правопорядке и правилах пользования ресурсами Шпицбергена, не изменяя его международно-правового положения.

Руководство Норвегии выработало весной 1909 г. свои соображения по существу вопроса и предложило создать для

их обсуждения специальную международную конференцию. Правительство России, США и ряда западноевропейских государств в процессе предварительного обсуждения норвежских предложений договорились, что проект международного соглашения о государственном и правовом статусе архипелага подготовят северные державы – Россия, Норвегия и Швеция – «как наиболее заинтересованные в делах Шпицбергена страны».

В июле-августе 1910 г. в Осло был выработан проект, в котором было признано необходимым: создать для управления архипелагом международную комиссию из представителей России, Норвегии, Швеции.

Комиссия должна была собираться на родине председателя и состоять из трёх членов (по одному от норвежского, российского и шведского правительств), избираемых на шесть лет (ст. 7). Обязанности главы комиссии поочерёдно, в алфавитном порядке стран, в течение года исполнял каждый из членов (ст. 8 – 9). Помимо выработки необходимых для порядка на архипелаге законов комиссия обязана была контролировать деятельность почтовой, телеграфной служб, а также выделять участки для строительства на Шпицбергене других официальных заведений религиозного или научно-гуманитарного характера. Исключение составляли ранее созданные и успешно функционировавшие норвежские почта и телеграф (ст. 11 – 13). Полиция во главе с комиссаром также избиралась комиссией и отчитывалась перед ней (ст. 14 – 15). Гражданские дела, касавшиеся собственности или граждан различных государств, проживавших на архипелаге, не подпадавшие под юрисдикцию национальных судов, рассматривались шпицбергенским мировым судьёй,

избиравшимся комиссией на шесть лет; место заседания мирового судьи менялось каждые шесть лет. В ведении судьи были иски, ценность которых не превышала 2.000 скандинавских крон (1.000 руб.), относившиеся к недвижимости и спорам между рабочими и работодателями на Шпицбергене. Все апелляции относительно дел, рассматривавшихся мировым судьёй или при посредничестве полицейского комиссара (рабочие конфликты), полагалось в течение полугода направлять комиссии, являвшейся последней инстанцией (ст. 16 – 22) [1, с. 211].

Уголовные дела расследовала шпицбергенская полиция под контролем шпицбергенского судьи, национального суда и комиссии. Она же назначала в зависимости от тяжести преступления штраф до 600 крон (300 руб.) или срок заключения до трёх месяцев (ст. 27 – 33). Осуждённых по возможности предписывалось высылать на родину для исполнения приговора, вынесенного мировым шпицбергенским судом (ст. 38). [1, с. 211] Занятие земельных участков было возможно только частными лицами при подаче специального письменного заявления мировому судье (ст. 43) и регистрации в присутствии двух независимых свидетелей и полицейского комиссара (ст. 45 – 49). Сертификат, подтверждающий право использования участка, выдавался властями Шпицбергена и подлежал продлению через шесть с половиной лет; участки можно было занимать многократно, при соблюдении определённых процедур, передавать права на них другому лицу и использовать в промышленных, промысловых или научных целях (ст. 50 – 51, 56). Комиссии надлежало разработать подробные

правила для занятия и эксплуатации шпицбергенских участков (ст. 55, 58). [1, с. 211]

В четырёх коротких статьях 10-й главы намечались основы будущего рабочего законодательства (оговаривалась процедура подписания трудового договора, случаи болезни или травмы на предприятиях, запрещалось распространение спиртного среди рабочих). Правило охоты и промыслов излагались в 65-й статье. Финансовые расходы на организацию системы правопорядка покрывались за счёт налогов, штрафов и других сборов, причём предварительный взнос и недостающие средства норвежское, российское и шведское правительства обязывались вносить в равных долях (ст. 67 – 71). Спорные вопросы, не подлежавшие решению путём дипломатических переговоров, передавались третейскому суду, учреждённому Гаагской конвенцией 1899 г. (ст. 72). Предварительные правила относительно ранее занятых участков были сформулированы в 14-й главе общего проекта конвенции. В заключении указывалось, что первое вручение ратификационных грамот, а также обращения с заявлениями государств относительно отказа от соглашения или присоединения к нему должны были произойти в Христиании (ст. 74 – 76). Срок действия конвенция определялся в 18 лет с момента ратификации [1, с. 212].

Уточняющие комиссии 1912 и 1914 гг. не дали результатов из-за особой позиции к этому вопросу США и Германии. Поэтому проект не был принят. А с началом Первой мировой войны конференция прервала свою дальнейшую деятельность [8, с. 87-89].

Российское правительство достаточно поздно стало интересоваться развитием отечественной угольной промышленности на Шпицбергене. Однако, хотя и с

задержкой, смогла отстоять свои интересы на Шпицбергене. В результате экспедиции Русанова в 1912 году на архипелаг, были установлены 28 заявочных знаков с указанием о принадлежности России обозначенных участков с запасами каменного угля.

По получении материалов экспедиции Русанова группа петербургских и архангельских промышленников в целях организации добычи угля образовала товарищество «Груммант – Торговый дом А.Г. Агафёлов и Ко», за которым Горный департамент России закрепил ряд угленосных участков на Шпицбергене. Правительство России приняло решение считать уголь, добываемый на Шпицбергене продукцией русского происхождения, освободив его от ввозной пошлины. Сама добыча началась в 1913, а ещё через три года обширный участок на восточном и юго-восточном побережье острова Медвежьего закрепили за собой граф К.Г. Толстой и капитан П.П. Гурши. [8, с. 82]

В результате длительной серии международных конференций и нотных обменов по этому вопросу возникло возможное решение – российско-шведско-норвежское совместное управление.

Летом 1914 г. в Кристиании была организована крупная международная конференция по Шпицбергену, имевшая целью окончательную выработку такой договоренности, но переговоры зашли в тупик из-за требования Германии о ее включении в любое международное соглашение подобного рода.

Политическую историю Шпицбергена до Первой мировой войны можно разделить на два этапа. В 1870 – 1905 гг. наметились контуры политического вопроса об архипелаге, выделилось два «круга» государств, имевших к Шпицбергену

непосредственное отношение. Во «внутреннем круге» условно находились наиболее заинтересованные северные государства, Россия, Норвегия, Швеция. Во «внешнем круге» располагались Германия, Великобритания, США и Франция. Норвежская политика по шпицбергенскому вопросу в 1905 – 1914 гг., ограниченная политикой великих держав и нормами международного права, отличалась двойственностью и проводилась одновременно по двум линиям, суверенитета и безопасности. С одной стороны, Шпицберген являлся целью норвежской политики «арктического империализма», с другой – в Христиании старались удержать вопрос о Шпицбергене за пределами великодержавной политики, опасаясь притязаний России, для которой, впрочем, было достаточно не допускать преобладания какого-либо государства на архипелаге.

Идиллию промышленников на архипелаге нарушила Первая мировая война. Связи воюющих держав с архипелагом усложнились.

В начале XX века, в условиях напряженной международной обстановки, значение Шпицбергена для европейских стран возрастает. На архипелаге были найдены залежи каменного угля, которые стали жизненно важны для экономического развития в многих государствах, и что с ясностью дала понять Первая мировая война. Поэтому проблема актуализируется и приобретает уже другое, более важное значение.

По началу – это чисто экономические интересы, связанные с рыбным промыслом и китобойным делом. В двадцатом веке к этому списку прибавится добыча каменного угля, которого Норвегии после Первой мировой войны резко не хватало; претензии на шельфовую зону (которая является

нефтегазоносной сокровищницей). В конечном счёте, виды на саму землю архипелага, как такового.

Исследования проведены при финансовой поддержке РФФ, проект № 22-28-20462 «Международное сотрудничество на Европейском Севере: институциональные формы, вызовы и перспективы для реализации арктической политики России в конце XX - начале XXI вв.».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Порцель А.К. Спор о Шпицбергене: точка не поставлена. // Арктика и Север. 2011. № 3. С. 1-22.
2. Печуров Л.В. Шпицберген. М.: Юрист, 1983. 186 с.
3. Касиян А. С. Вопрос о Шпицбергене в российско-норвежских отношениях (1870-е – 1953) // Вестник САФУ. 2013. № 1. С. 16-22.
4. Порцель А.К. Шпицберген – российско-норвежская контактная зона (Размышления в связи с некоторыми «круглыми» датами) // Баренц-сборник. 1 (1) 2013: Региональное межвузовское научное издание. 20-летие Баренцева Евро-Арктического сотрудничества: сб. статей и материалов. Мурманск: МГТУ, 2013. С. 131-141.
5. Карелин В.А. Российские деловые интересы на архипелаге Шпицберген в 1905-1925 гг.: исследование правительственной политики и предпринимательской инициативы: (на фоне отношений с Норвегией). Архангельск: КИРА, 2013. 286 с.
6. Арктикуголь. Добыча угля [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arcticugol.ru/index.php/o-shpitsbergene/dobychauglya> (дата обращения 28.02.2022).
7. Фюлсос Н. Норвегия в XIX столетии. От государства чиновников к парламентской демократии // Соседи на Крайнем Севере / под ред. Й.П. Нилльсена, В.А. Карелина. Мурманск, 2001. С. 90-113.
8. Касиян А.С. Россия и Норвегия. 1905-1914 гг. Становление дипломатических отношений. Дисс... канд. ист. наук. Москва, 2009. 268 с.

**БЫТ НОВОЗЕМЕЛЬСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ
КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА**

Третьякова С.Н.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск, swetsn@mail.ru*

В статье рассматривается повседневная жизнь экспедиций, работавших на архипелаге Новая Земля в конце XIX – начале XX в. В отличие от экспедиций предыдущего периода, которые занимались исследованием и описанием побережья, экспедиции этого периода имели целью изучение внутренних пространств архипелага. Обращение к предшествующему опыту позволяет учесть и предотвратить возможные трудности. Основными источниками стали отчеты и записки участников.

Ключевые слова: *Новая Земля, экспедиция, повседневность, самоеды.*

Бытовая сторона любой экспедиции является важным фактором для успешного решения ее задач, а также обеспечения безопасности ее членов. Это зависит от степени подготовки и предварительной организационной работы, объема выделенных средств, взаимоотношений между членами экспедиций, взаимодействия с местным населением и т.п. Обращение к опыту предшествующих участников позволяет учесть и предотвратить возможные трудности, которые могут возникнуть в экспедиции.

Главная цель экспедиций конца XIX – начала XX в., в отличие от более ранних, состояла не в описании берегов, хотя и это тоже было, а в изучении и освоении внутренних пространств архипелага: поиск полезных ископаемых, путей передвижения, мест для будущих становищ.

С одной стороны, условия для исследователей этого периода нельзя сравнить с теми трудностями, которые испытывали первопроходцы XVIII – первой половины XIX в. Ф. Розмыслов, П.Пахтусов, А. Циволька и др. Экспедиции, как правило, уже не были такими продолжительными, без зимовок (если не брать во внимание зимние походы художника А. Борисова и писателя К.Носилова). Но эти территории продолжали оставаться неизученными. Колонизация Новой Земли фактически началась с основания в 1877 г. спасательной станции Общества подаяния помощи при кораблекрушениях в Малых Кармакулах, когда сюда было переселено несколько самоедских семей. Именно становище Малые Кармакулы были отправкой точкой большинства экспедиций.

Среди первых попыток этого периода проникнуть внутрь острова отметим поездку подпоручика Е.А. Тягина поперек Новой Земли, которую он совершил во время зимовки на спасательной станции в 1878-1879 гг., но на полпути он вынужден был повернуть обратно. Весной 1883 г. участник экспедиции, работавшей в Малых Кармакулах в рамках Международного Полярного года, врач Л.Ф.Гриневецкий смог пересечь остров (и то не с первой попытки) и достичь по суше Карского побережья. Оба использовали местных проводников с собачьими упряжками. Гриневецкий выступил с докладом в Императорском Русском Географическом

обществе (ИРГО), в котором привел также часть дневника Тягина [1].

В конце XIX в. на архипелаге работало несколько академических экспедиций. В 1895 г. с целью геологического исследования архипелага (по инициативе архангельского губернатора А.П. Энгельгардта) был отправлен адъютант С.-Петербургской Академии наук Ф.Н. Чернышев. Но из-за аварии крейсера «Джигит» во время сильного шторма, он не смог продолжить исследования на северном острове и выполнить всю программу исследований.

В 1896 г. в Малые Кармакулы прибыла экспедиция для наблюдения полного солнечного затмения 9 августа, официальным руководителем был директор Пулковской обсерватории академик О.А. Баклунд, но всей подготовительной работой занимался адъютант Академии наук физик Б.Б. Голицын, поэтому часто эту экспедицию называют его именем. Было опасение, что из-за постоянной облачности, которая стояла в течение трех недель, ученые ничего не увидят, но именно в этот день им повезло с погодой. Затем они совершили 9-дневный поход внутрь острова к северо-востоку от Малых Кармакул, проводя топографические, метеорологические, геологические и другие исследования. Именно этой части экспедиции будет уделено внимание.

При подготовке экспедиции, как подчеркивал Голицын, огромное содействие оказал своими советами Ф.Н. Чернышев, который исследовал Новую Землю годом ранее, и «вынес оттуда немало практической опытности» как в отношении условий местной жизни, так и относительно переходов внутри страны, необходимых запасов, и т.п.

[2, с. 4]. Ранее сам Чернышев выражал благодарность за «добрые советы» при снаряжении своей экспедиции князю С.Г.Голицыну (бывший архангельский губернатор – *С.Т.*), который провел в Маточкином Шаре в 1889 г. шесть недель [3, с. 26].

В 1900-е гг. число исследовательских новоземельских экспедиций возросло, в пяти из них принимал участие геолог В.А. Русанов (рис. 1), в том числе в 1909 г.



Рисунок 1. В.А. Русанов с фотоаппаратом у становища Маточкин Шар. Из фондов «ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей».

Эти экспедиции вглубь Новой Земли (1895 г., 1896 г. и 1909 г.) помимо работы в летний сезон, объединяет малочисленность (от 3 до 6 человек основного состава) и ограниченные средства (2-3 тыс. руб.).

Основными источниками стали отчеты и записки участников. Дополнением к официальным материалам по

экспедиции 1909 г. [См.: 4; 5] стали путевые заметки фотографа-любителя А.А.Быкова. В них много бытовых подробностей экспедиционной жизни, что дает возможность взглянуть на экспедицию «изнутри». Они были опубликованы в Известиях Архангельского Общества по изучению Русского Севера (Известия ИАОИРС) в 1910-1911 гг. [6]. Повествование сопровождалось авторскими фотографиями, также он использовал снимки, сделанные Русановым.

Быт, как мы понимаем, состоит из многих частей (питание, жилье, одежда, досуг, передвижение, и т.п.), поэтому рассмотрим только некоторые аспекты, на которые внимание обращали сами участники.

Одна из первых задач, которую надо было решить, это доставка экспедиций на остров – самих участников, снаряжения, научного оборудования, а иногда строительного материала и рабочих.

Нередко привлекались военные суда, по договоренности с Морским министерством, в основном шхуна «Бакан», или крейсера, которые отправлялись с Балтики в воды Ледовитого океана для охраны промыслов от иностранных браконьеров. Но возможность участия их в решении научных задач ограничивалась задачами служебными.

На транспорте «Самоед» из Архангельска до Малых Кармакул и обратно добиралась экспедиция 1896 г. Князь Б. Голицын отмечал, что члены экспедиции встретили на транспорте особое радушие и гостеприимство. Офицеры потеснились, освободив несколько кают. Для погрузки и разгрузки оборудования команда транспорта всегда любезным образом предоставляла в распоряжение экспедиции шлюпки и матросов. Трюм оказался вместительным, многочисленные и громадные ящики с

оборудованием разместились в нем без всякого затруднения [2, с. 9].

С 1880 г. появилась возможность использовать пароходы Архангельско-Мурманского срочного пароходства, совершавшее два рейса на Новую Землю (летом и осенью), посещая становища, которых к концу XIX в. стало уже три. В этом случае необходимо было укладываться в срок между рейсами, т.е. примерно в два месяца.

Другой вариант, это строить самим или нанимать частное судно, что, конечно, же требовало дополнительных средств. Художник А. Борисов построил яхту «Мечта». Для экспедиции 1910 г. под руководством В.А. Русанова, имевшей целью исследовать северо-западное побережье северного острова Новой Земли, известный на Севере крупный рыбопромышленник Д.Н. Масленников предоставил безвозмездно одно из лучших своих судов – двухмачтовую парусно-моторную яхту «Дмитрий Солунский», капитаном которого состоял опытный помор, штурман Г.И. Пospelов [6, с. 134-135].

Делясь своим опытом, геолог Ф. Чернышев настаивал, чтобы Б. Голицын закупку провизии и заготовку теплых вещей делал с учетом возможной зимовки. Опасность остаться на зимовку была вполне реальной. Бывали случаи, когда пароходы вторым рейсом не могли из-за ледовой обстановки подойти к Новой Земле. Голицын подошел ответственно, были закуплены у поставщика военного ведомства фабрики Азибера много консервов, которые оказались «вкусными и питательными», кроме того разные крупы, консервированная зелень, пряности, противоцинготные средства и т.п. [2, с. 4]. В итоге, по завершению экспедиции часть продовольствия оставили

местным жителям, а остальные излишки распродали в Архангельске.

Экспедиция 1909 г., помимо круп и сухарей, также закупала консервы у военного ведомства, на этот раз завода Кольберга. Среди них – студень, гуляш, тушенка, гороховый суп, щи, борщ, квашеная капуста, фасоль и др. Были даже консервированные фрукты (абрикосы, сливы, персики) [7, л. 20], последнее, по мнению некоторых участников, было излишней роскошью. Кроме того охотились и ловили рыбу, в основном гольца. Охотились, как писал Быков, все и много: ради свежего мяса, для сбора коллекций и просто ради охоты, когда срабатывал охотничий азарт.

В летнее время проблемы с нехваткой продовольствия не должно было быть, в отличие от зимних экспедиций, когда существовала опасность цинги, унесшей немало жизней. Но уже в конце июля Быков высказывает в дневнике смутные предположения о нехватке провианта. Он указывал, что первоначальная смета по продовольствию была изменена. Вместо 15 пудов сухарей налицо оказалось 7-8, а сушки всего 1 пуд, который быстро съели. Треска и крупы были заменены консервами. Быков это связывал с решениями начальника Крамера.

Но возможно дело было в другом. Известно, что в экспедициях часто делали продовольственные депо. Русанов упоминает, что во время плавания в 1910 г. старые запасы, оставшиеся от экспедиции 1909 г. и хранившиеся в Маточкином Шаре, перевезли на «Дмитрия Солунского» – значительное количество сухарей, риса, гороховой муки и клюквенного экстракта. Он отмечал, что иметь излишний запас на случай зимовки на Новой Земле очень не мешало [5,

с. 136]. Правда, в отчете экспедиции за 1909 г. упоминаний об этом нет.

Практически все экспедиции имели проводников из местных самоедов (ненцев). Чернышев, а на следующий год и Голицын, пригласили в качестве проводников Константина и Прокопия Вылок, живших в Маточкином Шаре. Они вполне оправдали тот отзыв, который дал о них Чернышев: «умные и толковые люди, знающие лучше других самоедов внутренность острова» [2, с. 33].

Вылки привели с собой 24 собаки, в Малых Кармакулах было еще 38 собак. Как писал Голицын, из-за каменистой поверхности нельзя было использовать колесные повозки, пришлось использовать сани, к которым снизу для предохранения полозьев от стирания прибили толстые железные полосы, взятые для этой цели в Архангельске. Но это значительно утяжеляло сами сани. Одна упряжка собак, состоящая из 10-12 собак, не в состоянии была вести более трех пудов груза (примерно 50 кг).

Видимо, поэтому Чернышев посоветовал Голицыну использовать оленей. Но так как домашних оленей на острове нет, экспедиция предварительно обратилась к губернатору А.П. Энгельгардту с просьбой доставить в Архангельск 20 оленей с Мурмана. Но с доставкой опоздали, кроме того олени прибыли в ужасном виде: худые, усталые, побитые, с поломанными рогами, ободранной кожей, в крови. Это заставило несколько отсрочить выступление, т.к. оленям необходим был отдых. С другой стороны, время было ограничено уходом «Самоеда» в Архангельск, поэтому изначально планируемую длительность путешествия сократили.

Члены экспедиции перед походом обсуждали необходимость взятия каждой вещи. В результате поклажи набралось 30 пудов – инструменты, две палатки, запасы провизии на две недели на 13 человек (5 членов экспедиции, 2 помора и 6 самоедов) и частично для собак, теплые вещи, дрова. Весь багаж был распределен на 10 саней, из которых 6 саней было запряжено собаками, 4 – оленями. Члены экспедиции передвигались исключительно пешком. Такой большой состав создавал трудности – караван часто растягивался, происходили задержки в пути. Как выяснилось, олени оказались совершенно непригодными для тяжелых переходов по камням внутри острова. А собаки привыкли смотреть на оленей как на добычу, лаяли и рвались к ним, переворачивая поклажу. Поэтому пришлось их разделять [2, с. 42-45].

В итоге участники пришли к убеждению, что самым практичным и удобным средством для переходов были бы вьючные, горные лошади. Правда в этом случае пришлось бы с собой вести и корм для лошадей. Но это неудобство окупилось бы более быстрыми темпами передвижения [2, с. 64]. Сходное мнение в свое время высказывал и Гриневецкий.

Судя по всему, больше попыток использовать оленей не предпринималось, как и горных лошадей. Как и прежде основным транспортом остались собачьи упряжки, что мы увидим и дальше.

Взаимоотношения у ученых с местными самоедами сложились хорошие. Вновь по совету Чернышева, жителям сделали небольшие подарки, специально купленные для этой цели – кумачовые рубахи, табак, порох, леденцы, куски тканей для жен, серебряные кольца и безделушки. Самоеды остались довольны [2, с. 68].

Экспедиция 1909 г. на северный остров Новой Земли осуществлялась по инициативе архангельского губернатора И.В.Сосновского. Она сочетала в себе цели и научные и практические, а также политические. Чтобы предупредить возможность захвата норвежцами северного острова, необходимо было начать исследование этого острова, расширить новоземельскую колонизацию, усилить охрану северных территориальных вод. Из пяти человек экспедиционный опыт имел только Русанов, причем он уже дважды был на Новой Земле, в том числе и на северном острове.



Рисунок 2. Члены экспедиции на Новую Землю на пароходе «Королева Ольга». 1909 г. Слева направо: Ю.В. Крамер, В.А. Русанов, П.А. Галахов, А.А. Быков, К.А. Лоренц. Фотография А.А. Поплавского. Из фондов ГААО.

Экспедиция отплыла из Архангельска на пароходе «Королева Ольга Константиновна» (рис. 2). В Маточкином Шаре на борт были взяты собаки и проводники. Здесь же закупили недостающие малицы и заказали нерпичьи пимы. Базой экспедиции была выбрана Крестовая губа. Первоначально предполагалось использовать палатку, оставленную в прошлом году французской экспедицией, однако на месте обнаружили, что ее сорвало штормом. Поэтому пришлось устраивать чум из брезентов и жить по-самоедски. Чум («наше первое архитектурное произведение имело довольно жалкий, какой-то приплюснутый вид») оказался тесным для всех семерых (рис. 3). Кроме того, у Русанова имелась собственная легкая походная палатка.

Быков описал приготовление ко сну. «Облачаемся в свои малицы, надеваем теплые пимы и ложимся на разосланных в чуму шкурах, тесно прижавшись друг к другу. С непривычки кажется очень забавно. Ложась спать на старой земле, мы привыкли раздеваться, а тут на Новой Земле приходится поступать как раз наоборот. Здесь нужно одеваться, когда ложишься спать и раздеваться, когда встаешь. Что-ж? Недаром сказано, со своим уставом в чужой монастырь не суйся... Приходится привыкать на Новой Земле и жить по-новому» [6, 1910. № 16, с. 44-45].

Для передвижения по воде был привезен с собой старый карбас, складная парусиновая лодка (бертон). Также взяли старую парусную лодку, оставшуюся в Маточкином Шаре от шведской экспедиции. Как видим, из-за ограниченных средств, приходилось использовать старое оборудование других экспедиций.

Проводниками были Илья (Тыко) Вылка и Санай Вылка (рис. 4). В ряде работ их называют братьями, но Быков утверждал, что они однофамильцы, а эта фамилия часто встречается на Новой Земле. Илью Быков назвал «самоедским интеллигентом». В свободное время он уходил рисовать, писал этюды. Был переводчиком при встречах с норвежскими промысловиками. Санай, как определил автор, феноменально ленивый, «с типично-монгольским лицом самоеда, медно-красным от совместной работы солнца и ветра». Санаю бывало иногда даже лень лениться, считал Быков, и тогда он не желал разговаривать, хитро притворяясь, что не понимает русского языка. На все вопросы он отвечал сквозь зубы излюбленными «ниснаю», «нисего». Однако подаренный Быковым финский нож «растопил» его сердце и помог разговорить. Вооружение обоих самоедов составляли норвежские винтовки системы Ремингтона [6, 1910. № 18, с. 24-25, 31]. Быков отметил, что они были хорошими охотниками, меткими стрелками.

Самоеды были не только проводниками, но и надежными помощниками – поставить палатку, собрать плавник, развести костер, сварить еду, когда остальные валялись от усталости. Илья Вылка мог предсказать скорое наступление холодов и снега, умел определять отдаленные невидимые льды по цвету облаков. Он участвовал в нескольких экспедициях с Русановым, который его очень ценил, отметив, что Илья «оказал экспедиции неоцененные услуги глубоким знанием своей родины – Новой Земли и Карского моря» [5, с. 136]. Речь шла о плавании на «Дмитрии Солунском», но это можно отнести и ко всем другим экспедициям.



Рисунок 3. Первое становище. Крестовая губа.
Фото А.А. Быкова.



Рисунок 4. Проводники-самоеды.
Из книги «Материалы по исследованию Новой Земли.
Вып. 1» (1910).

Переходы, рекогносцировки, съемочные работы чередовались с днями полного вынужденного безделья: ужасные восточные ветра (бич Новой Земли), когда невозможно вылезти из палатки; непрекращающиеся дожди или молочно-белые туманы. В такие периоды время тянулось очень медленно, и это действовало на нервы. На Новой Земле очень переменчивая погода, и исходя из своего опыта, Русанов советовал другим участникам, что здесь стоит «наедаться и отсыпаться на несколько дней вперед». Плохая погода – спишь целые сутки, зато хорошей погодой пользуешься сполна, когда часто не до сна и еды [6, 1910. № 23, с. 53-54]. Кроме того белые ночи нарушали обычный режим.

Через какое-то время Быков констатировал, что незаметно с каждым днем они все больше приближались к «своему первообразу – человеку доисторических времен». Постепенно культурные привычки стали излишними. Они привыкли не умываться неделю, обходиться без помощи вилок, есть не из отдельных мисок, а из общего котла, чтобы меньше возиться с мытьем посуды [6, 1910. № 22, с. 47-48].

В походах случалось всякое, не обходилось без травм, падений и т.п. От вечной сырости морских туманов покрывались ржавчиной ружья. При ходьбе по каменистой почве быстро приходила в негодность обувь. Быков сокрушался, что сапоги изнашивались менее чем за месяц, а пимы были съедены собаками, оставалось обертывать ноги тряпками и ходить «подобно французам в 1812 г.» [6, 1910. № 22, с. 47].

На местных собак обращали внимание все путешественники, но для охотника Быкова это была особая тема. Самоеды, уехав вместе с Русановым исследовать

побережье, оставили собак на попечение членов экспедиции. Те, как писал Быков, сразу проявили неприязненное отношение. 28 собак, которые грызли и ели все, что возможно и невозможно – припасы, пимы, шкуры животных, оказались очень изобретательны на проказы. Много времени отнимала упаковка съестных припасов от посягательства «псовой команды» на период отсутствия людей.

Невоспитанность собак объяснялась тем, что в основном это были бродячие беспородные собаки, которых привозили из Архангельска. Слабые не выживали, а сильные через пару лет становились новоземельскими собаками – выносливыми, злыми, умеющими добывать еду [8, с. 369-370]. Самоеды, по наблюдению Быкова, совсем не церемонились со своими собаками, били их, швыряли в них камни. По их представлению, собаку кормить надо редко, а то она «избалуетя, и не будет слушаться» [6, 1910. № 18, с. 30].

Собаки нужны были для перевозки багажа при переходе от Крестовой губы до Карской стороны, и в этом походе всем пришлось нелегко. Груз был слишком тяжел для собак, пришлось пожертвовать значительной долей консервов и другого питания. Каменистая дорога со множеством речек, образующихся при таянии ледников, была очень трудной. Пришлось самим запрягаться по двое к каждой нарте и перейти на «собачье положение», таща вместе с собаками тяжелые нарты. После чего автор изменил свое отношение к четвероногим помощникам.

Несколько стереоскопических фотографий, сделанных во время экспедиции, позже вошли в набор «Виды и типы Крайнего Севера», изданный в 1912 г. А.А. Быковым (рис. 5 и рис. 6.).

В заключение отметим, что летние новоземельские экспедиции не были легкими прогулками. Необходимы были не только профессиональные знания, но и выносливость, серьезные физические усилия. Следовало учитывать местные природные условия, которые нередко вносили коррективы в намеченные планы. Требовалась предварительная хорошая подготовка, обращение к предшествующему опыту. Незаменимым был вклад проводников-самоедов.



Рисунок 5. Новая Земля. Чистка гольцов.



Рисунок 6. Новая Земля. Самоедский дом в Маточкином Шаре.

Стереоскопические фотографии, сделанные А.А. Быковым. Из фондов «ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей»

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гринецкий Л.Ф. Поперек Новой Земли // Известия ИРГО. Т. 19. Вып.4. С. 265-291.
2. Голицын Б.Б. Общий обзор деятельности экспедиции. // Отчет об экспедиции Императорской Академии наук на Новой Земле летом 1896 г. СПб., 1898. С. 1-75.
3. Чернышев Ф. Новоземельская экспедиция 1895 г. // Известия ИРГО. Т. 32. СПб., 1896. С. 1-26.
4. Материалы по исследованию Новой Земли. Вып. 1 / под ред. И.В. Сосновского. СПб., 1910. VIII, 123, 69 с.
5. Русанов В.А. Статьи, лекции, письма. М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1945. 480 с.
6. Быков А.А. За полярным кругом. Путевые заметки участника Новоземельской правительственной экспедиции 1909 г. // Известия АОИРС. 1910. №№ 16, 18-23; 1911. №№14, 17, 19.
7. Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1. Оп. 8. Т. 2. Д. 631.
8. Симакова Л.А. Ненцы на Новой Земле во второй половине XIX - начале XX века // Труды АЦ РГО. Вып. 7. Архангельск: АЦ РГО, 2013. С. 364-372.

ДНЕВНИК ВЛАДИМИРА ГУБАНОВА 1913-1914 ГГ.

Едовин А.Г.

ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей»

Архангельск,

Alexej.edovin@yandex.ru

В статье дается характеристика единственного подлинного документа, сохранившегося от экспедиции на шхуне «Святая Анна» под руководством Г.Л. Брусилова в 1912-1914 гг. Это – найденный экспедицией клуба «Живая природа» в 2010 году дневник одного из членов пешеходной партии, возглавляемой штурманом В.И. Альбановым, на мысе Ниль Земли Георга архипелага Земля Франца-Иосифа. Сравнение сохранившихся записей Владимира Губанова с другими источниками позволяет пролить свет на некоторые неизвестные детали экспедиции Г.Л. Брусилова.

Ключевые слова: *Земля Франца-Иосифа, находки 2010 г., Г.Л. Брусилов, В.И. Альбанов, В. Губанов, дневник.*

Аутентичные письменные источники, найденные в высоких арктических широтах, явление уникальное, поэтому каждая такая находка заслуживает тщательного исследования и включения в общеисторический контекст. В данном случае речь идет о находке в 2010 году на Земле Франца Иосифа в ходе совместной экспедиции клуба «Живая природа», Пограничной службы ФСБ РФ и Русского географического общества под общим руководством Олега Леонидовича Продана. Целью ее был поиск материальных

свидетельств пребывания на архипелаге членов группы Валериана Ивановича Альбанова, штурмана судна «Святая Анна».

Это судно под командованием Г.Л. Брусилова летом 1912 года отправилось вдоль побережья Северного Ледовитого океана во Владивосток, однако, было затерто льдами в Карском море и от дрейфовало в течение полутора лет к северу от Земли Франца Иосифа. Понимая ничтожность шансов освободиться от льдов до завершения запасов продовольствия, штурман Альбанов с разрешения капитана покинул «Святую Анну» с десятью спутниками. Это случилось 10 апреля 1914 года, а 20 июня, спустя более двух месяцев и потеряв одного из членов команды (Прохора Баева), берег архипелага был достигнут. Днем 29 июня на мысе Марии Грэмсуорд группа разделилась – пятеро во главе с Альбановым двинулись по воде на каяках, а остальные – по берегу. Спустя два дня обе группы встретились на мысе Ниль, правда береговая партия не досчиталась Александра Архиереева, который не смог идти дальше и был оставлен по дороге.

На следующее утро, 2 июля группа вновь разделилась – Валериан Адьбанов, Александр Конрад, Иван Луняев, Евгений Шпаковский и Ольгерд Нильсен вышли в море на каяках, а Губанов, Максимов, Смиренников и Регальд вечером того же дня должны были пойти по берегу. Местом встречи был назначен мыс Гранта. Придя туда 3 июля, Альбанов с товарищами ждал двое суток, но четверо членов пешеходной партии так и не появились. Не дождавшись, 5 июля штурман двинулся далее к острову Белл, где через день умер матрос Нильсен, а 8 июля в море унесло каяк Шпаковского и

Луняева. Конечной точки пути – мыса Флора, где находился лагерь нескольких прежних экспедиций на архипелаг – достигли 9 июля только Альбанов и Конрад.

Остатки пешеходной партии в составе машиниста Владимира Губанова, старшего рулевого Петра Максимова, матроса Павла Смиренникова и стюарда Яна Регальда и попыталась найти экспедиция Олега Продана. 30 июля 2010 года в 5-6 километрах к юго-востоку от мыса Ниль Земли Георга, в небольшой бухте экспедицией были найдены останки человека. Это был скелет без черепа, принадлежавший мужчине 27-29 лет, который имел рост 173-175 см и размер обуви 42-43, согласно определению судебно-медицинского эксперта. Анализ химического состава костей давал В.Н. Звягину, проводившему экспертизу, некоторые основания предполагать, что останки могли принадлежать человеку одной из прибалтийских народностей. В береговой партии Альбанова такой человек был только один - стюард Ян Регальд, латыш по национальности. В районе грудной клетки скелета находились серебряные с позолотой карманные часы. Как известно, из всей группы Альбанова такие часы были только у Павла Смиренникова. Рядом с часами лежал морской сигнальный свисток английского производства.

Выше этих находок, на гребне осыпи, был обнаружен нож заводского производства с дубовой рукояткой и латунной пяточкой, который лежал прямо сверху на камне. Там же, наверху, между камней были найдены самодельные солнцезащитные очки, описание которых имеется в записках Альбанова. При помощи металлоискателя была обнаружена металлическая ложка, на черенке которой были нацарапаны

инициалы «П.С», что указывало на принадлежность её Павлу Смиренникову. Была найдена и эмалированная кружка, которую взяла с собой береговая партия. Т. е. были найдены все вещи, которые Альбанов передал береговому отряду, кроме винтовки. Поисковики нашли только несколько винтовочных патронов 1910 и 1911 года производства. Также были обнаружены остатки малицы, обломки лыж, пустая истлевшая заплечная сумка и кожаные ремешки.

Ниже по осыпи поисковики обнаружили остатки проржавевшего жестяного ведра. А вскоре между камней была найдена тетрадь с дневниковыми записями. Один из фрагментов дневника удалось прочесть прямо на месте поиска. В нём описывались события, относящиеся к 1913 году, в том числе назывались фамилии членов экипажа «Св. Анны». Это было уже железным доказательством того, что найденные останки принадлежали одному из членов береговой партии Альбанова. Что касается самого дневника, то его автором мог быть Владимир Губанов, исполнявший на суде обязанности машиниста. Этот вывод был сделан уже позже, после экспертизы дневника, в конце которого были обнаружены записи технического характера, касающиеся ремонта двигателя судна.

Через год Олег Продан повторил экспедицию, чтобы более тщательно исследовать предполагаемый маршрут берегового отряда Альбанова. В той же бухточке были обнаружены ещё несколько листков дневника, костные фрагменты того же человека, чей скелет был найден в прошлом году, и пучки длинных белокурых с рыженкой человеческих волос. Также были найдены фрагменты костей медвежьего черепа со следами разуба топором и старое полуобгоревшее бревно.

Последние находки указывали на то, что, скорее всего, кто-то из береговой партии какое-то время жил в бухте.

Вещественный материал уже неоднократно был предметом исследований [4], однако, описания дневниковых записей до сих пор не предпринималось. Можно назвать только электронную публикацию части дневника, произведенную М.А. Чвановым на своем сайте [7]. В Центр специальной техники Института криминалистики ФСБ РФ поступило для исследования 7 объектов рукописного характера – отдельный лист дневника, часть тетради с дневниковыми записями, два комка бумаги, фрагменты металлической банки с бумагой внутри, закрытая металлическая банка, обвязанная веревкой, с запиской внутри и гильза от охотничьего ружья с бумагой внутри. Исследования проведены в 2010-2011 гг. Н.А. Ивашиной, специалистом указанного выше Центра.

Целью проведения исследований являлось получение наиболее полной информации о содержании слабо различимых рукописных текстов, исполненных в тетради с дневниковыми записями, а также выявление, фиксация и восстановление содержания текстов на листах бумаги, находящихся в металлических банках и на документах, представляющих собой комки бумаги. Внешний осмотр поступивших объектов и исследование угасших текстов на объектах 1, 2, 7, состояние которых не требовало дополнительных мер по разделению и расправлению замятых и слежавшихся в единой массе фрагментов листов бумаги, было выполнено в рамках исследования 10 декабря 2010 г.

Исследование проводилось неразрушающими оптико-физическими методами с использованием увеличительных луп, микроскопа NikonSMZ 1000 (Nikon, Япония), видеоспектральных компараторов «VSC 2000» (Foster+Freeman, Великобритания) и «Джугт-5М» (Вилдис, Россия), планшетного сканера EpsonPerfectionV700 Photo. Выявление угасших текстов проводилось путем сканирования с высоким разрешением и последующей обработки полученных изображений с целью максимального повышения контраста слабо различимых фрагментов текста в различных цветовых и яркостных каналах.

Отдельные фрагменты текста были исследованы на видеоспектральных компараторах в различных диапазонах видимой, ультрафиолетовой и инфракрасной областей спектра с целью возбуждения и наблюдения люминесценции красящего вещества, которым исполнен текст; а также с применением микроскопа с различными увеличениями и видами освещения объекта.

В результате проведенных исследований фрагменты текста на объекте № 1 были выявлены, зафиксированы и частично восстановлены (путем обводки штрихов текста на таблицах). В связи с тем, что объект № 2 обладает высокой хрупкостью, то для проведения исследования он был разделен на отдельные листы бумаги. В результате проведенных исследований фрагменты слабо различимого текста были выявлены, зафиксированы и частично восстановлены.

Для извлечения записки, предположительно находящейся внутри объекта № 7, он был вскрыт (распилен с использованием специального инструмента). В результате

вскрытия из гильзы был извлечен лист бумаги светло-коричневого цвета, содержащий рукописный текст на английском языке, и свинцовый цилиндр (предположительно пуля), которым был закрыт внутренний объем гильзы со стороны дульца.

Проведенным микроскопическим исследованием морфологических особенностей штрихов рукописного текста на английском языке выявлен комплекс признаков, характерный для текстов, исполненных простым графитовым карандашом.

Рукописный текст на английском языке имеет высокий контраст (читаемость) с фоном бумаги листа и не требует использования дополнительных методов визуализации. Содержание текста: *«Jackson-Harms[worth] / July 28 98 Polar expedition / A letter is deposited / in a tin at the foot / of this piece of wood / Frederick G. Jackson / Commanding the expedition»*. Перевод рукописного текста с английского языка на русский следующий: *«Джексон – Хармс[ворт] / 28 июля 98 / Полярная экспедиция / Письмо вложено в жестяную банку, находящуюся на дне деревянного ящика. / Фредерик Дж. Джексон / Командующий экспедицией»*. В квадратные скобки заключены фрагменты, читающиеся предположительно [5].

В ходе исследования 05.04.2011 г. листы объектов №№ 2-6, замятые или слежавшиеся в единую массу, были частично отделены, расправлены и зафиксированы с использованием специальных методов.

При исследовании объекта № 2 в результате разделения и расправления слежавшейся части листа 2 были отделены дополнительные листы (фрагменты), содержащие и не содержащие текст. Кроме того, в объекте № 2 выделены

фрагмент печатного издания и еще 11 фрагментов листов, не содержащих текст. В результате проведенных исследований были выявлены, зафиксированы и частично восстановлены (путем обводки текста на таблицах) фрагменты текста на объекте № 2 на листах (фрагментах).

При исследовании объекта №3 были выделены 12 листов и 10 фрагментов листов, содержащие и не содержащие текст. Кроме того, к листу № 1 относятся 3 фрагмента. В результате проведенных исследований, были выявлены, зафиксированы и частично восстановлены (путем обводки штрихов текста на таблицах) фрагменты текста на объекте № 3 на листах №№ 2-4.

При исследовании объекта №4 были выделены 9 листов и 9 фрагментов листов, содержащие и не содержащие текст. В результате проведенных исследований, были выявлены, зафиксированы и частично восстановлены (путем обводки штрихов текста на таблицах) фрагменты текста на объекте № 4 на листах №№ 4-6, 9.

При исследовании объекта № 5 были выделены 2 листа, а при исследовании объекта № 6 – 2 фрагмента листов. Выявить текст на выделенных фрагментах не представляется возможным [6].

В итоге всего в Архангельский краеведческий музей поступило 86 единиц хранения, из которых одна является объектом № 1, 28 единиц – объект № 2, 34 единицы – объект № 3, 19 единиц – объект № 4, и по две единицы – не читаемые объекты 5 и 6. Хронологическая последовательность дневника следующая – объект № 2, объект № 1, объект № 4. Объект № 3, содержащий не

датированные записи технического характера в общую хронологию вписать не представляется возможным.

Восстановление значительной части текста позволяет сопоставить дневник Владимира Губанова с дневниковыми записями Александра Конрада [3], написанной на основе дневников повести В.И. Альбанова «На юг к земле Франца Иосифа» [1], а также судебного журнала [2], и выяснить неизвестные факты экспедиции.

Первое что бросается в глаза – более детальное описание в дневнике Губанова подробностей бытовых моментов экспедиции – охоты, отношений между членами экипажа, занятий отдельных ее членов. В частности, из дневников Губанова и Конрада мы теперь знаем клички всех шести собак, взятых в экспедицию – Граммофон, Ульма, Нелби, Лира, Барбос и Александр. Становится понятным, по каким признакам отбирались собаки – они должны были составлять пары (самка-самец) в упряжке из шести собак, которая должна была выполнять функции местного транспортного средства.

Были и казусные случаи, нигде не отразившиеся в других источниках, например, состязание Баева и Луняева в вязании морских узлов, которое выиграл Иван Луняев. 12 мая 1913 года мерявшие глубину лотом матросы утопили грузило от лота Томсона.

Также мы впервые узнаем о других конфликтах капитана Брусилова, в частности, о драке 13 сентября 1913 года с гарпунером и корреспондентом «Архангельских губернских ведомостей» Вячеславом Шленским. Видимо, не один Валериан Альбанов имел собственное видение перспектив экспедиции. По статусу гарпунеры (кроме Шленского еще

Михаил Денисов) в команде стояли следующими после капитана и штурмана, т. е. фактически входили в руководящий состав.

Кое-что мы узнаем и о личной жизни самого Владимира Губанова, например, что у него была жена Татьяна, а поступил он на судно «Святая Анна» 20 июня 1912 года. В споре Альбанова с Брусиловым Владимир Губанов явно занимал сторону штурмана, так как с самого начала присоединился к его подготовке отхода с корабля зимой 1914 года и активно в ней участвовал.

Некоторые соображения можно высказать и об остальных источниках, известных ранее. Во-первых, обращает на себя внимание некоторое противоречие в «Выписке» из судового журнала Ерминии Жданко. Если это выписка, то почему тогда в ней имеется прямая речь из судового журнала – ведь вся выписка и должна под собой подразумевать сплошное переписывание судового журнала. Не исключено, что это просто записи Брусилова, продиктованные Жданко, содержащие как сведения из журнала, так и дневника самого капитана.

К сожалению, очерк В.И. Альбанова «На юг, к Земле Франца Иосифа», имел своей целью описание прежде всего пешеходного маршрута со «Святой Анны» до суши, поэтому события предшествующих месяцев в нем отражены крайне скудно и не разбиты по датам. В силу этого обстоятельства, данный источник мало пригоден для сравнения с другими тремя и не включен был нами в сводную таблицу. Хотя в целом, сведения Альбанова не противоречат свидетельствам Брусилова, Конрада и Губанова. Быстрая смерть Альбанова не способствовала вводу в научный оборот его трудов.

Остается сожалеть, что последним человеком, который держал в руках оригинал дневника Альбанова, если это действительно так, был Вениамин Каверин.

Еще больше вопросов к дневнику Александра Конрада. Здесь мы видим явную нерегулярность и отрывочность записей, что в целом характеризует молодого матроса как не очень прилежного к грамоте человека. В выписке из судового журнала в мае и июне 1913 года неоднократно встречаются записи о работах по подготовке судна к плаванию. В дневнике Конрада этот факт никак не отмечен, как и ряд других подробностей. Иногда лакуны в его дневнике достигают целого месяца, что затрудняет верификацию с остальными источниками. Также обращает на себя внимание подчеркнутое нежелание Конрада писать о межличностных отношениях в коллективе. Не исключено, что это психологические последствия проступка, совершенного им при пешем переходе на Землю Франца Иосифа, когда вместе со Шпаковским они фактически бросили своих товарищей на произвол судьбы и ушли вперед, прихватив все самое ценное. Позже они были прощены, но, оставшийся в живых Конрад, извлек урок и не желал своим вниманием к деталям экспедиции напоминать об этом факте.

Таким образом, сопоставление вновь обретенного дневника машиниста Владимира Губанова с другими источниками, освещающими экспедицию Г.Л. Брусилова на шхуне «Святая Анна», позволяют дополнить картину событий новыми данными, адекватно оценить морально-психологический климат в коллективе, выяснить причины некоторых поступков участников экспедиции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Альбанов В. На юг, к Земле Франца Иосифа. М. 2007.
2. Брусилов Г.Л. Выписка из судового журнала шхуны «Св. Анна». Петроград, «Энергия», 1914.
3. Дневник матроса Александра Конрада [Электронный ресурс]. URL: <http://litresp.ru/chitat/ru/%D0%9A/konrad-aleksandr/dnevnik/3> (дата обращения 28.02.2022).
4. Едовин А.Г. «Коллекции экспедиций Г.Я. Седова, В.А. Русанова и Г.Л. Брусилова в фондах ГБУК АО «Архангельский краеведческий музей». // Полярные чтения 2017, СПб., 2018, с. 176-186.
5. Ивашина Н.А. Заключение № 3/629 от 10.12.2010 г.
6. Ивашина Н.А. Заключение № 3/257 от 5.04.2011 г.
7. Чванов М.А. Личный сайт. Рубрика Проза. Загадка гибели шхуны «Святая Анна». Опубликовано 28.01.2018 г. 210 с.

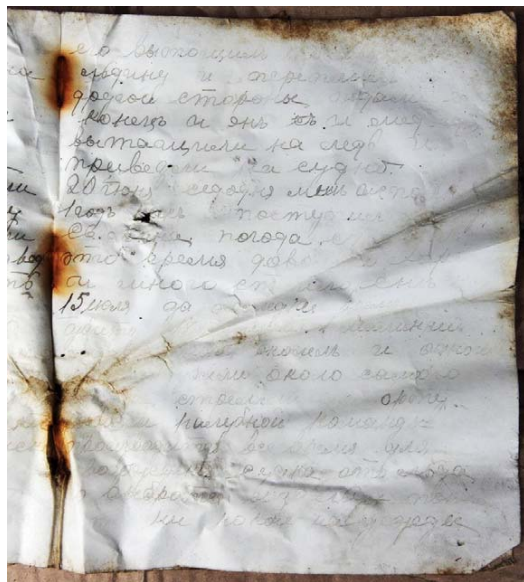


Рисунок 1. Лист дневника В. Губанова.
Фонды АКМ №28106/14.

**ВЗАИМООТНОШЕНИЯ СОВЕТСКОЙ РОССИИ И
ФИНЛЯНДИИ В 1917 – 1920 ГОДАХ:
ЧЕРЕЗ РЕВОЛЮЦИИ И ВООРУЖЕННЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ
К ЮРЬЕВСКОМУ (ТАРТУСКОМУ) МИРУ**

Силин А.В.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск, silin23@yandex.ru*

В статье анализируются сложные, противоречивые, порой весьма драматичные взаимоотношения, которые складывались между Советской Россией и Финляндией в 1917-1920 годах. Обе страны в этот период прошли через революции, гражданские войны и иностранные вторжения, на фоне геополитических интересов и идеологических доктрин («Великая Финляндия от моря и до моря», «мировая революция») между ними происходили вооруженные столкновения, которые закончились мирным соглашением. Некоторые современные исследователи считают это соглашение «Новым Брестом».

Ключевые слова: Советская Россия, Мурман, Карелия, Финляндия, Германия, Антанта, национальное самоопределение, независимость, революция, Гражданская война, интервенция, Юрьевский (Тартуский) мир.

В большевистской доктрине удивительным образом уживались, порой, сталкивались друг с другом две установки. Во-первых, установка интернациональная, связанная с идеей мировой революции, в результате которой должна

возникнуть Мировая пролетарская республика, ибо, согласно «Манифесту Коммунистической партии», у пролетариата нет Отечества, но обретет он весь мир. Во-вторых, установка национальная, связанная с признанием права наций на самоопределение, вплоть до полного отделения и создания самостоятельных государств. Обе эти установки, в той или иной степени, нашли свое воплощение в конкретной политике большевиков по отношению к Финляндии.

В работе В.И. Ленина «О праве наций на самоопределение», опубликованной в апреле-июне 1914 года, главной темой выступало право наций на самоопределение, в смысле отделения и образования самостоятельных государств. Седьмая (Апрельская) 1917 года конференция большевиков провозглашала право на отделение верным в принципе и признавалось справедливым требование независимости Финляндии. В «Декларации прав народов России», опубликованной 2(15) ноября 1917 года это право провозглашалось со ссылкой на преемственность с решением I Всероссийского съезда Советов (июнь 1917 года), подтвержденного «более решительно и определенно» II съездом Советов в октябре того же года [1]. Один из первых советских исследователей истории Гражданской войны в России Н.Е. Какурин писал о том, что «одним из основных моментов внешней политики Советского правительства являлось признание права на самостоятельное существование окраинных народов России» [2, с. 38].

Образцом реализации права на самоопределение и образование самостоятельного государства мог бы служить тот факт, что 18 (31) декабря 1917 года Совет Народных Комиссаров принял декрет о государственной независимости

Финляндии. Во время заседания СНК В.И. Ленин лично вручил в Смольном текст декрета премьер-министру Финляндии П.-Э. Свинхвуду, возглавлявшему финляндскую правительственную делегацию, и К. Энекелю - государственному секретарю [9, с. 39].

Однако, следует подчеркнуть, что большевики не возводили право наций на самоопределение в некий абсолют и политический императив, рассматривали это право с позиций политической целесообразности, оно, с их точки зрения, целиком определяется «условиями социальной обстановки, характером власти в стране и, вообще, всем ходом общественного развития» [4, с. 155].

В докладе И.В. Сталина по национальному вопросу на Седьмой (Апрельской) 1917 года конференции РСДРП(б) указывалось, что «вопрос об отделении решается в каждом отдельном случае самостоятельно, в зависимости от обстановки, и именно вопрос о признании права на отделение не смешивать с вопросом о целесообразности отделения при тех или иных условиях» [5, с. 53]. Помимо этого, находясь в русле классового подхода к пониманию развития общества и пропагандируя идею «мировой пролетарской революции», которая, казалось, вот-вот воплотится в жизнь, большевики отдавали явное предпочтение «самоопределению для трудящихся», а не самоопределению для наций в целом. В.И. Ленин в письме деятелям революционного крыла Финской социал-демократической рабочей партии (К. Маннеру, О. Куусинену и другим) от 11(24) ноября 1917 года писал: «Мы рассчитываем на братскую помощь революционной социал-демократии Финляндии. Да здравствует международная

социалистическая революция!» [15]. Одновременно большевики признавали, что обретение национальной независимости облегчает борьбу трудящихся этих наций за их социальное освобождение [6, с. 4].

И.В. Сталин, являвшийся народным комиссаром по делам национальностей, выступая на заседании ВЦИК 22 декабря 1917 (4 января 1918) года с докладом «О независимости Финляндии», заявил, что фактически «Совет народных комиссаров дал свободу помимо своей воли не народу, не представителям пролетариата Финляндии, а финляндской буржуазии, которая странным стечением обстоятельств захватила власть и получила независимость из рук социалистов России». И в том же докладе Сталин резюмировал: «Пусть же независимость Финляндии облегчит дело освобождения рабочих и крестьян Финляндии и создаст прочную базу для дружбы наших народов» [7, с. 24]. Тем не менее, для разработки мероприятий, вытекающих из признания независимости Финляндии, была создана российско-финляндская согласительная комиссия на паритетных началах. Стоит отметить, что одновременно с Совнаркомом, в конкретно-исторических условиях конца 1917 — начала 1918 годов, независимость Финляндии была признана французским и шведским правительствами [8, с. 56].

Работа комиссии продвигалась медленно, ибо за спиной Финляндии стояла Германия, руководствовавшаяся соображениями военно-стратегического порядка в мировой войне, которая стала усиленно интриговать, рассматривая обретение Страной Суоми независимости, как начало расчленения России. Автор статьи, опубликованной 18

января 1918 года в журнале «Deutsche Politik» («Немецкая политика. – А.С.), писал, что трудно себе представить «более ярко выраженную естественную границу между Финляндией и Россией, чем Онежское озеро» [9, с. 350]. Приграничные районы Карелии и Мурмана стали объектом не просто пристрастного внимания, но и территориальных претензий молодого государства. Эти районы «являлись особой и ведущей темой в германо-финляндских отношениях 1917–1918 годов» [10, с. 219].

В январе 1918 года в Финляндии, не без влияния Октябрьской революции в России, вспыхнула рабочая революция. 1 марта Совет народных уполномоченных (рабочее правительство Финляндии. – А.С.) для стабилизации своего международного положения подписал договор «Об укреплении дружбы и братства между Российской и Финляндской Социалистическими Республиками». С советской стороны договор был подписан В.И. Лениным, Л.Д. Троцким, И.В. Сталиным, П.П. Прошьяном. Позже, выступая на IV Чрезвычайном Всероссийском съезде Советов 14 марта 1918 года, В.И. Ленин говорил: «Подписав мир (Брестский мир – А.С.), мы получили то, что наши финляндские друзья получили от нас - передышку, помощь, а не гибель» [11, с. 107].

Через десять дней договор был опубликован в печати. В ходе переговоров финляндские уполномоченные Э. Гюллинг и О.Токой последовательно отстаивали национальные интересы собственной страны, предъявляя территориальные претензии к Советской России. Надежды и упования Сталина, как наркомнаца Советской России, высказанные им еще на съезде финских социал-демократов,

на «добровольный и честный союз финляндского народа с народом русским», в известной мере, оказались иллюзорными. По мнению советских представителей на переговорах, красным финнам не хватало пролетарского интернационализма. В результате в договоре появилась статья 15, в соответствии с которой РСФСР передавала Рабочей Финляндии территорию Западного Мурмана с Печенгским монастырем, прилегавшую к океану, в результате чего сопредельное государство должно было получить выход к Баренцеву морю. Хотя специально оговаривалось, что будет учтено желание местного населения, которое предполагалось свободно опросить на этот предмет. В.И. Ленин пообещал финским товарищам в дальнейшем рассмотреть вопрос о передаче Рабочей Финляндии Восточной Карелии [12, с. 224].

Включение в договор между Советской Россией и Рабочей Финляндией пункта о передаче Финляндии Западного Мурмана вызвало массовые протесты на Мурмане и в Архангельской губернии, как со стороны сторонников, так и противников советской власти. Последние поспешили объявить этот договор «Северным Брестом», они считали, этот акт наносит существенный удар по национальным интересам России. Подобного рода настроения нашли отражение в отложившихся в фонде «Общества северян» мемуарах известного архангельского кадета С.Н. Городецкого [13].

Вслед за революцией в Финляндии разразилась кровопролитная Гражданская война и выполнение подписанного договора зависело от развития ситуации в ходе этого гражданского противоборства. На сторону

красных финнов встали советские войска, находившиеся в то время в Финляндии. Как утверждал У. Черчилль, большевики еще 28 января 1918 года вторглись в Финляндию и захватили Гельсингфорс [14, с. 26]. Белые финны в гражданской войне в Стране Суоми пытались использовать в качестве весомого аргумента в борьбе за привлечение сторонников тему патриотизма, стремясь доказать, что они ведут борьбу за освобождение Финляндии от русских. Для этого утверждения были некоторые основания, так как Советская Россия попыталась оказать не только политико-идеологическое и военное содействие красным финнам, но и повлиять на рабочую Финляндию в сфере культурной. Так, согласно постановлению советского наркома просвещения А.В. Луначарского, Культурно-просветительская секция Гельсингфорсского исполкома была преобразована в Организационное бюро народного университета [15, с. 96].

На стороне белых финнов выступила Германия. Причины интервенции Германии в Страну Суоми заключались в том, что Германия опасалась «расширения Советской России, которая стояла за спиной финляндской революции», сама Германия стремилась нанести «чувствительный удар по могуществу большевистского правительства», которое, как утверждал генерал фон дер Гольц, командовавший 12-й пехотной дивизией («Балтийской дивизией»), подавлявшей финляндскую революцию, «империалистично в своем стремлении мировой революции», а также опасения немцев по поводу возможного усиления английского влияния на события в России [16, с. 112].

Немцы, начав еще в январе 1918 года переброску своих егерей, военного снаряжения и оружия в Финляндию,

продолжали оказывать в дальнейшем фактическую помощь белым финнам. Германия, как писали еще советские исследователи 1920-х годов, имела целью совместные с белофиннами действия на Севере России против русских, «заяв предварительно своими войсками Финляндию» [17, с 85]. По мере приближения весны, численность германских войск на территории Финляндии достигла 20 тысяч. Немцы также опасались, что при слабости Советской России после Брестского мира, Финляндия может стать легкой добычей Антанты; а вместе с захватом Балтийского флота мог быть создан новый и крайне опасный для немцев Восточный фронт на суше и на море.

После заключения Брестского мира между обеими сторонами была установлена демаркационная линия, но кайзеровские генералы и дипломаты мирным договором лишь частично зафиксировали границу с РСФСР. На карте, приложенной к договору и являвшейся ее составной частью, линия границы доводилась до района Брест-Литовска. Временная демаркационная линия устанавливалась в результате частных соглашений между командованием советских войск и противостоящих германских соединений, она во многом зависела от силы отпора германскому натиску и активизации партизанских выступлений в тылу немецких войск [18, с. 58].

В Протесте Советского правительства правительству Германии указывалось, что в ряде районов немецкие войска пересекали установленные демаркационные линии. В качестве одного из примеров подобных нарушений приводилась финская граница, где в ряде мест был «осуществлен переход на русскую территорию, например, на

севере на мурманском побережье». Характеризуя немецкую политику в Финляндии, составители документа констатировали, что она «терзает Россию» от Северного Ледовитого океана [19, с. 609, 611].

По свидетельству «пилигрима революции» [20] Тойво Антикайнена, во время гражданской войны в Финляндии Генеральный штаб финских белогвардейцев проектировал нападения на Карелию и Мурманскую железную дорогу по трем направлениям: через Куолаярви на Кандалакшу, через Ухту на Кемь, а также проектировалось направление на Петрозаводск [21, с. 8]. Современные исследователи отмечают, что экспансионистские планы и действия белофиннов были направлены на создание «Великой Финляндии от моря и о моря», с включением в ее состав не только Карелии, но и Кольского полуострова, а при благоприятных обстоятельствах – большего. Указанных целей белофинны стремились достичь на протяжении нескольких лет, используя как военные так и иные методы [22, с. 268].

Как отмечал Н.Е. Какурин, проникновение германских войск в Финляндию под предлогом обеспечения там порядка действительно создавало угрозу Мурманской железной дороге, проходившей вблизи финляндской границы, а также Мурманску с его обширными складами военных припасов и снаряжения, созданными там союзниками России по мировой войне. Исследователь подчеркивал, что опасение за целостность этих складов явилось одним из мотивов высадки десантов Антанты на мурманском побережье весной 1918 года, что повлекло за собой образование нового фронта уже в российской Гражданской войне [2, с. 176-177].

Линия центральной советской власти заключалась в лавировании между странами Антанты и Германией, использовании помощи бывших союзников для обороны Мурмана и Мурманской железной дороги от белофиннов и пресечении возможного их выхода (вместе с немцами) к морю. В.И. Ленин в статье «О чесотке», написанной в феврале 1918 года задается риторическим вопросом: можно ли осуждать представителя победившего эксплуатируемого класса, подвергшемуся разбойному нападению со стороны империалистической Германии за «сделку с разбойниками» англо-французами, за получение от них оружия и картошки за деньги или за лес и можно ли такую сделку считать нечестной, позорной, нечистой? И категорически отвечает на этот вопрос: «Нет, нельзя» [23, с. 363]. Но действовать нужно было очень тонко, чтобы не спровоцировать немцев на разрыв Брестского мира.

В конце марта - начале апреля 1918 года белофинские отряды численностью до 2,5-3 тысяч человек перешли в наступление на Мурмане и в Карелии, но в ходе упорных боев были отброшены советскими отрядами и красными финнами. Однако, как отмечается современными исследователями, указанные события не означали ликвидации опасности повторного вторжения [22, с. 69]. Напротив, опасность только увеличилась после завершения Гражданской войны в Финляндии победой белых финнов в начале мая 1918 года. Дэвид Ллойд Джордж в своих «Военных мемуарах» отмечает, что в первые дни мая финские войска подошли к Печенге, но были отброшены русскими отрядами, действовавшими совместно с отрядом английских моряков [24, с. 83]. Вообще, нужно подчеркнуть, что май 1918 года —

это время достаточно тяжелое для Советской России. Германские войска, нарушив условия Брестского мира, заняли весь Крым. Советская дипломатия, по словам Г.В. Чичерина, была вынуждена вести ежедневную, ежечасную борьбу, чтобы «поставить перед этим продвижением плотины или же направить его в русло, не угрожающее существованию Советской России» [18, с. 59]. 11 мая 1918 года В.И. Ленин пишет Протест германскому правительству против оккупации Крыма, в котором, в частности, указывается: «Мы еще раз настоятельно просим германское правительство сообщить нам, стоит ли оно на позиции желательности мира с Украиной, Финляндией и Турцией и какие шаги оно предприняло или предпримет в этих целях» [25, с. 321].

После окончания Гражданской войны в Финляндии и победы в ней белых финнов, взаимоотношения Страны Суоми с Советской Россией, как взаимоотношения двух независимых государств, выстраивались очень трудно. В ноябре 1918 года закончилась Первая мировая война, и Финляндия сменила свою внешнеполитическую ориентацию с прогерманской на проантантовскую. Финляндские правящие круги вынашивали планы захвата русских территорий, не только Восточной Карелии и Печенги, но даже Петрограда, Онежского края и Кольского полуострова. С весны 1919 года финская печать стала активно пропагандировать идею похода на Петроград.

В апреле 1919 года белогвардейские формирования, поддерживаемые материально белофинским правительством, выбив красные части из Олонца, начали распространяться к Лодейному Полю, стремясь таким

образом отрезать взаимодействие красных подразделений, действовавших на мурманском направлении, с их базой, выйдя на линию Мурманской железной дороги. Эти формирования приняли название Олонецкой добровольческой армии. Это предприятие было задумано и осуществлено без ведома русских антибольшевистских организаций, находившихся в Финляндии, и его скрытой целью являлось присоединение Восточной Карелии к Финляндии [26]. В самой Финляндии интервенционистские действия в Восточной Карелии и на Мурмане получили название «Племенных войн» [27, с. 7;6].

Однако, действиями Онежской озерной флотилии и сухопутных красных частей продвижение противника было приостановлено, а затем у Видлицы противник понес серьезное поражение и остатки белогвардейцев отхлынули к финляндской границе. Осенью 1919 года происходит очередная попытка Финляндии осуществить свои территориальные претензии, организовав новое вторжение белогвардейских отрядов в Карелию.

Советской стороной 11 сентября 1919 года было предложено начать мирные переговоры, но это предложение финляндской стороной было отклонено. Предложения советской стороны об открытии переговоров о перемирии поступали и позже, но финляндская сторона срывала открытие переговоров, выдвигая ряд заведомо неприемлемых условий. Потребовался почти год, чтобы, наконец, финское правительство приняло советское предложение. Переговоры начались в Юрьеве (Тарту) 12 июня 1920 года. Сторону РСФСР на переговорах представляли Я.А. Берзин, П.М. Керженцев, Н.С. Тихменев,

сторону Финляндии – О.К. Паасикиви, Ю.Х. Веннола, А. Фрей, К.Р. Вальден, В. Таннер, В. Вайонмаа. 13 августа 1920 года был подписан договор о перемирии, а 14 октября того же года Юрьевский (Тартуский) мирный договор. Некоторые современные исследователи, например, А.В. Смолин, проводят параллель между Брестским миром 1918 года и Юрьевским (Тартуским) миром 1920 года, называя последний «Новым Брестом» [28]. Историк считает, что в обоих случаях Советская Россия ненадолго пожертвовала территориями ради выигрыша времени и сохранения власти большевиков с тем, чтобы вскоре вернуть потерянное. Указанное сравнение, также как и рецензенту монографии А.М. Смолина, представляется упрощением [29, с. 181]. В 1918 году большевики не сомневались в скорой победе германской революции, споры шли лишь о сроках ее наступления. К декабрю 1920 года настроения среди большевиков изменились – многие из них были удивлены тем, что польский пролетариат не поддержал Красную Армию, которая потерпела под Варшавой серьезное поражение, идее мировой революции был нанесен чувствительный удар. Понятие «временная и частичная стабилизация капитализма» возникло несколько позже, но по существу была очевидна необходимость видоизменения старой политики, ее корректировки с учетом новой реальности. Поэтому вопрос о пересмотре границ всерьез долгие годы не вставал.

Мирный договор был подписан, но проблемы в советско-финляндском мирном урегулировании остались, так как в октябре 1921 года предпринимается очередное финское вооруженное вторжение в пределы Карелии (так называемая

«Карельская авантюра», организованная правыми кругами Финляндии) [30, с. 25], которое, в итоге, было отбито. По свидетельству деда автора этих строк, Силина Григория Ивановича (1903-1987), служившего в 1920-е годы во 2-м пограничном отряде на советско-финляндской границе (рис.1), обстановка там была достаточно напряженная.



Рисунок 1. Силин Григорий Иванович.
Царское Село, 1931 год
(фото из семейного архива автора)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Антикайнен Т. О гражданской войне в Карелии // В боях за Советскую Карелию. Л.: ОГИЗ, 1932. С.7-31.
2. Венцов-Кранц С.И., Белицкий С.М. Красная гвардия. М.: Воениз, 1924. 182 с.
3. ГАРФ. Ф. Р-5867. Оп.1. Д.5. Л.47.
4. Голдин В.И. Север России в огне Гражданской войны. Иностранная интервенция и ее последствия. Август-декабрь 1918 г. Архангельск, 2021. 660 с.
5. Голдин В.И., Журавлев П.С., Соколова Ф.Х. Русский Север в историческом пространстве гражданской войны. Архангельск: Изд-во «СОЛТИ», 2005. 350 с.
6. Голдин В.И., Соколова Ф.Х., Шапаров А.Г. Гражданская война и международная интервенция на Русском Севере: критическое суждение о книге израильского историка // Вопросы истории. 2020. №10(4). С. 265-272.
7. Данков М.Ю. «Пилигрим революции» (о судьбе Т. Антикайнена – участника Гражданской войны в Карелии) // 1918 год в судьбах России и мира: развертывание ширококомасштабной Гражданской войны и международной интервенции: сб. материалов науч. конференции / Отв. ред. В.И. Голдин и др. Архангельск: Солти, 2008. С. 45-50.
8. Декларация прав народов России // Ленин и Сталин. Сборник произведений к изучению истории ВКП(б). В II-х т. М.: Партиздат, 1936. Т. II. С. 17-19.
9. История внешней политики СССР. 1917-1980 /под ред. А.А. Громыко, Б.Н. Пономарева. В 2-х т. М.: Наука, 1980. Т. 1. 496 с.
10. История дипломатии / Под ред. В.П. Потемкина. В III-х т. М.ОГИЗ, Госполитиздат, 1945. Т. II. 423 с.
11. Какурин Н.Е. Как сражалась революция. В 2-х т. М.: Политиздат, Т. 1. 272 с.
12. Какурин Н.Е. Как сражалась революция. В 2-х т. М.: Политиздат, Т. 2. 431 с.

13. Ленин В.И. Доклад о ратификации мирного договора 14 марта // Ленин В.И. Полн. Собр. Соч. 5-е изд.-е. В 55-ти т. М.: Политиздат, 1974. Т. 36. С. 92-111.
14. Ленин В.И. О чесотке // Ленин В.И. Полн. Собр. Соч. 5-е изд.-е. В 55-ти т. М.: Политиздат, 1974. Т. 35. С. 361-364.
15. Ленин В.И. Письмо финским товарищам // Ленин В.И. Полн. Собр. Соч. 5-е изд.-е. В 55-ти т. М.: Политиздат, 1974. Т. 35. С. 90.
16. Ленин В.И. Протест германскому правительству против оккупации Крыма // Ленин В.И. Полн. Собр. Соч. 5-е изд.-е. В 55-ти т. М.: Политиздат, 1974. Т. 36. С. 320-321.
17. Ллойд Джордж Д. Военные мемуары. В 6-ти т. М.: Соцэкгиз, 1937. Т. 6. 251 с.
18. Петров В.П. Непокорившиеся кайзеровскому нашествию. М.: Наука, 1988. 207 с.
19. Свечников М.С. Революция и Гражданская война в Финляндии. 1917-1918 годы: Воспоминания и материалы. М.,Пг.: Гос. изд-во, 1923. 112 с.
20. Силин А.В. «Интеллигентный пролетарий»: учитель в Российской революции и Гражданской войне: (на материалах Европейского Севера). Архангельск: КИРА, 2009. 173 с.
21. Смолин А.В. «Новый Брест». Тартуский Советской России с Финляндией 1920 г. СПб.: Евразия, 2020. 384 с.
22. Сталин И.В. Доклад по национальному вопросу // Сталин И.В. Соч. В 23-х т. М.: Госполитиздат, 1951. Т. 3. С. 49-55.
23. Сталин И.В. О независимости Финляндии. Доклад на заседании ВЦИК 22 декабря 1917 г. (Газетный отчет) // Сталин И.В. Соч. В 23-х т. М.: Госполитиздат, 1947. Т. 4. С. 22-24.
24. Сталин И.В. Октябрьский переворот и национальный вопрос // Сталин И.В. Соч. В 23-х т. М.: Госполитиздат, 1947. Т. 4. С. 155-167.
25. Сталин И.В. Речь на съезде Финляндской социал-демократической партии в Гельсингфорсе 14 ноября 1917 г. // Сталин И.В. Соч. В 23-х т. М.: Госполитиздат, 1947. Т. 4. С. 1-5.

26. Терещенков Л.Е. Работа Карельского Истпарта по формированию исторической памяти о революции и Гражданской войне в Карело-Мурманском регионе // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2010. № 7. С. 23-27.
27. Фельштинский Ю. Крушение мировой революции. Брестский мир: Октябрь 1917 – ноябрь 1918. М.: ТЕРРА, 1992. 656 с.
28. Худoley К.К. «Новый Брест» или частичная стабилизация? Рецензия на книгу: Смолин А.В. «Новый Брест». Тартуский Советской России с Финляндией 1920 г. СПб.: Евразия, 2020. 384 с. // Балтийский регион. 2021. Т. 13. № 1. С. 180-183.
29. Черчилль В. Мировой кризис: воспоминания, посвященные послевоенному периоду / Пер. с англ. с предисл. И. Минца. М.: Воениз, 1932. 327 с.

УДК 629.7.014

**«ЗАРОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОЙ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ
И СМП (СЕВМОРПУТИ)» Н.С. БОБРОВА
КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК**

Вологжанинов Д.Г.

Северный (Арктический) федеральный университет

имени М.В. Ломоносова,

г. Архангельск,

vologzhaninoff.dmitry@yandex.ru

В архиве Института Арктики и Антарктики (г. Санкт-Петербург) хранится произведение советского писателя, редактора, журналиста и военного корреспондента Николая Сергеевича Боброва (литературный псевдоним Бобров-Новгородский) (1892-1959). В данной работе представлена история развития полярной авиации в Российской империи и в СССР довоенного времени (до начала 1930-х годов). Книга называется «Зарождение советской полярной авиации и СМП (Севморпути)» и была написана в 1946 году. Это был первый большой труд, повествующий об истории развития полярной авиации с начала и до середины XX века, сначала в Российской империи, а затем и в СССР. Особенности содержания этой книги и посвящена данная статья.

Ключевые слова: *Арктика, Антарктика, полярная авиация, полярные станции, самолёты, воздушный транспорт.*

Книга Н.С. Боброва «Зарождение советской полярной авиации и СМП (Севморпути)» посвящена деятельности

русских, а затем и советских полярных авиаторов. Это издание также примечательно тем, что в России до сих пор официально не опубликовано, а само оно хранится в Санкт-Петербургском архиве Института Арктики и Антарктики как раритетный материал. Учитывая, что данная книга написана ещё в сталинское время и затрагивает внутреннюю политику СССР, она содержит и обвинения в адрес оппонентов вождя, то есть в ней присутствует ангажированность и нападки на уже умерших или казнённых противников Ленина и Сталина. К сожалению, уже вряд ли будет известен ответ на вопрос, действительно ли Бобров считал этих людей врагами народа или действовал подобным образом, опасаясь репрессий.

Бобров также был и профессиональным лётчиком: в 1917 году он служил в первом авиаполку, который был расквартирован в Гатчине. Участник Первой мировой и Великой Отечественной войн, автор более двадцати книг.

В книге история авиации отсчитывается с лета 1909 года, когда со Шпицбергена к Северному полюсу отправился аэростат «Америка II». На борту аэростата находились русский лётчик Николай Евграфович Попов, а также американцы Мелвин Ваниман и Вальтер Уэльман. К сожалению, полёт оказался неудачным. Согласно описанию события, кожаный гайдроп, служивший для регулирования высота полёты, оборвался. Уэльман приказал Попову приземлиться. Аэростат потерял высоту, пролетая над берегами Шпицбергена. В это время мимо них проплывало промысловое судно из Норвегии. Оно-то и спасло лётчиков от гибели. Впоследствии Попов вернулся в Россию и продолжил полёты. Но однажды он попал в страшную аварию, и, к сожалению, лишился возможности летать. В 1930 году он умер.

Далее мы узнаём, что через пять лет после полета аэростата «Америки II», в 1914 году, экспедиция известных русских путешественников под командованием Георгия Яковлевича Седова и Владимира Александровича Русанова отправилась покорять Арктику, и бесследно исчезла. Для поисков пропавшей экспедиции была снаряжена лётно-поисковая команда под руководством лётчика Яна (Ивана) Иосифовича Нагурского. Самолёт Нагурского располагался на одном из кораблей экспедиции – «Печора». И это был поплавковый «Морис Фарман» с мотором «Рено». Корабль отправился в путь из Александровска 31 июля. Как отметил автор, это было «важнейшее событие в истории освоения Арктики», и с этим утверждением трудно не согласиться.

Из данного произведения мы также можем узнать, что первые испытательные полёты Нагурского прошли 7 августа 1914 года. Затем уже сам Ян Иосифович взлетел в небо. Для ориентации в пространстве он использовал шлюпочный компас. Пролетая над западным берегом Крестовой Губы, который был полускрыт в тумане, Нагурский добрался до мыса Литке. После этого лётчик обогнул Баренцевы острова и развернулся обратно. В 9 часов утра он совершил посадку у мыса Борисова. За 4 часа 20 минут без перерывов Нагурский пролетел 450 километров. Это был первый полёт данного самолёта в Арктике. В том же месяце Ян Иосифович совершил ещё четыре полёта, в т.ч. и на поиски судна «Святой Фока», на котором отплыл в своё последнее путешествие Седов.

Уже 31 августа Нагурский и механик Кузнецов пересекли Новую Землю и увидели с высоты Карское море. Полёт был завершён в Крестовой губе, а самолёт был разобран и погружён на «Печору» для доставки в Архангельск. Ещё одна

попытка использовать самолёт была проведена во время экспедиции Вилькицкого, отправившейся на запад в 1914-1915 гг. Для участия в экспедиции был приготовлен самолёт типа Фарман XVI, за штурвал должен был сесть лётчик Александров. Во время первых пробных полётов в бухте Провидения произошло повреждение самолёта, из-за чего задание не было выполнено до конца. Во время зимовки судна Таймыр в заливе Толля (Таймыр) самолёт был переделан в аэросани, развивавшие скорость до 40 км/час и буксировали за собой двое саней с грузом. Но в разгар первой мировой войны авиационные эксперименты в Арктике были прерваны. В 1917 году Нагурский попал в авиакатастрофу, но сумел чудом выжить и недолгое время прослужил в красной авиации, а затем эмигрировал в Польшу. В РСФСР, а затем и в СССР он почти сорок лет считался пропавшим без вести, так как его документы были утеряны из-за хаоса гражданской войны. Лишь в 1956 году стало известно, что он жив и работает инженером-конструктором. Нагурский сумел чудом выжить и эмигрировать в Польшу, где и прожил до самой своей смерти в 1976 году.

Уже после Октябрьской революции советский вождь Владимир Ильич Ленин принял в Смольном первую советскую авиационную делегацию. По словам Боброва, Ленин обещал лётчикам всегда помогать развивать авиацию. В тексте также упоминается и Иосиф Виссарионович Сталин как соратник Ленина, вместе с ним *«уже тогда видевшие необходимость создания авиапромышленности»*. Алексей Иванович Рыков, ставший преемником Ленина как глава Советского правительства, в тексте назван «подлым предателем» (а книга была написана в 1946 году, уже после

Большого террора и Великой Отечественной войны). Ему же приписывается фраза: *«Авиация – это оранжерейная роза, которую хотят преподнести голодному крестьянину»* и требование *«Закреть авиационные заводы!»*. Предателями объявлены Николай Иванович Бухарин, Лев Давыдович Троцкий, Юрий Ларин и их сторонники. Книга пропитана идеологизированностью и полностью оправдывает все действия Ленина и Сталина, а их противники объявлены «агентами иностранной разведки», на которых сваливаются все смертные грехи – от поджога единственного мотостроительного завода в Москве, принадлежащего французам до вредительства и попытки полного уничтожения русской и советской авиапромышленности [1, л. 5].

Отмечаются заслуги Николая Егоровича Жуковского и Сергея Алексеевича Чаплыгина как людей, придумавших рациональную форму крыла и современного тянущего винта. Автор связывает успехи Жуковского с оказанием помощи профессору со стороны Ленина, который «помог старому учёному осуществить его давнишнюю идею по организации научного авиационного учреждения» – создать Академию воздушного флота, которая вместе с Академией ЦАГИ «заложила научный фундамент для мощного воздушного флота нашей страны». Автор неоднократно подчёркивает, что оба вождя – и Ленин, и Сталин были заинтересованы авиацией и подписывали множество указов, способствовавших развитию самолётов в стране, и *«ещё на заре авиации увидели огромное значение её в руках прогрессивного класса – в руках трудящихся»* [1, л. 8].

Как отмечено в труде, осуществление планов по освоению Арктики с помощью авиации на далёком Севере отодвигалось из-за гражданской войны и отсутствия пригодных для полёта самолётов. Но уже в 1920 году начались работы по освоению западного участка Севморпути и гидрографическая экспедиция «по ограждению морского пути от случайных и непредвиденных опасностей». Не менее важной задачей было и оснащение новых, осваиваемых территорий, создание новых радиостанций и электростанций, предполагалось не только освоить Арктику, но и наладить воздушное сообщение Сибири с Арктикой и соединить бассейны Оби и Енисея, чтобы развить работу гидрографов.

Бобров в своём труде ссылается на источники: книгу А.В. Сергеева «Как создавался Красный Воздушный флот» и проект инженера Казакова (инициалы не указаны) по обследованию Маточкина Шара, Карских ворот, Вайгача и Югорского Шара с целью установить там экспедиционные базы и наладить регулярную работу аэропланов. К ней прилагается записка учёного и путешественника П.Г. Кушакова по снабжению станций аэропланами типа «Ильи Муромца» и определению сметы (расчёта расходов) для ангаров, где бы хранились эти аэропланы. Также Бобровым цитируется доклад профессора Н.А. Рынина о роли авиации в Северной промысловой экспедиции, где указаны два способа применения авиации – полёты с постоянной базы (Архангельск, Усть-Печора, Мурманская гавань и др.) и с подвижных баз (экспедиционный пароход). Их цели – выявить состояние льдов, найти возможность для свободного подхода судов и перевозки припасов, а также

провести аэрофотографию. Организуют работы по применению авиации и аэрофотосъёмки три группы – основная база в Архангельске, пересылочная база в Архангельске и подвижные отряды.

В данном труде присутствуют ссылки и на отечественную прессу конца 1910-х – началу 1920-х годов, в которой описываются планы по созданию новых советских радиостанций и гидростанций, как в Арктике, так и в Сибири (авторы статей – Бергольц, Лебедев и др.) [1, л. 23-24].

Бобров отмечает, что сама полярная авиация в СССР зародилась и оформилась с 15 по 18 февраля 1922 года – в те дни в Москве проходило совещание по вопросам Севморпути, по результатам которого было принято положительное решение – продолжать развивать полярную авиацию в новом, Советском государстве.

Уже к 1923 году власти осознавали, что для того, чтобы в дальнейшем освоить Арктику, обязательно потребуются новые самолёты. Из данного труда мы можем узнать, что в том же году был основан Северный гидрографический отряд для работ на Новой Земле. Следующий, 1924 год, назван в книге «историческим для полярной авиации», так как «именно в этом году вечный покой Арктики нарушен был громом мотора советского самолёта». То есть, согласно данной книге, можно сделать вывод о том, что именно в 1924-м лётчики из СССР впервые пересекли арктические границы с целью исследовать холодные территории. Тогда же начальник экспедиции Николай Николаевич Матусевич решил отправить пилота Бориса Григорьевича Чухновского на Маточкин Шар. На судне, на котором плыл путешественник, находился и двухместный поплавковый

местечковый самолёт фирмы Юнкерса «Ю-20». Самолёт использовался, по выражению автора, «для освещения ледовой обстановки на подступах к Маточкину Шару».

Но также отмечено, что *«помимо ледовых разведок самолёт экспедиции дал возможность отыскать немало опасных кораблевозждению банок»* [1, л. 30].

Уже в 1925 году в работе экспедиции участвовали два самолёта такого же типа. Они совершили первый в истории СССР дальний перелёт – из Архангельска на Новую Землю. По прилёте начальство провело разведку, что позволило руководителям Карской экспедиции найти короткий, но при этом удобный путь для экспедиционных судов. После дальнейших полётов постепенно были уточнены лоции Карского моря и Новой Земли. С 1926 года в Белом море появились новые самолёты для тюленепромышленников. К 1929 году у очередной Карской экспедиции появилась мощная летающая лодка «Дорнье-Валь», чей радиус действия был больше, чем у «Ю-20». Теперь без самолётов невозможно было обойтись при кораблевождении в ледовых условиях.

«Так зачиналась советская полярная авиация, столь развившаяся за последние годы, так стали расти кадры лучших в мире полярных лётчиков, скоро поразившие весь мир своими знаниями и мужеством», - отмечает Бобров [1, л. 31].

Как отмечает Бобров, первый проект полёта на полюс с целью посадки родился именно в СССР, но не каждому человеку этот факт был известен. Идея проекта принадлежала Борису Илиодоровичу Россинскому, ещё в 1921 году решившему перелететь на Северный полюс вместе с Фритьофом Нансеном, великим учёным с мировым именем, норвежским полярным исследователем, основателем

физической океанографии, гуманистом, филантропом и лауреатом Нобелевской премии, внёсшему большой вклад в спасение миллионов граждан во время голода в Советской России. В тот же год Россинский совершил перелёт рейсом Москва-Самара-Москва. Автор отмечает, что «под влиянием встреч с Нансеном, у Россинского в это время появилась идея полёта на Северный полюс». 7 октября 1924 года в Германии прошло первое заседание «Международного общества по изучению Арктики при помощи воздушных аппаратов». Тогда речь шла о проекте немецкого исследователя Вальтера Брунса об организации воздушного моста: Амстердам (Голландия) – Копенгаген (Дания) – Петроград (СССР) – Ванкувер (Канада) – Сан-Франциско (США) с помощью цеппелинов – больших дирижаблей, названных по имени их создателя Фердинанда Цеппелина. Ещё за десять лет до этого собрания Нансен предвидел в своей книге «В страну будущего», что авиация для судоходства в крупных морях будет играть важную, значимую роль. Он же предложил идею о создании воздушной разведки.

Нансен, председательствуя на этом заседании и участвуя в обсуждении упомянутого проекта, отметил, что «... в случае участия СССР в организации научно-опытного полёта в Арктику, осуществление его можно считать вполне обеспеченным» [1, л. 30]. Но по состоянию здоровья Нансен уже не мог принимать участие в полётах, а об его участии в экспедиции на Северный полюс уже не могло идти и речи. В 1930 году он умер, не дожив почти пять месяцев до 69-летия.

В заключительной части труда приводится краткое упоминание о дальнейших авиационных экспериментах в СССР с 1925 по 1940 годы – полёты Бабушкина и Михеева,

Чухновского, Слепнёва, Водопьянова, Чкалова, Громова, Молокова, Мазурука, Алексеева. Упоминаются и такие события, как спасение челюскинцев, полёт четырёхмоторного самолёта «Н-170» и открытие полярной станции «Северный полюс-1».

Завершается книга словами: *«Гул моторов и самолётов отразился эхом во всех уголках земного шара, вызывая радость и восхищение у советских друзей и бессильную злобу у обречённых на гибель врагов»* [1, л. 32].

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что сама книга как исторический источник является ценным материалом, потому что она является редким раритетом, в ней есть не одна отсылка к архивным историческим документам и публикациям. Указаны имена лётчиков и исследователей, внёсших свой вклад в развитие полярной авиации, даты знаменательных событий в советской авиации, описание прогрессивных планов авиационной деятельности в СССР. Тем не менее, у книги есть и недостатки: политическая ангажированность и нападки на неугодных властям деятелей, а история полярной авиации 1930-х годов в данном труде описана на одну страницу, что не позволяет в полной мере дать объективную оценку событиям столетней давности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 5.
2. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 8.
3. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 23-24.
4. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л.30.
5. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 31.
6. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 30.
7. Бобров Н.С. Зарождение советской полярной авиации и Севморпути (СМП) как исторический источник // ААНИИ. Ф.14. Оп.1. Д. 1453. Л. 32.

УДК: 327.2

АРКТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ США: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Рыжков С.И.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск,
sergryzhkov@mail.ru*

Статья посвящена истории освоения арктического региона Соединенными Штатами Америки, изменению приоритетов данного государства относительно Арктики и анализу современной арктической стратегия США, прежде всего, ее военной составляющей.

Ключевые слова: *арктическая стратегия США, освоение Арктики, геополитические интересы, «вторая арктическая гонка».*

1494 год. Прошло всего пара лет с того дня, когда была открыта Америка. Между Испанией и Португалией заключается Тордесильяский договор о разделе сфер колониальных захватов в Западном полушарии, согласно которому проведена демаркационная линия через Атлантический океан, земли к востоку от которой признавались португальскими, а к западу – испанскими.

Эту дату принято считать официальной точкой отсчета начала открытой конкуренции мировых держав за контроль над ресурсами планеты, расположенными как на суше, так и на море. С течением времени менялся состав участников этого противостояния, конкретный предмет спора, однако

суть вопроса оставалась прежней – борьба за ресурсы. Сегодня интересы ключевых акторов на мировой арене – это не только конкретные полезные ископаемые вроде нефти и газа или сама территория, но и транспортные артерии, и стратегически выгодные места для размещения военных баз.

В XXI веке главной ареной конкуренции ведущих держав планеты (помимо собственно арктических и субарктических государств) становится Арктика. Одним из самых активных игроков в регионе, несомненно, являются Соединенные Штаты Америки, по-прежнему настаивающие на сохранении своего статуса мирового лидера.

США начали освоение региона гораздо позже других арктических государств – России, Дании и Норвегии. Расширение территории молодого американского государства в основном шло в других направлениях. Однако и на Арктику США начали обращать все более пристальное внимание.

Первоначально это был чисто экономический интерес или борьба за ресурсы моря – американские китобои с начала 1850-х годов начали активно осваивать арктические просторы. Вскоре Соединенные Штаты продемонстрировали государственную заинтересованность в полярном регионе. В 1865 году в Северном Ледовитом океане появился первый американский военный корабль «Винсеннес».

Формально, Соединенные Штаты Америки стали арктической державой с 1867 года, когда Российская Империя, в обмен на 7,2 млн. долларов, уступила США русские владения в Северной Америке. В соответствии со статьями данного договора, российская западная граница берет свое начало в Беринговом проливе. Рубежная точка

находится между островами Крузенштерна и Ратманова, откуда, если следовать словам документа, по прямой линии идет безгранично к северу.

Казалось бы, статус арктических государственных границ между Российской Империей и Соединенными Штатами Америки определен и законодательно оформлен. Однако уже вскоре выяснится, что американцы весьма широко трактуют изречение о границе. Свидетельством этого станет ряд экспедиций со стороны США в Арктику. Известные экспедиции А. Грили, Дж. Де Лонга, Д. Даннхауэра на территорию российского сектора Арктики покажут, что американцы не считают договор жестким и окончательный раздел региона еще впереди. По сути, эти экспедиции вкупе с аналогичными норвежскими, шведским и российскими вариантами освоения Арктики позволят в дальнейшем исследователям и политикам назвать этот период в истории «первой арктической гонкой». Почти сразу появляются и спорные моменты. Одним из них будет борьба за остров Врангеля.

Остров Врангеля, открытый еще в 1787 году российским гидрографом Г. Сарычевым и нанесенный в 1823 году на карту Ф. Врангелем, станет показателем начавшегося арктического противостояния, в котором примут участие не только Россия и США, но и Великобритания с Канадой.

В 1867 году на острове побывают китобои с судна «Нил» под командой капитана Т. Лонга, который и даст острову имя российского полярного исследователя.

В 1881 году американцы пойдут еще дальше – на острове будет установлен флаг США, а исполняющий обязанности губернатора Аляски К. Хупер объявит его территорией

Соединенных Штатов, несмотря на то, что остров находится в пределах российских границ согласно Договору 1867 года.

До 30-х годов XX века остров Врангеля будет «яблоком раздора» арктических держав, пока окончательно не будет признан советской территорией.

Однако борьбой за остров Врангеля освоение региона Соединенными Штатами дело уже не ограничится. В 1897 году президент США У. Мак-Кинли провозгласит «большую арктическую стратегию», целями которой будут укрепление позиций США на Аляске, возможное открытие новых территорий и достижение Северного полюса. Со стороны правительства пока это будут не более, чем слова. Арктика все еще остается во многом уделом отважных романтиков-первооткрывателей, которым государство оказывает весьма скромную поддержку. Циркумполярный мир, главным образом в силу своей труднодоступности, еще не входит в сферу первоочередных интересов ведущих стран мира.

Скорее, можно сказать, что арктическая политика всех заинтересованных государств в XIX – начале XX века, в том числе и США, носит размытый, зачастую спонтанный характер с отсутствием четко выраженных целей. Подтверждением этого является ответ президента США У. Тафта на телеграмму, присланную американским полярным исследователем Р.Э. Пири о покорении Северного полюса. На слова, что «полюс находится в его (президента) распоряжении», У. Тафт учтиво замечает, что «затрудняется найти применение для этого интересного и щедрого дара». Понадобится время, чтобы арктические державы в полной мере осознали всю значимость и оценили открывающиеся перспективы региона.

Первая мировая война не обойдется без Арктики. Можно констатировать, что последующая за ней интервенция на Русском Севере, в которой примут участие и американские войска, станет первым открытым противостоянием в Арктике. В историю события того времени войдут как «первая арктическая война».

После первой мировой войны Арктика входит в зону ключевых интересов не только арктических государств, но и ведущих стран мира. Они декларируют свою заинтересованность регионом, активно идет его освоение как в военном, так экономическом и научном планах. По сути, этот процесс можно назвать «новым открытием Арктики», характеризующийся секторальным делением региона.

США, в статусе молодой мировой державы, не остается в стороне. Уже в 1924 году государственный секретарь США Чарльз Эванс Хьюз открыто заявляет, что США «не могут позволить, чтобы огромная неисследованная территория в миллион квадратных миль, прилегающая к Соединенным Штатам, попала бы в руки другой державы» [1]. Но особо активно США пока себя не проявляют, более того, наиболее амбициозные проекты по освоению региона, например, как «план Демби» (названный по имени министра ВМС) поддержки со стороны руководства государства не находят. В отношении же секторального деления региона позиция США следующая – подобный принцип раздела Арктики не признается, но и не оспаривается.

Вторая мировая война показала потенциальную значимость и в то же время угрозу арктического региона как для СССР, так и для США. Если в нашем случае это были уже реальные боевые действия, то для США это была явная

демонстрация, что Арктика может стать и театром боевых действий непосредственно в самой Северной Америке (например, в случае захвата теми же немцами Гренландии).

Начавшаяся «холодная война» будет означать милитаризацию арктического региона. США в первую очередь займутся развитием военной инфраструктуры в Арктике. Усилится группировка ВВС на Аляске, будут заложены военные базы в Гренландии и Исландии. Постепенно спор за Арктику начнет переходить и в юридическое русло.

Одним из первых документов станет Соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним между СССР и США от 25 мая 1972 года, а незадолго до этого, в 1971 году появится новая, комплексная арктическая стратегия Соединенных Штатов. Она получит название Меморандум по проблемам национальной безопасности №144. Стратегия будет базироваться на трех принципах:

1. обеспечение защиты национальных интересов в Арктике;
2. поощрение международного сотрудничества в регионе;
3. защита окружающей среды в циркумполярном мире.

В последующие два с лишним десятилетия последует принятие ряда законом, непосредственно касавшихся Арктики, а также будут подписаны ряд соглашений с Советским Союзом, которые во многом будут иметь отношение к защите окружающей среды в регионе. Однако ключевые противоречия между государствами, касавшимися прежде всего территориальных споров, разрешены не будут.

«Вторая арктическая гонка», стартовавшая в начале XXI века, вновь актуализировала для США вопрос доктринального сопровождения арктической политики стран циркумполярного мира.

Документальным свидетельством попытки решения данного вопроса стал доклад Комиссии по арктическим исследованиям США «Цели и задачи арктических исследований, главное внимание в котором было посвящено процессу сокращения ледяного покрова в регионе, следствием чего должны стать более доступны энергоресурсы, расположенные на арктическом шельфе [2]. В докладе США также подтверждали свой статус арктического государства с соответствующим закреплением за Соединенными Штатами прилегающих шельфовых территорий.

Комиссия по арктическим исследованиям США продолжила свою работу и в дальнейшем, ежегодно предлагая новую версию доклада. Во многом результатом ее деятельности стали слушания в 2008 году в Конгрессе США по вопросам долгосрочной арктической стратегии. По итогам слушаний конгрессмены рекомендовали администрации президента разработать в ближайшее время государственную стратегию в Арктике.

Через полгода, в январе 2009-го, появится инициированный Советом национальной безопасности документ «Региональная политика США в Арктике». В нем вновь будут продекларированы интересы национальной безопасности в регионе, базирующиеся на таких положениях как ратификация США Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, а также значительное усиление морского и

военно-воздушного присутствия. Первое будет означать усиление американского ледокольного флота, а второе – увеличение числа боевых единиц ВВС на военных базах на Аляске и в Гренландии. Спустя два года, в 2010 году появится очередная «Стратегия национальной безопасности США», в которой данные положения станут более конкретизированными, однако цель Соединенных Штатов будет обозначена однозначно – интернационализация арктического региона. Это свидетельствовало об одном – противоречия в Арктике между прилегающими государствами продолжают носить фундаментальный характер.

Параллельно будут появляться и ведомственные документы, именующиеся как «Арктическая стратегия». В июне 2019 Пентагон представил свой вариант обновленной стратегии в регионе, с учетом положений «Стратегии национальной безопасности – 2017», а также «Стратегии национальной обороны-2018».

Главной целью Министерство обороны США провозгласило сохранение безопасности и стабильности в Арктике, обеспечение интересов национальной безопасности и сотрудничество с дружественными иностранными государствами для решения возникающих проблем.

Структурными элементами данной стратегии являются: оценка современной обстановки в Арктическом регионе, анализ угроз и вызовов национальной безопасности США, перечень базовых целей военной политики в Арктике, определение ключевого стратегического подхода, в рамках которого будут решаться намеченные приоритетные задачи [3].

В отношении современной военно-политической обстановки в Арктике в документе констатируется ее сложность и наличие ряда спорных вопросов. К последним относятся в первую очередь доступ к природным ресурсам региона и определение статуса морских коммуникаций (проход по Северному морскому пути). В документе также обращается внимание на повышение военной активности в регионе. Имеется ввиду прежде всего усиление роли России в Арктике.

Отдельным пунктом в стратегии продекларированы интересы национальной безопасности в регионе. Они заключаются в трех аспектах.

Во-первых, это «Арктика как часть национальной территории», что означает несомненно подтверждение США статуса арктического государства.

Во-вторых, Арктика провозглашается «общим регионом». Под такой формулировкой подразумевается равный доступ приарктических государств к ресурсам региона. Имеются ввиду главным образом равные права на так называемый «российский арктический сектор».

В третьих, в стратегии Арктика называется «потенциальной зоной стратегического противоборства». Таким образом акцентируется внимание на уже начавшуюся борьбу за Арктику между США, Россией и Китаем.

Исходя из декларации национальных интересов в Арктике, в стратегии провозглашены цели военной политики США в регионе. Это – защита национальной территории, что подразумевает гарантию обеспечения со стороны военного ведомства суверенитета США в Арктике. Это и участие Соединенных Штатов в глобальном

противоборстве для поддержания выгодного «баланса сил» для страны, а также обеспечение гарантированного доступа к Арктике.

Для достижения заявленных целей определены направления практической деятельности военного ведомства:

1. Совершенствование системы контроля за обстановкой в Арктике;
2. Укрепление американо-канадского военного сотрудничества в регионе;
3. Развитие противовоздушной и противоракетной обороны;
4. Совершенствование систем боевого управления и разведки;
5. Моделирование изменений в экологической системе;
6. Развитие системы береговой охраны США;
7. Строительство ледокольных судов;
8. Нарращивание интенсивности мероприятий оперативной и боевой подготовки войск в регионе;
9. Развертывание вооруженных сил в Арктике (увеличение их численности);
10. Увеличение числа учений в Арктике, в том числе с участием воинских контингентов иностранных государств [4].

Последнее уже активно реализуется на практике. Эта такие учение как «Трайидент джанкче», «Арктик челлендж», «Колд респонс». Как гордо заявил 6 апреля 2021 года начальник штаба ВМС США адмирал Майкл Гилдей: «... наше присутствие в Арктике более не является редкостью. Оно становится неотъемлемой частью того, чем мы занимаемся»

[5]. Стоит отметить, что особый акцент в документе ставится на проведении учений в условиях экстремально низких температур.

Цель учений декларируется как «сдерживание России», и сокращать их количество руководство США не намерено. Более того, оно демонстрирует, что «держит руку на пульсе». Газета «Вашингтон пост» в начале этого года со ссылкой на свои источники сообщила, что администрация президента США Байдена запросила у Пентагона всю информацию о прошедших учениях для более эффективного планирования предстоящих [6].

К сожалению, сегодня приходится констатировать, что в военной политике Соединенных Штатов Америки произошел переход от стратегии паритетного сдерживания к сдерживанию посредством «неограниченных упреждающих действий» наступательного характера (доктрина Джорджа Буша-младшего). На практике, относительно нашей страны, это стало означать активное и массовое размещение наступательных и оборонительных вооружений в непосредственной близости от территории России. Применительно к Арктике это выглядит и как расширение присутствия вооруженных сил США (главным образом их морской составляющей), и как размещение в регионе систем противоракетной обороны и раннего предупреждения, и как развертывание сил стратегического сдерживания.

В целом, арктические интересы США можно охарактеризовать следующим образом: во-первых, это доминирование на море; во-вторых, беспрепятственное и, желательно, бесплатное использование транспортных

возможностей региона, и, в-третьих, обеспечение равного доступа к ресурсам (прежде всего, нефтегазовым).

И для реализации этих интересов по-прежнему актуален принцип о самодостаточности власти Н. Маккиавелли, сформулированный еще в XVI веке.

«Цель обеспечения безопасности государства оправдывает средства. Если безопасность государства зависит от предстоящего решения, не следует учитывать, справедливо оно или нет, гуманно или жестоко, благородно или постыдно. Отодвинув все в сторону, нужно задаваться только одним вопросом – спасет ли принятое решение жизнь и свободу государства?»

Не случайно, в действующей стратегии национальной безопасности провозглашен лозунг в лучших традициях маккиавелизма – «Америка прежде всего». Это полностью нашло свое отражение и в современной арктической стратегии США.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арктика: интересы России и международные условия их реализации. /авт. кол.: Ю.Г. Барсегов (рук. проекта), В.А. Корзун, И.М. Могилевкин (отв. ред.) и др. М.: Наука, 2002. 356 с.
2. Report on Goals and Objectives For Arctic Research. 2005 [Electronic resource] // United States Arctic Commission [Official Website]. URL: http://www.arctic.gov/publications/usarc_2005_goals.pdf (дата обращения: 21.02.2022).
3. Александров Б. Арктическая стратегия-2019 (доклад министерства обороны США Национальному Конгрессу) // Зарубежное военное обозрение. 2020. № 5. С. 18.
4. Александров Б. Арктическая стратегия-2019 (доклад министерства обороны США Национальному Конгрессу) // Зарубежное военное обозрение. 2020. № 5. С.22-24.
5. Пентагон увеличивает количество учений и операций в Арктике // Зарубежное военное обозрение. 2021. № 6. С. 78-79.
6. Белый дом проводит обзор военных учений США в Европе по сдерживанию России // Зарубежное военное обозрение. 2022. № 1. С. 66

АРКТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ИСЛАНДИИ

Пантюхин С.С.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Северодвинск,
s.pantuykhun@narfu.ru*

Статья посвящена ключевым аспектам арктической стратегии Исландии: рассматриваются основные документы, направления, кратко рассматривается предыстория их появления, освещается роль Исландии в работе международных организаций, связанные с Арктикой.

Ключевые слова: *Арктика, арктическая стратегия, Исландия, НАТО, геополитика.*

Во второй половине XX – начале XXI века Арктика стала занимать особое место в стратегиях развития многих государств. Даже само понятие Арктики стало политическим инструментом, и в его объем в зависимости от конъюнктуры нередко включаются или исключаются огромные по площади территории. Традиционными критериями признания территории как арктической являлись физико-географические: положение за Северным полярным кругом или за июльской изотермой 10°C. В современных критериях физическая география уступает место экономике и идеологии, в результате чего увеличивается число «арктических» стран. При этом, если интересы государств так называемой «арктической пятерки» (А5) – России, Норвегии, Дании (как представителя Гренландии), Канады, США, –

имеющих береговую линию в Арктике и длительное время осуществляющих там свою хозяйственную деятельность, имеют под собой законные основания, то далеко не всегда очевидны арктические претензии государств, находящихся далеко от арктической зоны. В 2016 году обозначила себя «полярным» государством Франция, в 2018 году «приарктическим» государством провозгласил себя Китай. Многие из этих государств стараются обосновать легитимность своего присутствия в Арктике через попытки создать правовой режим, аналогичный правовому режиму в Антарктике. Они подчеркивают необходимость защиты окружающей среды, демилитаризации, ограниченного хозяйственного использования и равного доступа к ресурсам, и т.п. Эти попытки не получили какого-либо заметного признания у государств А5, которые к решению вопросов по Арктике кроме себя традиционно допускают только три «приарктических» государства (Исландию, Швецию и Финляндию), не имеющие береговой линии в Арктике, но частично находящиеся за Северным полярным кругом. Ведущим из них по активности в продвижении арктической стратегии следует признать Исландию. Строго говоря, к территории Исландии относятся два острова, один из которых частично (Гримсей), а второй полностью (Колбейнси), находятся за Северным полярным кругом (рисунок 1), и, кроме того, за ним находится значительная часть ее 200-милльной исключительной экономической зоны, поэтому есть определенные основания считать Исландию арктической страной – страной с арктическим побережьем. Исторически она не вошла в число арктических стран по причине того, что у нее нет береговой линии в

высоких широтах. Сегодня для Исландии получение статуса «арктического» государства является одним из важнейших внешнеполитических приоритетов, и арктическая стратегия Исландии была сформулирована в нескольких официальных документах, выпущенных министерством иностранных дел Исландии и другими правительственными структурами. Среди них – «Место Исландии в Арктике. Доклад министра иностранных дел об устойчивом развитии в Арктике» (2009), «Резолюция парламента об арктической политике Исландии» (2011) [1], «Исландия и Гренландия в новой Арктике» (2020) [2]. Кроме этого, арктическая политика формулируется в документах более общего характера.

Характерно, что в 12 принципах арктической политики Исландии, которые сформулировал исландский парламент в 2011 году, закрепление позиции Исландии как государства с береговой линией в Арктике выделено в числе первых [1].

Параллельно Исландия продвигает свое расширенное понятие Арктики, в состав которой включается целый ряд территорий южнее Северного полярного круга. Основные бонусы в целом получают Дания, Гренландия и Исландия, при этом «новая Арктика» не включает значительные по площади территории Сибири за Северным полярным кругом [3]. Эти и другие нюансы дают основания утверждать, что за расширенным понятием Арктики стоят политические интересы, а не только географические критерии. Гренландия (как и Дания, в состав которой она еще входит) в этом ряду основных бенефициаров находится неслучайно. С некоторых пор именно Гренландия рассматривается как основной партнер Исландии в регионе. О. Р. Гримссон, президент Исландии в 1996-2016 годах, до 2021 года занимавший пост

председателя в Арктическом совете, утверждал, что Арктику следует разделить на три части: восточную (северное побережье Евразии), западную (Аляска и северная Канада) и центральную (Гренландия, Исландия, Фарерские острова) [2].



Рисунок 1. Территория Исландии

В целом арктическая стратегия Исландии напрямую определяется ее географическим положением. Ее значительная удаленность от континентов, достаточно суровый климат, сложный рельеф, ограниченные природные ресурсы объясняют ее историческую малонаселенность, длительное преобладание аграрного сектора в экономике. Основной доход государства вплоть до настоящего времени

обеспечивался экспортом рыбы, поэтому вопросы рыболовства для Исландии часто являются темой номер один в международных переговорах. В XX веке эти вопросы вызвали череду конфликтов, которые доходили до открытых вооруженных столкновений между Исландией и Великобританией («тресковые войны»). Географическое положение позволило Исландии выйти победителем в этих конфликтах – ее территория имела большое геополитическое значение для НАТО, в состав которого Исландия вошла в 1949 году. Все тресковые войны прошли примерно по одному сценарию. В целях ограничения иностранного рыболовства в прилегающих водах Исландия с односторонним порядком заявляла о расширении границ своих территориальных вод (с 3 до 4 морских миль в 1951-52 годах и до 12 морских миль в 1958 году) или границ своей исключительной экономической зоны (до 50 морских миль в 1971 году и до 200 морских миль в 1975 году). Великобритания как наиболее заинтересованная в сохранении статус-кво сторона в ответ выражала свой протест. На государственном уровне Исландия предлагала компромиссные решения, которые британская сторона отказывалась принимать. Британские траулеры продолжали промысел, которому активно препятствовала исландская береговая охрана. Происходила эскалация конфликта. Первое из территориальных расширений не привело к применению силы, но каждое последующее вызывало «тресковую войну». Исландская береговая охрана обрезаала тралы у британских рыболовных судов, британские рыбаки требовали от своего правительства вооруженной охраны, и в исландских водах появлялись корабли ВМС Великобритании. Происходили

обмены угрозами, холостыми и предупредительными выстрелами, совершались таранные действия, были зафиксированы отдельные попадания боевыми снарядами. В итоге Исландия, угрожая выйти из НАТО и закрыть американские военные базы, добивалась того, что США начинали давить на Великобританию, после чего Великобритания была вынуждена соглашаться на уступки. Результатом тресковых войн стало значительное увеличение вылова рыбы самой Исландией (за вторую половину XX века примерно в 10 раз – до 1,6-2 млн. т в год, из них около 85% в своих водах) и уменьшение почти до нуля вылова в ее 200-мильной исключительной экономической зоне рыбаками других стран [4]. В начале XXI века Исландия продолжает использовать свое геополитическое положение. Так, во время финансового кризиса 2008 года Исландия обращалась за помощью к Китаю и России, и есть основания считать, что это обращение было средством давления на Международный валютный фонд, от которого Исландия в итоге получила основную помощь.

Экономические интересы Исландии в Арктике не ограничены вопросами рыболовства. В последнее время Исландия активно продвигает себя в роли перспективного места для строительства транспортного хаба на морском пути через Арктику. В 2019 году было подписано соглашение о строительстве крупного морского порта на северо-восточном берегу Исландии (Финнафьорд).

Арктическая стратегия Исландии реализуется через активное участие в международных организациях и проектах, связанных с Арктикой. Одной из важнейших международных организаций на этом поле является

Арктический совет, в который входят государства А5, 3 приарктических государства, 6 организаций коренных народов Арктики и 13 государств-наблюдателей. В мае 2021 года истек второй двухлетний срок председательства Исландии в Арктическом совете. Приоритетами ее председательства были заявлены: арктическая морская среда (особенно проблема загрязнения среды пластиком), климат и альтернативные источники энергии, люди и сообщества Арктики, усиление роли Арктического совета [5]. Вопросы охраны окружающей среды и развития альтернативных источников энергии являются сегодня общим трендом, Исландия почти полностью обеспечивает себя энергией из возобновляемых источников и планирует к 2030 году полностью перейти на электротранспорт. Усиление роли Арктического совета часто акцентируется Исландией, и частично это обусловлено тем, что принятие решений по Арктике в формате А5 воспринимается как угроза. Исландия активно пытается противодействовать этому формату, заявляет, что такие встречи являются попыткой игнорировать существование Арктического совета и исключить другие страны от обсуждения связанных с Арктикой вопросов [6; 7]. Наибольший резонанс получила первая встреча А5 в 2008 году в Гренландии, результатом которой стала Илулиссатская декларация. В ней подчеркивалось, что государства А5 не видят необходимости разрабатывать новый всеобъемлющий международный правовой режим для Северного Ледовитого океана. В 2010 году состоялась вторая встреча А5 в Челси (Канада), в ходе которой выяснилось, что администрация Обамы выступает против решения важных вопросов в формате А5, и поэтому

никаких значимых документов об итогах встречи выпущено не было. На третьей встрече А5 в Осло в 2015 году была подписана декларация об ограничении рыболовства в Северном Ледовитом океане. В ответ исландский МИД вызвал послов стран А5 и выразил им свой протест по поводу исключения Исландии и других государств, которые заинтересованы в освоении рыбных ресурсов Арктики. Это исключение было признано нецелесообразным и в самих государствах А5. В результате в 2017 году было подписано новое соглашение в расширенном формате А5+5, которое также подписали ЕС, Исландия, Китай, Южная Корея и Япония. Встречи в формате «десятки» по вопросам рыболовства в Арктике стали постоянными.

Кроме Арктического совета Исландия входит в состав многих региональных организаций, включающих в свою повестку вопросы, связанные с Арктикой. Среди них Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР), Совет государств Балтийского моря, Северный совет, Северное измерение. Особое значение для Исландии имеет форум «Арктический круг». Он был создан в 2013 году по инициативе того же О.Р. Гримссона. «Арктический круг» позиционируется как площадка для дискуссии и обсуждения вопросов, связанных с Арктикой, политиками, предпринимателями и учеными. Ежегодные встречи (по всему миру) привлекают более двух тысяч участников из 60-70 стран. В Рейкьявике планируется создать штаб-квартиру «Арктического круга» – Арктический центр. Он будет связан с исландскими университетами и выполнять функции площадки для выполнения научных проектов. Университеты Исландии вместе с представителями власти и бизнеса также

входят в Исландскую арктическую сеть сотрудничества, созданную в 2013 году, в рамках которой выполняются различные научно-исследовательские проекты. Научно-исследовательская деятельность провозглашается еще одним ключевым направлением арктической стратегии Исландии.

Исландия активно поддерживает арктическую стратегию НАТО. В вопросе милитаризации Арктики Исландия обычно солидарна с Норвегией, защищая «мягкие» формы наблюдения и мониторинга со стороны НАТО, включая вопросы поисково-спасательных операций в море и вопросы загрязнения окружающей среды [7]. НАТО в лице США сохраняло свое значимое присутствие в Исландии с момента основания альянса до окончания Холодной войны. Окончательно американские военнослужащие были выведены с территории Исландии в 2006 году. После этого Исландия, которая традиционно не имеет собственной регулярной армии, стала решать многие вопросы обороны самостоятельно. Тем не менее, НАТО сохраняет присутствие на острове, которое, в первую очередь, связано с обеспечением патрулирования воздушного пространства Исландии. С 2008 года его на нерегулярной основе обеспечивают небольшие силы различных стран НАТО (обычно это одно звено боевых самолетов с обслуживающим персоналом), в среднем три раза в год по 5-6 недель. Патрулирование регулируется стандартом НАТО АJP-4.5 «Доктрина и процедуры поддержки принимающей страны ОВС НАТО» [8]. Предварительно каждая страна-участник авиапатруля должна подписать меморандум о взаимопонимании с Исландией, потом подписываются

положения, касающиеся взаимных обязательств сторон. Исландия выступает за необходимость постоянного присутствия сил НАТО на острове, и в последние годы активность альянса на территории Исландии растет. На базе в Кефлавике производили посадку бомбардировщики В-2 «Спирит» (рисунок 2), на регулярной основе садятся патрульные самолеты Р-8А «Посейдон» (рисунок 3), были заключены контракты на ремонт ангаров для размещения последних, а также контракты на модернизацию РЛС системы IADS (Исландской системы воздушной обороны), стали проводиться стратегические игры по противолодочной обороне на линии GIUK (Гренландия – Исландия – Великобритания), и т.д.



Рисунок 2 – Стратегический бомбардировщик В-2 «Спирит» на авиабазе в Кефлавике (фото ВВС США из открытых источников).



Рисунок 3 – Самолеты P-8A «Посейдон» на авиабазе в Кефлавике (фото ВВС США из открытых источников)

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Icelandic Parliament. 2011. A parliamentary resolution on Iceland's Arctic Policy [Электронный ресурс] / Официальный портал исландского парламента. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/12-arctic-strategies> (дата обращения: 15.02.2021).
2. Government of Iceland. The Ministry for Foreign Affairs. 2021. Greenland and Iceland - Report of the Greenland Committee Appointed by the Minister for Foreign Affairs and International Development Cooperation [Электронный ресурс] / Официальный портал исландского правительства. – URL: <https://www.government.is/library/01-Ministries/Ministry-for-Foreign-Affairs/PDF-skjol/Greenland-Iceland-rafraen20-01-21.pdf> (дата обращения: 19.03.2021).

3. Sumarliðason E. Í., Villalobos S., Ólafsdóttir S. Mapping Arctic Research in Iceland / E. Þ. Níelsson, Þ. Gunnarsson (eds.). – Reykjavík: RANNÍS – The Icelandic Centre for Research, 2020.
4. Pincus R. Arctic Geopolitics of Fishing // Handbook on Geopolitics and Security in the Arctic The High North Between Cooperation and Confrontation / J.Weber (ed.). – Cham: Springer, 2020. P. 291-301.
5. Together Towards a Sustainable Arctic: Iceland's Chairmanship Program for the Arctic Council 2019-2021 [Электронный ресурс] / Интернет-портал Арктического совета. URL: <http://hdl.handle.net/11374/2456> (дата обращения: 15.02.2021).
6. Auerswald D.P. Arctic Narratives and Geopolitical Competition // Handbook on Geopolitics and Security in the Arctic The High North Between Cooperation and Confrontation / J.Weber (ed.). – Cham: Springer, 2020. P.251-271.
7. Dodds K., Ingimundarson V. Territorial nationalism and Arctic geopolitics: Iceland as an Arctic coastal state // The Polar Journal. 2012. 2(1). P.21–37. doi:10.1080/2154896x.2012.679557.
8. NATO Standardization Office. Allied Joint Doctrine for Host Nation Support. NATO standard AJP-4.5, edition B version 1. – Brussels: NATO, 2013. [Электронный ресурс] / Официальный сайт Правительства Великобритании. URL: http://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/628308/ajp-4.5_edb_v1_e.pdf (дата обращения: 15.02.2021).

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АКОНОДАТЕЛЬСТВА
ОБ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Ивлева А. Ф.

*Северный (Арктический) федеральный университет имени
М.В. Ломоносова, г. Архангельск
a.ivleva@narfu.ru*

В статье содержится анализ развития российского законодательства, регулирующего правовые аспекты режима Арктической зоны России, порядка осуществления экономической деятельности и обеспечения экологической безопасности данного региона. По результатам анализа сделан вывод об экономической ориентированности государственной политики в Арктике.

Ключевые слова: Арктическая зона, законодательство, национальные интересы.

Формирование современного российского государства в конце 1991 года вызвали необходимость коренных преобразований во всех сферах общественной жизни. Вопросы определения сухопутных границ Арктической зоны, регламентации правового режима территорий, входящих в данную зону, и порядка осуществления там деятельности, а также обеспечение экологической безопасности и сохранение уникальной экосистемы Арктического региона стояли на повестке дня и требовали формирования соответствующей нормативной базы. Однако в течение почти 15 лет с момента возникновения Российской

Федерации отсутствовал нормативный правовой акт, комплексно ориентированный на Арктическую зону. При этом Арктика являлась регионом, в отношении которого был очевиден многоцелевой характер государственной политики и широкий диапазон направлений ее реализации.

Анализ российского законодательства, посвященного Арктической зоне, позволяет условно выделить два этапа его развития:

1 этап – с 1992 по 2008 годы,

2 этап – с 2008 года по настоящее время.

Основными характеристиками законодательства на 1 этапе стали:

– отсутствие комплексного подхода к правовой регламентации режима Арктической зоны;

– ориентирование на выполнение международных обязательств в рамках действующих соглашений и заключение новых;

– нормативная индивидуализация географических объектов Арктической зоны посредством присвоения им имен выдающихся исследователей Арктики;

– закрепление организационных основ реализации государственной политики в Арктической зоне (издание нормативных правовых актов, определяющих статус федеральных органов государственной власти, наделенных полномочиями в отношении Арктической зоны).

В рассматриваемый период основным международным актом, принятым по вопросам, связанным с Арктикой, стало Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о сотрудничестве в Арктике и на Севере, подписанное 19 июня 1992 года[9]. Соглашением

довольно широко определены приоритетные области сотрудничества, в числе которых:

- экономическое развитие, в том числе малый бизнес;
- социально-экономические и культурные проблемы;
- рациональное землепользование и землеустройство;
- строительство в районах Арктики и Севера;
- геология районов Арктики и Севера;
- перенос и воздействие вредных загрязнителей на природную среду;
- освоение возобновляемых и невозобновляемых ресурсов;
- политика и законодательство, касающиеся управления арктическими и северными территориями;
- гидрометеорологические исследования и мониторинг;
- арктические воздушные, наземные и морские технологии;
- здравоохранение и оказание медико-санитарной помощи;
- туризм;
- транспорт;
- другие области, которые могут быть согласованы на взаимной основе.

Помимо данного соглашения, в международный кластер российского законодательства об Арктической зоне вошли: Декларация Тромсе 1993 года, Декларация о сотрудничестве в БЕАР 1993 года, «Нуукская декларация об окружающей среде и развитии в Арктике» 1993 года, Альтская декларация о стратегии защиты окружающей среды Арктики 1997 года, «Совместное российско-канадское заявление о сотрудничестве в Арктике и на Севере» 2000 года,

Илулиссатская декларация 2008 года, «Декларация об арктическом сотрудничестве между Российской Федерацией и Исландией» 2011 года[1; с. 140].

Как было отмечено выше, специальный закон об Арктической зоне отсутствовал, однако вопросы охраны окружающей среды, обеспечения экологической безопасности, природопользования в Арктической зоне решались посредством закрепления особых правил в актах земельного, водного, лесного законодательства, законодательства о недрах, о животном мире. Такие специальные нормы можно встретить в федеральных законах от 14.03.1995 № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях», от 30.11.1995 № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», от 17.12.1998 № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», от 07.05.2001 № 49-ФЗ «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации»[8; с. 85].

Основным субъектом реализации государственной политики в Арктике в тот период стала Государственная комиссия Российской Федерации по делам Арктики и Антарктики, на которую были возложены:

– координация научной, социально-экономической, хозяйственной и природоохранной деятельности в Арктике (включая архипелаг Шпицберген) и Антарктике, контроль за ходом выполнения решений высших органов

государственной власти РФ, Президента РФ и Правительства РФ в этих областях.

- разработка предложений о стратегии государственной деятельности РФ в Арктике и Антарктике;

- координация научной и хозяйственной деятельности министерств, ведомств, учреждений и организаций РФ в Арктике и Антарктике и международного сотрудничества в этих регионах с учетом интересов России;

- содействие осуществлению взаимовыгодных научно-технических и экономических связей России с приарктическими странами в интересах РФ.

Координация работ, связанных с выполнением решений международных конференций по защите окружающей среды Арктики и реализацией «Стратегии охраны окружающей среды Арктики» была возложена на специально созданный Межведомственный Совет[7].

Еще одной публично-властной структурой стал Совет по проблемам Крайнего Севера и Арктики при Правительстве Российской Федерации [5] – постоянно действующий совещательный орган, образованный для рассмотрения вопросов по проблемам государственной политики в отношении Крайнего Севера и Арктики, а также для подготовки по этим вопросам соответствующих предложений.

В задачи Совета входили разработка предложений и подготовка рекомендаций по следующим вопросам:

- 1) обеспечение проведения единой государственной политики в отношении Крайнего Севера и Арктики;

2) совершенствование государственного регулирования деятельности в экономической, социальной, научной и природоохранной областях;

3) формирование национальной стратегии освоения Крайнего Севера и арктических территорий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, и контроль за ходом ее реализации;

4) оказание государственной поддержки социально-экономическому развитию районов Крайнего Севера и Арктики;

5) оказание государственной поддержки развитию единой транспортной системы на территории Крайнего Севера и Арктики;

6) создание условий для устойчивого социально-экономического развития коренных малочисленных народов Севера и иных групп населения, ведущих традиционный образ жизни в районах Крайнего Севера и Арктики;

7) международно-правовые проблемы Крайнего Севера и Арктики;

8) обеспечение эффективного выполнения нормативных правовых актов по проблемам Крайнего Севера и Арктики.

К концу первого десятилетия XXI века обозначилась тенденция усиления внимания государства к Арктической зоне, что выразилось, в том числе, в интенсивном формировании законодательной базы в соответствующей сфере.

Основными характеристиками законодательства на 2 этапе являются:

– активное формирование системы нормативных правовых актов, ориентированных на территорию Арктической зоны Российской Федерации;

– формирование правовых основ выполнения международных обязательств в рамках действующих соглашений;

– реформирование организационных основ государственной политики по вопросам Арктики: были созданы Министерство Российской Федерации по развитию дальнего Востока и Арктики, а также Государственная комиссия по вопросам развития Арктики;

– наделение части Арктической зоны статусом особо охраняемой природной территории – создание Национального парка «Русская Арктика» [6].

Первым нормативным правовым актом, предметно ориентированным на правовое регулирование в Арктической зоне, стали Основы государственной политики Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденные Указом Президента РФ от 18.09.2008 № Пр-1969[12]. В данном документе были определены главные цели, основные задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике, а также закреплена система мер стратегического планирования социально-экономического развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности России.

В качестве основных национальных интересов Российской Федерации в Арктике были названы:

– использование Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы

Российской Федерации, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;

- сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества;

- сбережение уникальных экологических систем Арктики;

- использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Важным параметром государственной политики Российской Федерации в Арктике являются цели, которые в Основах были определены отдельно для различных сфер. Так, в сфере социально-экономического развития целями являются расширение ресурсной базы Арктической зоны Российской Федерации, способной в значительной степени обеспечить потребности России в углеводородных ресурсах, водных биологических ресурсах и других видах стратегического сырья; в сфере военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, пролегающей в Арктической зоне Российской Федерации, – обеспечение благоприятного оперативного режима в Арктической зоне Российской Федерации, включая поддержание необходимого боевого потенциала группировок войск (сил) общего назначения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов в этом регионе; в сфере экологической безопасности – сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики, ликвидация экологических последствий хозяйственной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата; в сфере информационных

технологий и связи – формирование единого информационного пространства Российской Федерации в ее Арктической зоне с учетом природных особенностей; в сфере науки и технологий – обеспечение достаточного уровня фундаментальных и прикладных научных исследований по накоплению знаний и созданию современных научных и геоинформационных основ управления арктическими территориями, включая разработку средств для решения задач обороны и безопасности, а также надежного функционирования систем жизнеобеспечения и производственной деятельности в природно-климатических условиях Арктики; в сфере международного сотрудничества – обеспечение режима взаимовыгодного двустороннего и многостороннего сотрудничества Российской Федерации с приарктическими государствами на основе международных договоров и соглашений, участницей которых является Российская Федерация.

Положения Основ стали ориентиром для Государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденной Постановлением Правительства от 21.04.2014 № 366[4]. Целью данной программы стало повышение уровня социально-экономического развития Арктической зоны. Для достижения данной цели должны были быть решены задачи усиления координации деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики в Арктической зоне и организации мониторинга социально-экономического развития Арктической зоны.

Первым нормативным правовым актом уровня закона, посвященным Арктической зоне, стал Федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации»[15], который определил: правовой режим территорий опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации (в число которых вошли территории муниципального образования «Кольский район», городского округа «Город Мурманск» и закрытого административно-территориального образования поселок Видяево Мурманской области), меры государственной поддержки и порядок осуществления деятельности на таких территориях.

Следующим законодательным актом стал Федеральный закон от 01.05.2016 № 119-ФЗ «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в Арктической зоне Российской Федерации и на других территориях Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [14], нормы которого урегулировали отношения, связанные с предоставлением гражданам Российской Федерации, а также иностранным гражданам и лицам без гражданства, являющимся участниками Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом, и членам их семей, совместно переселяющимся на постоянное место жительства в Российскую Федерацию, земельных участков,

находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на определенных территориях, относящихся, в том числе, к Арктической зоне.

Существенное обновление правовой основы Арктической зоны произошло с принятием Указа Президента РФ от 05.03.2020 № 164 «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»[11] – документа стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, разработанного в целях защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике.

К основным национальным интересам Российской Федерации в Арктике отнесены:

- обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации;
- сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства;
- обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктической зоны Российской Федерации;
- развитие Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста России;
- развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации Российской Федерации;
- охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории Арктической зоны Российской Федерации.

Последним на сегодняшний день нормативным актом, посвященным Арктической зоне, стал Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»[13]. Данный закон определил правовой режим российской Арктической зоны, закрепил меры государственной поддержки; урегулировал порядок осуществления предпринимательской деятельности в целях создания экономической основы для опережающего социального развития и улучшения качества жизни в Арктической зоне.

Меры, предусмотренные законом, позволяют отнести Арктическую территорию к специальной экономической зоне с широким набором налоговых льгот и преференций для бизнеса. Для реализации предусмотренных законом мер был издан Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечении национальной безопасности на период до 2035 года» [10].

Вопрос о землепользовании в границах сухопутных территорий Арктической зоны занимает одно из центральных мест, поскольку большинство осуществляемых видов деятельности связаны с использованием земельных участков. В качестве одной из мер, направленных на выполнение основных задач в сфере экономического развития Арктической зоны, названо «упрощение порядка предоставления земельных участков в целях осуществления экономической и иной не запрещенной законом деятельности». Результатом реализации такого порядка, по мысли законодателя, должны стать рост инвестиционной

привлекательности экономики Арктических территорий и повышение эффективности использования земельных ресурсов в предпринимательской деятельности.

Механизм реализации стратегии развития Арктической зоны не мог быть полным без обеспечивающей его программы. Постановлением Правительства РФ от 30.03.2021 № 484 была утверждена государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»[3], задачами которой являлись:

- обеспечение конкурентоспособных условий на территории Арктической зоны Российской Федерации для реализации инвестиционных проектов, создания новых рабочих мест и привлечения трудовых ресурсов в Арктическую зону Российской Федерации;

- повышение узнаваемости арктических регионов в международном пространстве.

На втором этапе развития законодательства об Арктической зоне были осуществлены некоторые организационные изменения в системе органов власти, реализующих государственную политику в соответствующей сфере. Ключевой структурой стала Управляющая компания, подконтрольная Минвостокразвития – акционерное общество «Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики».

Законодательно была предусмотрена возможность передачи функций управляющей компании, осуществляемых в регионах, относящихся к сухопутным территориям Арктической зоны, коммерческим юридическим лицам, созданным в форме хозяйственных обществ с

преобладающим участием соответствующих регионов, либо некоммерческим организациям, учрежденным исключительно субъектом Российской Федерации. Так, в Архангельской области такой компанией является автономная некоммерческая организация Архангельской области «Агентство регионального развития».

Рассматривая перспективы законодательства об Арктической зоне, следует обозначить два варианта дальнейшего развития правовой базы.

Первый вариант – разработка и принятие единого федерального закона, обеспечивающего комплексный подход. В нем можно будет предусмотреть экологические требования к приоритетным видам деятельности в арктической зоне: недропользованию (особенно к добыче углеводородов), деятельности торгового и рыболовецкого флота.

Второй вариант – включение в отраслевые законы специальных разделов либо глав, посвященных особенностям правовых режимов различных природных ресурсов и объектов в Арктической зоне.

Попытки принятия «арктического» комплексного закона предпринимались дважды: в 1998-2000 гг. и 2016-2018 гг. Законопроект, внесенный Постановлением Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 10.07.1998 № 323-СФ «О проекте Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» был отклонен Постановлением Государственной Думы от 11.10.2000 № 689-III ГД.

Второй проект, подготовленный Минэкономразвития в 2016 году, трижды подвергался содержательной

корректировке, но не один из вариантов не был внесен на рассмотрение в нижнюю палату российского парламента.

Завершая анализ развития законодательства, отметим, что многообразие интересов государства в Арктике должно учитывать экологическую значимость этого региона. Как верно указала профессор И.А. Игнатъева, «усиленное воздействие на арктическую природу следует компенсировать умножением мер охраны окружающей среды и ограничениями экономической деятельности...» [2; 16]. Полагаем, подобный подход будет способствовать устойчивому развитию Арктической зоны и позволит обеспечить баланс разнонаправленных интересов, среди которых приоритетное место должно быть отведено интересам охраны природной среды Арктики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авхадеев В.Р. Роль деклараций о сотрудничестве государств в Арктике и международное право // Журнал российского права. 2014. № 10. С. 138-145.
2. Игнатъева И.А. Правовые основы развития Арктической зоны Российской Федерации и концепция устойчивого развития // Экологическое право. 2021. № 6. С. 11-16.
3. Постановление Правительства РФ от 30.03.2021 № 484 (ред. от 30.10.2021) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»» Официальный интернет-портал правовой информации, 02.04.2021. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 08.05.2022).
4. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» // Собрание законодательства

- Российской Федерации. 2014. № 18 (часть IV). – Ст. 2207. Документ утратил силу.
5. Постановление Правительства РФ от 29.04.2002 № 281 «Об образовании Совета по проблемам Крайнего Севера и Арктики при Правительстве Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 18. Ст. 1768. Документ утратил силу.
 6. Приказ Минприроды РФ от 04.10.2011 № 806 «Об утверждении Положения о национальном парке «Русская Арктика» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 51.
 7. Приказ Минприроды РФ от 22.07.1994 № 229 «Об организации работ по выполнению решений Рованиемской (1991 г.) и Нуукской (1993 г.) конференций по защите окружающей среды Арктики» // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». [Электронный ресурс].URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 08.05.2022).
 8. Сиваков Д.О. Российское право и «век Арктики» // Законодательство и экономика. 2011. № 10. С. 84-87.
 9. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о сотрудничестве в Арктике и на Севере (Заключено в г. Оттаве 19.06.1992) // Бюллетень международных договоров. № 9. 1993. С. 49-53.
 10. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» (ред. от 12.11.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации, 26.10.2020. [Электронный ресурс].URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.05.2022).
 11. Указ Президента РФ от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Официальный интернет-портал правовой информации, 05.03.2020. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.05.2022).

12. Указ Президента РФ от 18.09.2008 № Пр-1969 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» // Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». [Электронный ресурс].URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 08.05.2022).
13. Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» (ред. от 02.07.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации, 13.07.2020. [Электронный ресурс].URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 08.05.2022).
14. Федеральный закон от 01.05.2016 № 119-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в Арктической зоне Российской Федерации и на других территориях Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации, 05.05.2016. [Электронный ресурс].URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 09.05.2022).
15. Федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» (ред. от 11.06.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации, 29.12.2014. [Электронный ресурс].URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 08.05.2022).

**РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА В РОССИИ:
ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Шапаров А.Е., Рогачев И.В.

*Северный (Арктический) федеральный университет,
г. Архангельск, a.shaparov@narfu.ru*

*Северный (Арктический) федеральный университет,
г. Архангельск, i.rogachev@narfu.ru*

Развитие туризма в Российской Арктике выступает драйвером социально-экономического развития регионов, а также направлением государственной политики на федеральном и региональном уровне. Россия в сфере арктического туризма активно конкурирует с влиятельными и богатыми странами мира. Во многом потенциал развития арктического туризма современной России был заложен в досоветский и советский периоды отечественной истории. В статье рассмотрены исторические аспекты формирования туристских дестинаций в ряде регионов Российской Арктики.

Ключевые слова: *арктический туризм, история, СССР, Арктика, Россия.*

Стремительный рост международного туризма заставляет развитые страны включаться в конкуренцию, преследуя свои геоэкономические интересы. Важной сфера туризма становится для диверсификации и развития экономики регионов России. Наша страна обладает всемирно известными арктическими дестинациями – нетронутой природой, историко-культурными

достопримечательностями, аттрактивность которым придает богатое историческое наследие и особенности жизни коренных малочисленных народов Севера России. В отличие от других направлений, арктический туризм имеет ярко выраженную сезонность, но постепенно расширяются и продукты зимнего туризма. Преодоление сезонности арктического туризма наряду с решением проблем доступности выступают важными условиями успешного развития этой отрасли.

Зарубежные исследователи под арктическим туризмом понимают «...любую туристическую деятельность, которая связана с бизнесом, местными сообществами, организациями в арктическом регионе, в том числе территориях и районах близких по географическим, климатическим, геоморфологическим, широтным и геополитическим критериям» [1, р. 2]. Для западных ученых, изучающих туризм в Арктике характерен фокус внимания, направленный между воспринятой потребностью в экономическом развитии через туризм (и, как следствие, спросом на большее количество инфраструктуры) и опасениями, что увеличение турпотока ухудшит хрупкую природу и отрицательно повлияет на малочисленные сообщества. Профессор Ю.Ф. Лукин считает, что «арктический туризм – это внутренний и международный туризм в Арктике, выездной или внутренний для граждан, постоянно проживающих в России, въездной для иностранных лиц, не проживающих постоянно в РФ. Является перспективным сектором экономики северных территорий России, включая Российскую Арктику, акватории северных морей» [2, с. 61].

В советский период сфера туризма хотя и не входила в число приоритетных государственных задач, тем не менее, ее развитие осуществлялось на системной основе, выступая частью государственной политики в сфере культуры, образования, воспитания, градостроения и следствием всего экономического развития. Еще в довоенную эпоху, до появления современных концепций «мягкой силы», культурной дипломатии и геоэкономики, в СССР осознали значимость развития международного туризма для пропаганды достижений социализма и извлечения валютных доходов. В 1929 г. был создан знаменитый «Интурист» – «государственное акционерное общество по иностранному туризму». В период Великой депрессии, когда международный туризм в капстранах находился в глубоком кризисе, Советский Союз сумел увеличить приток иностранных туристов. Развитие международного туризма, как будет показано ниже, напрямую затронуло и Арктику. В послевоенный период, начиная с 1960-х гг. был сформирован туристический потенциал, включающий природные-рекреационные, культурно-исторические и социально-экономические ресурсы, создана мощная инфраструктурная база, которая позволяет современной России быть конкурентоспособным игроком на стремительно растущем (в допандемийную эпоху) рынке международного туризма. Арктический туризм продолжает оставаться «нишевым», специфическим продуктом, связанным с высокими затратами и капиталоемкостью. В этом отношении наследие советской эпохи в сфере туристской инфраструктуры обладает большим значением для современной России.

В СССР были осуществлены масштабные проекты, заложившие базис современных туристских дестинаций. В частности, были созданы музейные комплексы под открытым небом – «Малые Карелы» в Архангельске (1964 г.) и музей-заповедник «Кижы» (1966 г.). Карельский музей «Кижы» имеет более раннюю историю, чем архангельский, начавшуюся еще в дореволюционный период и продолжившуюся в 1920-е гг. В годы Великой Отечественной войны территория будущего музея находилась в зоне финской оккупации, но основные памятники архитектуры не пострадали. Большая заслуга в его создании в послевоенные годы принадлежит архитекторам А.Н. Буйнову, Б.В. Гнедовскому, Д.С. Масленникову, А.В.Ополовникову и академику И.Э.Грабарю. «Постановлением Совета министров СССР от 14.10.1948 г. Кижский архитектурный ансамбль был внесен в государственные списки памятников культуры общесоюзного значения и стал основой для создания музея деревянного зодчества. В 1955 г. Кижский архитектурный заповедник официально принял первых посетителей. «Остров Кижы был включен в один из девяти всесоюзных маршрутов для иностранных туристов. ...«Кижы» рассматривался как субрегиональный музей, своеобразная «Карелия в миниатюре», где представлена традиционная культура всех основных этнических групп, проживающих на территории Карелии» [3].

Отправной для создания архангельского музея «Малые Карелы» точкой можно считать принятие Постановления Совета Министров РСФСР от 30 августа 1960 года №1327 «О дальнейшем улучшении дела охраны памятников истории и культуры в РСФСР». В упомянутом документе напрямую не

говорилося о создании музеев деревянного зодчества. С инициативой вышли заинтересованные специалисты и ученые, настоящие патриоты своего края на региональном и местном уровнях. Так в Архангельске с предложением о создании музея деревянного зодчества выступил Валентин Алексеевич Лапин, который на тот момент занимал должность архитектора архангельской научно-реставрационной мастерской. В 1971 г. был утвержден генплан музея, подготовленный московским архитектором Б.В. Гнедовским. С 1975 г. музей возглавила и руководила им до 2005 г. Лидия Андреевна Бострем, недавно ушедшая из жизни. Л.А. Бострем удалось объединить коллектив единомышленников, в который вошли ученые, архитекторы, краеведы. «Был создан Ученый совет, позволяющий ученым и специалистам участвовать в выработке и реализации решений по вопросам формирования архитектурно-этнографической экспозиции музея... В его составе были профессора из Института этнографии Ленинградского отделения АН СССР РФ, Т.В. Станюкович, Т.А. Берштам, известные московские архитекторы Б.В. Гнедовский и И.Б. Пуришев, местные ученые и архитекторы, в т. ч. А.А. Куратов, В.М. Кибирев. 1 июня 1975 года впервые в музее зазвучали колокольные звоны. Инициаторами возрождения колокольных звонов, такого смелого по тем временам шага, были А.Н. Давыдов, И.В. Данилов, В.В. Лоханский» [4].

В 1967 г. статус музея получает одна из главных туристических дестинаций Российской Арктики – Соловецкий историко-архитектурный музей-заповедник. Этому событию предшествовали усилия многочисленных подвижников, среди которых – директор Соловецкой средней

школы П.В. Витков, искусствовед и первый директор музея С.В. Вереш, академик Д.С. Лихачев, писатели Я. Голованов («Соловецкие фантазии»), В. Безуглый и В. Шмыгановский («Оазис у Полярного круга»), Ю. Казаков («Соловецкие фантазии»). «Постановлением Совета Министров Российской Федерации № 632 от 12.12.1974 г. историко-архитектурный музей-заповедник на Соловках был реорганизован в Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник. В 1992 г. коллективу музея при поддержке священноначалия Спасо-Преображенского монастыря (архимандрит Иосиф) и Патриарха Московского и всея Руси Алексия II удалось добиться включения историко-архитектурного ансамбля Соловецких островов в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО» [5].

Важной составляющей арктического туризма выступает круизный туризм. В современных условиях ведущие позиции в сфере круизного туризма занимает Норвегия. Советский круизный арктический туризм начал развиваться еще в довоенную эпоху, когда в 1931 г. первую арктическую экспедицию на теплоходе-ледоколе «Малыгин» с целью пропаганды достижений СССР организовал «Интурист». «Экспедиция предполагала встречу в бухте Тихой острова Гукера (Земля Франца-Иосифа) «Малыгина» с немецким дирижаблем «Граф Цеппелин» для обмена почтой» [4]. Среди известных участников экспедиции были И.Д. Папанин, У. Нобиле (Италия), американские, британские и немецкие туристы. По мнению д.и.н. И.Б. Орлова, «...из материалов советского туристского ведомства видно, что политико-идеологические и научные задачи поездки доминировали в ущерб собственно туристским целям. Свое негативное

влияние на ход поездки оказали прежде всего организационная неразбериха, отсутствие единоначалия и опыта организации такого рода поездок как у «Интуриста», так и у экипажа судна. Но на фоне значительных научных результатов и в целом благожелательных отзывов иностранцев, покоренных красотами Арктики, первый опыт советского арктического туризма можно считать удачным» [6].

Арктические круизы в Арктику возобновились в 1966 г. В Мурманске морское пароходство организовало туры на корабле «Вацлав Воровский». «Маршрут круиза включал линию Архангельск – Игарка с заходом на Диксон, в Дудинку, а на обратном пути - на острова Вайгач и Соловки. С 1967 г. «Вацлав Воровский» начал выполнять уже высокоширотные арктические круизы с заходом на Землю Франца-Иосифа (ЗФИ)» [7]. «Впервые туристы были высажены на остров Хейса, который был окружен плавающими айсбергами и льдами. Вокруг бродили белые медведи, а на льдинах лежали громаднейшие моржи. Это была настоящая полярная экзотика. Молва об арктических круизах моментально распространилась по всему Советскому Союзу. Очередь желающих посетить заповедные районы Арктики растягивалась на годы вперед. Тем более, что по стоимости путевки в эти круизы были вполне доступны нашим гражданам, чего не скажешь о нынешних туристических рейсах атомоходов на Северный полюс» [7]. С 1977 г. круизы в Арктике стали организовываться на теплоходах «Клавдия Еланская» и «Мария Ермолова». Для комфортабельного теплохода «Клавдия Еланская» был разработан маршрут продолжительностью 23 дня, когда судно «из Мурманска

следовало до ЗФИ, затем через Диксон по Енисею до Дудинки и Игарки, а обратный путь пролегал через Карское море с заходом на остров Вайгач, затем в Белое море на Соловецкие острова и Архангельск и далее обратно в Мурманск» [7]. После советской эпохи в истории арктического туризма был долгий период (с начала 1990-х и практически до 1998 г.), когда интерес к Арктике угас. Попытки в 2000-е гг. организовать круизные маршруты по линии Мурманск – ЗФИ – архипелаг Новая Земля – Соловецкий архипелаг, оказались неудачными.

Таким образом, современная российская политика в сфере развития арктического туризма в значительной мере опирается на мощный инфраструктурный потенциал и опыт советской эпохи. СССР вкладывал значительные организационные усилия и средства в создание организационной и материальной базы туристической и продвижение отечественных турпродуктов на рынке международного туризма, одновременно преследуя цели получения валютной выручки и пропаганды советских достижений. Позитивным выступает тот факт, что в 2000-е годы государство вновь активно занялось политикой в сфере внутреннего и международного туризма, в том числе арктического, на федеральном и региональном уровнях, оказывая поддержку местным инициативам.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Lee Y.-S., Weaver D., Prebensen N. Arctic tourism experiences: production, consumption and sustainability. Wallingford, Boston, MA : CABI, 2017. 216 p.
2. Лукин Ю.Ф. Туризм в Арктике: концептуальные подходы, ресурсы регионов. В кн.: Арктический туризм в России / отв. редактор Ю.Ф. Лукин; [составитель туристского справочника по регионам Н.К. Харлампьева]; Сев. (Арктич.) федер. ун-т; Санкт-Петерб. гос. ун-т. – Архангельск: САФУ, 2016. 256 с.
3. Текст с сайта музея-заповедника «Кижы». [Электронный ресурс].URL: <http://kizhi.karelia.ru> (дата обращения 10.02.2022).
4. Малые Карелы. История музея. [Электронный ресурс].URL: <https://www.korely.ru/museum/history/> (дата обращения 10.02.2022).
5. Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник. История музея. [Электронный ресурс].URL: <http://www.solovky.ru/ru/o-muzee/istoriya-muzeya> (дата обращения 10.02.2022).
6. Орлов И.Б. В «Стране ледяного ужаса»: научно-туристская экспедиция «Интуриста» в Арктику в 1931 году // Современные проблемы сервиса и туризма. Т.10. № 4. С. 31-40.
7. DOI: 10.22412/1995-0411-2016-10-4-31-40.

УДК 639.2:94 (481-922.1)

НОРВЕЖСКИЙ РЫБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ У ШПИЦБЕРГЕНА: КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Порцель А.К.

*Мурманский государственный технический университет,
г. Мурманск,
portsel@inbox.ru*

Начало норвежского рыболовства у Шпицбергена относят к концу XIX в. Но после краткого «трескового бума» новый подъем норвежского рыболовства начался здесь лишь в 30-е годы XX в. Тогда же на архипелаге появились рыболовецкие базы.

В 70-х годах норвежцы активизировали лов рыбы у берегов Шпицбергена. Но вскоре из-за угрозы сокращения запасов рыбы промысел ограничили. С начала 90-х годов масштабы лова в Шпицбергенском квадрате стали вновь нарастать.

На архипелаге создана система обеспечения рыболовства: навигационное оборудование побережья, спасательная служба, постоянное патрулирование кораблей Береговой охраны. Норвежцы считают Шпицбергенский квадрат перспективным районом своего рыболовства и пытаются ограничить здесь промысел конкурентов из других стран.

Ключевые слова: Норвегия, Шпицберген, рыболовство.

Норвегия является одним из крупнейших игроков на мировом рыбном рынке. Это относится в первую очередь к морскому рыболовству норвежцев. Норвежские авторы

считают, что эта роль их страны как большой рыболовной державы связана прежде всего с тем, что королевство контролирует огромные морские пространства [3, р. 429-430]. Одним из таких пространств является район вокруг Шпицбергена.

2000-2018 гг. норвежский вылов рыбы возле Шпицбергена характеризовался следующими показателями (табл. 1) [2, с. 229]:

Таблица 1. Вылов рыбы у берегов Шпицбергена (в тыс. т).

| Годы | Всего всеми странами | Норвегия | Годы | Всего всеми странами | Норвегия |
|------|----------------------|----------|------|----------------------|----------|
| 2000 | 145,1 | 23,2 | 2010 | 313,9 | 91,3 |
| 2001 | 182,3 | 29,6 | 2011 | 372,1 | 124,2 |
| 2002 | 200,6 | 21,4 | 2012 | 396,9 | 128,6 |
| 2003 | 130,3 | 26,1 | 2013 | 319,9 | 102,8 |
| 2004 | 260,1 | 55,5 | 2014 | 325,5 | 118,0 |
| 2005 | 272,2 | 65,2 | 2015 | 331,7 | 104,4 |
| 2006 | 173,1 | 67,5 | 2016 | 283,8 | 100,9 |
| 2007 | 157,7 | 56,9 | 2017 | 317,5 | 113,2 |
| 2008 | 175,0 | 58,3 | 2018 | 305,4 | 98,3 |
| 2009 | 314,5 | 120,0 | | | |

Как же развивалось в XX веке норвежское рыболовство в водах, прилегающих к архипелагу?

Начало норвежского рыболовства в этом районе норвежский историк Т.Б. Арлов относит к 1873 г., «когда охотник на белух к своему большому удивлению вытащил на западном побережье острова Западный Шпицберген невод, полный трески. Это послужило началом масштабной ловли

этого вида рыб, в которой приняли участие суда со всей Норвегии» [1, с. 394].

Но рыба периодически меняет места своего скопления. Высокая концентрация рыбы в определенном месте может через несколько лет смениться почти полным ее отсутствием здесь. Зато в соседних районах морской акватории в это же время могут появиться большие ее скопления. Эта периодическая миграция рыбы была отмечена достаточно давно, но в XX веке она стала заметным препятствием для широкомасштабного промышленного рыболовства. Потребовались значительные усилия ученых, чтобы определить закономерности этой миграции и научиться прогнозировать места перспективного лова.

Эта ситуация с периодическим уходом рыбы в новые районы проявилась и у берегов Шпицбергена. После трескового бума в водах архипелага в 70-80-х годов XIX века треска исчезла почти на полстолетия из этого района. Вновь она была обнаружена в больших скоплениях у Шпицбергена лишь в 30-е годы XX века.

К этому времени рыбный промысел претерпел заметные изменения. На смену небольшим парусникам пришли паровые траулеры и иные моторные суда. Технические перемены на флоте позволили приступить к более масштабным промысловым операциям.

В середине 30-х годов к берегам Шпицбергена вновь устремились десятки норвежских рыболовных судов. Для их обеспечения в 1935 г. в Нью-Олесунне была основана рыболовная база. Основным ее назначением было обеспечение продовольствием норвежских судов, промышлявших в этих водах. На ее организацию норвежское

Министерство торговли выделило 20000 крон в 1935 г. [1, с. 395]. Организовать работу этой станции удалось при активной помощи угольной компании «Kings Bay». Помимо продовольственного снабжения, станция организовала продажу норвежским рыбакам соли и прочих товаров. А специалисты угольной компании соорудили здесь небольшую салотопню.

Несмотря на убытки, которые принесла эта база в первый год, всё же норвежские власти продолжили усилия по развертыванию ее работы. В 1936 г. были выделены еще 50000 крон на ее развитие. Сделано это было по рекомендации норвежского Министерства рыбного хозяйства, которое увидело большие перспективы для промышленного рыболовства в этой акватории. Вскоре появилась достаточно разветвленная инфраструктура: ледник, мастерская для ремонта снасти и др. В штате станции числилось 14 человек [1, с. 395]. Компания «Kings Bay», которая с 1929 г. временно прекратила добычу угля, активно использовала возможности своей инфраструктуры для помощи рыбакам. В частности, она предоставила им возможность пользоваться своим телеграфом, снабжала их углем из своих запасов, размещала в своих мастерских рыбацкие заказы и др.

В 1936 г. появилась еще одна норвежская рыболовная станция – на месте бывшей китобойной станции на мысе Финнесет. А количество норвежских судов, промышлявших у берегов Шпицбергена, в течение сезона исчислялось сотнями. Но в основном это были небольшие боты, использовавшие ярус или перемет. Траловый лов норвежцы здесь практически не применяли.

Кроме трески, в водах архипелага были большие скопления сельди. Но норвежцы использовали ее почти полностью в качестве наживки для трески. Как самостоятельный объект промышленного промысла сельдь их почти не интересовала в то время. То же самое относится и к мойве, концентрация которой у берегов архипелага была значительной. Но миграция трески сыграла с норвежскими рыбаками злую шутку: из-за нестабильности уловов в разные годы норвежское Министерство торговли перестало с 1937 г. выделять средства на содержание станции в Нью-Олесунне.

Начавшаяся Вторая мировая война прервала норвежский рыбный промысел в водах Шпицбергена. Из-за активных военных действий норвежские рыбаки не рисковали уходить так далеко от родных берегов.

В первые послевоенные десятилетия рыболовство в полярных водах практически не регулировалось, и норвежцам пришлось испытать серьезную конкуренцию здесь со стороны рыбаков многих стран [3, р. 430]. После Второй мировой войны норвежцы долго не возобновляли тресковый промысел в Шпицбергенском квадрате. Но в 70-е годы они начали постепенно увеличивать интенсивность промысла сельди и мойвы в этом районе. Отчасти это было сделано под влиянием успехов советского рыболовства в зоне Шпицбергена: со второй половины 40-х годов советские рыбаки активно осваивали здесь лов сельди. Норвежцы постарались не отставать, и активизировали свой лов сельди и мойвы. В 1975-1985 годах здесь вылавливалось ежегодно от 500 тыс. до 1 млн. т мойвы. Основная доля этого улова приходилась на норвежских рыбаков. В результате к середине 80-х годов популяция мойвы была поставлена на

грань исчезновения. А это означало резкое сокращение пищевой базы для более ценных пород рыбы. Пришлось ввести ограничения на вылов мойвы.

Но ограничения лова не прошли зря. С начала 90-х годов масштабы лова в Шпицбергенском квадрате стали вновь нарастать. Пик рыболовной активности норвежцев приходится здесь на период с августа по декабрь. В период второй половины второго десятилетия XXI в. В настоящее время в период с января по май число норвежских рыболовных траулеров в районе Шпицбергена составляет в среднем 10-20 судов, в период с июня по август – 30-40, в сентябре-декабре – 50-60 [4, р. 52].

В период рыболовного бума 70-х годов в норвежском обществе появились планы создания на Шпицбергене рыбоперерабатывающего предприятия. Но эту идею так и не довели до стадии реализации. Вновь к этому вопросу норвежцы вернулись уже в начале второго десятилетия XXI века.

В 70-80-е годы норвежские угольные компании на Шпицбергене наладили снабжение рыболовецких судов жидким топливом. Но существенного развития эта деятельность не получила. В начале XX века в районе Шпицбергена работают норвежские траулеры, которые практически не заходят в Лонгйир.

Рыболовные суда составляют объект пристального внимания норвежских спасателей. За период с 1981 по 2018 год более 60% всех происшествий на море в районе архипелага приходится на долю рыболовецких траулеров [4, р. 52]. В 90-х годы XX века норвежские власти организовали на Шпицбергене вертолетную службу спасения

рыбаков. С конца 70-х годов была проделана большая работа по навигационному оборудованию побережья архипелага. Были созданы современные навигационные системы, которые обслуживают рыбаков. Береговая охрана Норвегии постоянно патрулирует районы промысла и контролирует промысловую деятельность всех стран в Шпицбергенском квадрате.

Норвежский историк Т.Б. Арлов утверждает, что вплоть до 80-х годов XX века «Шпицберген считался не слишком перспективным для морского рыболовства. (...) Общая картина такова: до последнего времени Шпицберген представлял весьма незначительный интерес для рыбной отрасли, как и она для него» [1, с. 394]. Это заявление весьма странно. Если район Шпицбергенского квадрата не представлял интереса для рыболовства, то как же объяснить установление норвежскими властями рыбоохранной зоны вокруг архипелага в 1977 г.? И чем объяснить конфликты, которые возникали у норвежских властей с рыбаками других стран по поводу промысла в водах Шпицбергенского квадрата?

Оценивая перспективы развития норвежского рыболовства в этой зоне, Т.Б. Арлов утверждает: «При разумном управлении эта отрасль может долгое время приносить значительную прибыль. Однако наладить сбалансированный вылов непросто, потому что рыболовство связано с серьезными экономическими и политическими интересами и по причине значительных и часто непредсказуемых изменений естественного характера в самой экосистеме. (...) Вместе эти территории составляют огромные морские пространства с богатыми рыбными

ресурсами, которые для Норвегии крайне важно держать под контролем» [1, с. 405]. Отсюда можно сделать вывод, что норвежцы рассматривают зону Шпицбергенского квадрата как перспективный район своего рыболовства и именно поэтому пытаются ограничить здесь промысел конкурентов из других стран.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арлов Т. Б. История архипелага Шпицберген. – М.: Паулсен, 2016. 592 с.
2. Зиланов В.К., Клочков Д.Н., Шибанов В.Н. Вклад России за 100 лет в открытие, освоение и рациональное использование рыбных ресурсов в морском районе действия Договора о Шпицбергене // Архипелаг Шпицберген: От terra nullius к территории взаимодействия: К 100-летию подписания Шпицбергенского трактата: Доклады Международной научной конференции. Архангельск. 29-30 октября 2020 г. М.: Полит. энциклопедия. С. 225-234.
3. Into the Ice. The history of Norway and the Polar Regions // Eds. E.-A. Drivenes, H. D. Jølle – Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS, 2006. 560 p.
4. Borch O.J., Andreassen N., Marchenko N., Ingimundarson V., Gunnarsdóttir H., Iudin I., Petrov S., Jacobsen U., Dali B.í. Maritime activity in the high North – current and estimated level up to 2025 : MARPART Project Report 1 / O.J.Borch (Project Leader). 131 p. // Nord.no. [Электронный ресурс].URL: <https://www.nord.no/no/om-oss/fakulteter-og-avdelinger/handelshogskolen/Documents/MARPART%20WP1%20report%201.pdf>

**КАМЕННАЯ ПЛИТА ОСТРОВА БОЛЬШОЙ АНИКЕЕВ –
КАК ПАМЯТНИК ИСТОРИИ ПОЛЯРНОГО МОРЕПЛАВАНИЯ**

Беляев Д.П.

*ФГБОУ ВО «Московский государственный университет
пищевых производств»,
г. Москва,
vector1979@mail.ru*

Проблемы истории полярного мореходства давно находятся в центре внимания отечественных исследователей, историков, краеведов. Благодаря работам Мавродина В.В., Визе В.Ю., Белова М.И., Пасецкого В.М., Ушакова И.Ф. и других многие аспекты указанной проблемы хорошо изучены. Но история не стоит на месте. Появляются новые источники, ставятся новые вопросы. Ведь источник может «ответить» лишь на тот вопрос, который ему «зададут», т.е. он зависит от исследователя и конкретной исторической эпохи, следовательно, процесс познания бесконечен.

Одним из таких источников, позволяющих по-новому взглянуть на историю полярного мореходства, является каменная плита, что находится на острове Большой Анিকেев у северо-восточного побережья полуострова Рыбачий в Баренцевом море.

Плита эта примечательна тем, что на ней высекали свои имена приходившие сюда русские, а также датские и норвежские мореплаватели. Надписи эти охватывают период с XVI по XX век, включительно.

В докладе будет рассказано об истории открытия надписей и их происхождении. Несмотря на то, что эта проблема уже являлась предметом внимания ряда исследователей, некоторые ее аспекты еще не получили достаточного освещения.

Ключевые слова: Арктика, Большой Аникиев, история освоения.

Летом 1826 года русская географическая экспедиция, возглавляемая капитан-лейтенантом Михаилом Францевичем Рейнеке, вела опись берегов Русской Лапландии. 29 июня поморская шняга, на которой находился Рейнеке, взяла курс к берегам Рыбачьего, а спустя несколько дней приблизилась к его северо-восточной оконечности – мысу Цып-Наволоку. Неподалёку от этого мыса находится остров Аникиев, где должна была произойти встреча с ещё одним судном экспедиции. Этим судном командовал штурман Яков Харлов, занимавшийся до этого съёмкой и описанием лежащей южнее части побережья. Островок, где произошла встреча, невелик. И поэтому трудно сказать, кому принадлежала честь открытия плоской прямоугольной сланцевой плиты, испещренной неведомыми именами и древними датами.

1826 год следует считать годом, когда плита на острове Большой Аникиев впервые привлекла внимание исследователей. Первые сведения об острове Б. Аникиев содержатся в труде М.Ф. Рейнеке «Гидрографическое описание северного берега России. Ч. 2. Лапландский берег», 1843 год: «К югу в одной миле от Цып-Наволока лежит под берегом небольшой островок Аникиев, отличающийся

зеленой поверхностью и черными крутыми боками. На середине его обнажена огромная шиферная плита с надписями имен разных мореплавателей, посещавших это место. Древнейшая из них на норвежском языке, под значком короны, 1510 года» [1, с. 283]. Рейнеке побывал на этом острове в 1826 году.

В 1840 году плиту на острове Аникиев увидел известный русский натуралист Александр Фёдорович Миддендорф, сопутствовавший академику К.М. Бэру в его экспедиции на Кольский полуостров и Новую Землю. Миддендорф предпринял из Колы несколько отдельных экспедиций, в том числе и на Аникиев остров. Позднее в очередном выпуске «Бюллетеня Санкт-Петербургской Академии наук» учёный поместил небольшую заметку «Аникиев остров в ледовитом океане», в которой, помимо сведений о природе Западного Мурмана, сообщил о якобы увиденных им здесь надписях датских, голландских, русских и норвежских мореплавателей. В 1871 году на Аникиеве побывал профессор из Осло Й.А. Фриис. В своих записях он привёл зарисовки нескольких надписей, частично повторив имена путешественников, уже опубликованные Миддендорфом (Характерно, что каждый исследователь, посещая плиту, как бы открывал её вновь – Д.П.).

Также некоторые сведения об острове есть в работах исследователей Русского Севера Д.Н. Островского (1880) и Г. Гебеля (1904). В частности, в работе Гебеля «Наша северо-западная окраина – Лапландия» есть глухие намеки на то, что имелись надписи и более раннего времени, чем конец XVI века. Однако ленинградский ученый, доктор исторических наук Шаскольский И.П., побывавший на острове в 1933 году,

нашел самую раннюю надпись датируемую лишь 1593 годом [2, с. 21].

Первое наиболее подробное и обстоятельное исследование надписей и их происхождения на плите выполнил в 70-80-е гг. XX века ленинградский ученый Борис Иванович Кошечкин. Результатом его работы явился труд «Имена на скале», 1991 год годом[3].



Рисунок 1. Первые исследователи плиты о. Большой Аникеев М.Ф. Рейнеке (1801-1859) и А.Ф. Миддендорф (1815-1894)
Изображения взяты из свободных источников

Три проблемы, которые исследует Кошечкин Б.И.:

1. Утверждение, что на Аникиевой плите значились имена путешественников и мореплавателей всех стран Северной Европы, было неверным. Здесь не оказалось ни английских, ни голландских, ни немецких надписей. Были надписи датчан. Можно утверждать, что эти письма были оставлены владельцами судов или их командами, направляющиеся из Дании к берегам Мурман с целью торговли. Кошечкин, посвятивший около 10 лет поискам

личной принадлежности надписей, находит и показывает на карте Дании те города, названия которых начертаны на скале острова Аникиева: Фленсбург, Зонденбург, Хадерслев, Ринкенес и другие.

2. До сих пор плита рассматривалась в истории освоения Севера исключительно как памятник посещений наших берегов иностранными мореплавателями. А сейчас, среди множества разновременных надписей, мы отыскиваем новые и новые, неизвестные ранее имена наших соотечественников – поморских мореходов.

3. Проблема сохранности каменной летописи, как исторического памятника Арктики (В 1979 году Аникиева плита была внесена в свод исторических памятников Арктики, подлежащих охране – Д.П.).

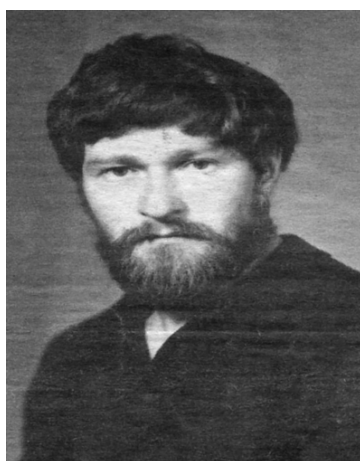


Рисунок 2. Советские исследовали памятника
Б.И. Кошечкин (1931-1995) А.В. Беляев (1937-2004)
Изображения взяты из свободных источников

Последнее особенно важно. Уже простой анализ литературы позволяет нам сделать вывод о том, что Аникиева плита, несмотря на свою внешнюю монументальность, весьма хрупкий исторический источник. Со временем надписи стираются, зарастают мхом, становятся недоступными. Рейнеке обнаружил надпись, датируемую 1510 годом; Шаскольский – 1593 годом; Кошечкин – 1595 годом. Сколько было надписей в период между 1510 и 1595 годами остается только догадываться. А ведь они были, учитывая, что именно на XVI век, по данным Шаскольского И.П. [2, с. 21] приходится развертывание русско-норвежской торговли на Мурмане. Многие надписи XVII – XVIII веков оказались повреждены более поздними «автографами».

Все вышеизложенное позволяет сделать вывод, что крайне необходимо принять меры по сохранению этого уникального памятника.



Рисунок 3 – Каменные автографы

Изображения взяты из свободных источников.

Кроме того, весьма важен и нужен полный оттиск всех надписей, оставленных на каменной плите. Такую фотофиксацию, сплошную – на черно-белую пленку и

выборочно – на цветную, произвели участники экспедиции «Арктик-клуба» (Руководитель – Беляев А.В., участники: Беляев Д., Горохов В., Паршинцев Е.). Поводом к экспедиции послужила знаменательная дата: в 1996 году исполнилось 100 лет со дня строительства маяка на мысе Цып-Наволок. Кроме того, все надписи были тщательно скопированы на бумагу. Результатом работы стало составление полного перечня надписей на каменной плите. Всего было обнаружено и зафиксировано 152 буквенных автографа, в их числе 29 геральдических и иных знаков. 46 надписей принадлежат российским мореходам (Интересно отметить, что в таком источнике как «Памятники природы Кольского Севера» 1988 года издания указывается на существование только 45 надписей; Кошечкин Б.И. упоминает о 79 письменах, из которых – 24 русские. – Д.П.).

Однако обработка и анализ полученных в результате экспедиции данных, гораздо более полных и подробных, нежели предшествующие, позволил мне обратить внимание на некоторые аспекты проблемы, не получившие должного освещения в отечественной литературе, а именно:

1. С какой целью и как возник обычай высекать свое имя и дату проезда на этой плите? Например, было бы весьма интересно попытаться проследить взаимосвязь между изображениями, оставленными западными мореходами и скандинавским руническим письмом.

2. Примечательно, что примерно из сотни автографов иностранных моряков более всего принадлежат датчанам. А почему нет английских и голландских надписей, хотя и те, и другие принимали очень активное участие в освоении северных вод (экспедиции Р. Ченслера – 1533 г., Стивена

Борроу – 1556 г., В. Баренца – 1596 г. и др.) и торговле с Россией (учреждение Московской компании)? А где надписи норвежцев, наших ближайших соседей, торговля с которыми стала активно развиваться со второй половины XVI века? Отчасти мы это можем попытаться объяснить попытками Дании взять под свой контроль северную торговлю с Россией, но все это применительно лишь к концу XVI – началу XVII веков, когда Датское королевство на короткое время захватила господство на северных морях. Кроме того, согласно данным Шаскольского И.П. в указанное время торговля с норвежцами на Мурмане не прекращалась.

3. Чем объяснить, что русских надписей гораздо меньше, чем западных? Предположение о том, что русские мореходы были неграмотными не стоит, и рассматривать, из-за полной несостоятельности. Свое мнение высказывает Кошечкин Б.И., который считает, что обычай оставлять свой автограф на скале, в ходе длительного и опасного путешествия, был характерен для европейцев, прибывавших на Мурман издалека, но не для русских, которые плавание из Белого моря до полуострова Рыбачий рассматривали как обычное дело. На наш взгляд с этим трудно согласиться. Морской переход из Архангельска до Колы был сопряжен со многими трудностями, нередко опасными для жизни, которые были обусловлены непростыми природно-климатическими условиями (течения в горле Белого моря, частые туманы и шторма, особенно в зимнее время и др.). Более достоверно выглядит предположение Беляева А.В., который считал, что для поморов издревле было характерно оставлять надписи не на каменных плитах, а на деревянных крестах. Отсюда и надписей меньше.

4. Еще одна проблема: несоответствие данных архивов, т.е. письменных источников и надписей на плите. Анализ надписей на скале позволяет предложить следующую периодизацию посещаемости острова (всего выделяется три этапа) (См. приложение № 1):

1. 1595 – 1615 года;
2. 1675 – 1709 года;
3. середина – конец XIX века.

Первое, что бросается в глаза, так это чередование нескольких лет (в среднем 15-20) активных посещений острова с длительными (в среднем 70-100 лет) паузами, во время которых отмечены лишь единичные визиты.

Сравнив полученные данные с общеизвестными фактами из истории нашей страны в целом и Кольского края в частности, мною были обнаружены следующие не состыковки, а именно:

1. На период 1595 – 1615 годов в России приходится Смутное время (1598-1613 года) и резкое ухудшение внешнеполитической обстановки, в том числе и на Севере. В 1589-1623 годах Кольский край неоднократно подвергался нападениям шведов и датчан [9]. И в тоже время – первый всплеск активности посещений острова Аникиев (1595 – 1615 гг.).

2. С другой стороны по данным Шаскольского И.П. – «...торговля иноземных купцов на Мурмане приняла уже в 1620-е годы весьма значительные размеры. Ежегодно сюда приходили десятки иноземных купеческих кораблей. Центром торговли была Кола... но торговля велась и в каждом рыбацьем становище на Мурмане...» [10]. А на плите

всего лишь одна надпись, датируемая 1623 годом (Христен Скабо)!

Достоверного объяснения этому факту пока не имеется, поскольку необходим долгий и тщательный анализ фактических данных о географической изученности, политической обстановке, состоянии промыслов и др., характеризующих тот или иной период в жизни Дании, Норвегии и России.

3. Начало XIX века ознаменовалось оживлением русско-норвежских отношений. После разорения англичанами Русского Севера в 1809-1810 годах, меновая торговля с норвежскими рыбопромышленниками была очень кстати для восстановления хозяйств. Коляне, получившие привилегии на вывоз хлеба, а также беломорские купцы везли лодьи и шняки с мукой из Архангельска в Норвегию. Этот период отмечен на скале автографами Норкиных (1809, 1815-1839 года), Кузнецова В.А. (1817, 1830 года), Рюхина Ф. (1810 год), Агапитова П. (1810 год), купца Савина из Осташкова (1831 год), расписавшегося не только на острове Аникиев, но и на материке, на отдельной плите в губе Корабельной, у высокого гурия. В середине XIX века экономике Мурмана был нанесен очередной урон в результате нападения англо-французской эскадры в 1854-1855 годах. Только 10 лет спустя появились автографы поморских мореходов на Аникиевой плите. Плаванья их сюда совершались главным образом в 1863-1871 годах. Затем вновь следует пауза и новый всплеск посещений в 1885-1889 годах.

Несомненным является тот факт, что каменная плита на острове Большой Аникиев является уникальным памятником

истории полярного мореходства – сводом имен российских и европейских мореплавателей, внесших большой вклад в освоение северных морей, в построение дружелюбных добрососедских взаимоотношений между народами России, Дании, Норвегии. Анализ полученных данных позволяет не только стереть «белые пятна» в истории полярного мореходства, русско-скандинавских отношений в эпоху средневековья, но и как это не парадоксально, поставить новые проблемы. Каменная плита на острове еще не открыла всех своих тайн, еще не ответила на все вопросы, поэтому новых исследователей ждут новые открытия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Рейнеке М.Ф. Гидрографическое описание северного берега России. Ч. 2. Лапландский берег. СПб., 1843.
2. Шаскольский И.П. Экономические связи России с Данией и Норвегией в IX – XVII вв. // Исторические связи Скандинавии и России, IX – XX вв. Л., 1970.
3. Кошечкин Б.И. Имена на скале. Л., 1991.
4. Мавродин В.В. Русские мореплаватели. Л., 1949.
5. Пасецкий В.М. Русские открытия и исследования в Арктике. Первая половина XIX века. Л., 1984.
6. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. М., 1948.
7. Визе В.Ю. Русские полярные мореходы XVII – XIX вв. М.-Л., 1948.
8. Белов М.И. По следам полярных экспедиций. Л., 1977.
9. Ушаков И.Ф. Кольский Север. Мурманск, 1972.

Приложение 1

Русские мореплаватели.

| Имя | Год | Место |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| Григорий Дудин | 1650 | деревня Луховская |
| Антон Попов | 1688 | - |
| Василий Гуляев | 1697,1698,1699 | - |
| Павел Агапитов | 1794, 1810 | Онега |
| Норкин | 1809, 1815-1839 | Кемский посад |
| Рюхин Ф. | 1810 | Сумский посад |
| Кузнецов В.А. | 1817, 1830 | - |
| Савин | 1831 | Осташков |
| Вязмины | 1863 | - |
| Иван Вязмин | 1863 | - |
| Фёдор Лузгин | 1869 | - |
| К. А. Кузнецов | 1871 | - |
| Постников С. | 1887 | - |
| Сем. Акулов | 1887 | - |
| Воронин | - | - |
| Тюлев | - | - |
| ВАСАН | - | - |
| Яков Соболев | - | - |
| Яков Константинов | - | - |
| Мишнимов | - | - |
| Рубан | - | - |
| Василей Покилин | - | - |

Иностранные мореплаватели.

| Имя | Год | Страна | Место |
|-------------------------|--|---------------|--------------|
| Berent Gundersen | 1595,1596,1597,1611,1615 | - | - |
| Iacob Hansen | 1615 | Дания | Haderslef |
| Christen Skabbe | 1623 | Дания | - |
| Karbar | 1676 | Дания | Sonderborg |
| Den Ivliiv | 1684 | - | - |
| Hans Ibsen | 1684-1690 | Дания | Flensburg |
| Asmus Marxen | 1685,86,87,88,91,92,96,97,98,99,1700,01,72,73,74 | Дания | Flensburg |
| Iurgen Clauser | 1688, 1709 | Дания | Flensburg |
| Peter Hansen | 1688 | Дания | Rinkenese |
| Claus Rehbein | 1689 | Дания | Sonderborg |
| Carsten Berge | 1691,1692,1703,1704 | Дания | Flensburg |
| Carsten Petersen | 1692 | Дания | Sonderborg |
| Hans Robertse | 1694,1695,1698 | Дания | Apenrade |
| Christian Chinderichsen | 1697 | Дания | Apenrade |
| Hans Michelsen | 1780 | Дания | Flensburg |
| Jonas Iacobsen | 1869 | Дания | Flensburg |
| Thauvon Pasto | 1871 | - | - |
| I.E. Thavvon | 1874 | Норвегия | - |
| K. Schulz | 1884 | - | - |
| Hans Dirich | 1897 | - | - |

| | | | |
|--------------------------|------|----------|----------------|
| Peter Witren | 1897 | - | - |
| Kolonisda Kostafa | - | Норвегия | Toledorfenenid |
| Hans Michelsen | - | Дания | Flensburg |
| Nils Hansen | - | Дания | Flensburg |
| Hans Lorensen | - | Дания | Sonderborg |
| Urgen Boisen | - | Дания | Sonderborg |
| Christian Hindrichsen | - | Дания | Apenrade |
| Paul Christiansen | | Дания | Apenrade |
| Anders Andersen | - | Дания | Kiobenhavn |
| H.M. Sasmuser | - | Норвегия | - |
| Karl Iohansen | - | Норвегия | - |
| Hans Marxen | - | Дания | Flensburg |
| Nils Hansen | - | Дания | Flensburg |
| Peter Knudsen | - | Дания | Sonderborg |
| Karbar | - | Дания | Sonderborg |
| Iurgen Boisen | - | Дания | Sonderborg |
| Paul Christiansen | - | Дания | Apenrade |
| Pavl | - | Дания | Apenrade |
| Lorens Karbar | - | - | - |

АРКТИЧЕСКИЕ ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ

Гильманов Д.Ш., Илатовская Е.А.

Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,

г. Северодвинск

Муниципальное автономное образовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа № 28», г. Северодвинск

В статье дается краткое описание понятия арктическая полярная станция, представлены направления деятельности полярных станций, представлено краткое описание деятельности девяти полярных станций, которые действовали на архипелаге Новая Земля с середины XIX века по настоящее время.

Ключевые слова: *арктическая полярная станция, Новая Земля, исследования.*

Арктическая полярная станция – труднодоступный научно-наблюдательный пункт, созданный на побережье Северного Ледовитого океана, на близлежащих островах, а также на дрейфующих льдах. Полярные арктические станции находятся севернее Полярного круга. В России арктическими полярными станциями считаются те станции, которые находятся в Арктической зоне России. Полярные станции ведут систематические метеорологические, геофизические, геомагнитные, гидрологические, а в отдельных случаях – биологические и медицинские наблюдения. Часто проводятся геологические исследования. Начиная с 1960-х годов, станции выполняют также задачи

военного характера, в частности, акустического слежения за подлодками вероятного противника. Кроме этого, в Арктике источниками информации являлись и другие наблюдательные платформы (дрейфующие станции, экспедиционные и транспортные суда, самолеты ледовой разведки и т. д.) [9].

Всего в разное время на Новой Земле действовали девять полярных станций, обеспечивающих различными данными лётчиков, моряков, военных, учёных различных специальностей. Начиная с Малых Кармакул (1896) и «Маточкина Шара» (1923) были построены «Мыс Желания» (1931), «Русская Гавань» (1932), «Мыс Выходной» (1934), «Мыс Столбовой» (1934), «Озёрная» (1935), «Залив Благополучия» (1936), «Мыс Меншикова» (1953). В настоящее время осталась лишь одна станция – в Малых Кармакулах. Остальные находятся в разрушенном состоянии, представляя, тем не менее, большой интерес для историков.

В XIX веке архипелаг Новая Земля стал привлекать внимание как российских промышленников, так и государства. Промышленников интересовали промысловые ресурсы островов. А государство опасалось реальной угрозы потерять контроль над Новой Землей, так как норвежцы активизировали свой интерес к островам и стали снаряжать туда всё новые экспедиции. К тому же российские исследователи часто терпели неудачи из-за сложных климатических и ледовых условий. Поэтому появилась необходимость обеспечить безопасность мореплавания в прибрежных водах морей Северного Ледовитого океана. С этой целью в 1877 году на острове Южный архипелага Новая Земля создано становище Малые Кармакулы, а на

следующий год в Малые Кармакулы прибыла экспедиция гидрографа Е.А. Тягина, которая построила здесь спасательную станцию и провела гидрометеорологические наблюдения. Другой стороной этого решения было создание постоянного поселения с целью закрепления принадлежности архипелага за Россией. Что дало бы возможность организовать охрану территориальных вод и наладить регулярное судоходное сообщение островных поселений с материком. Российская экспедиция Академии наук под руководством гидрографа К.П. Андреева прибыла на архипелаг в начале августа 1882 года. Несмотря на климатические трудности, в эту зимовку состоялось первое пересечение Новой Земли от западного её берега до Карского моря. С 1 сентября 1882 г. по 3 сентября 1883 г. по программе Первого международного полярного года в Малых Кармакулах проводятся непрерывные наблюдения по метеорологии и земному магнетизму. Работами полярной станции руководил гидрограф, лейтенант К.П. Андреев. В июле 1896 года в Малых Кармакулах была открыта метеорологическая станция первая полярная станция в России, которая действует по настоящее время [5].

Созданная для нужд развивавшегося судоходства в 1886 г. при Главном гидрографическом управлении (ГГУ) Министерства морского флота гидрометеорологическая часть в Арктике с центральной станцией в Архангельске заработала в 1912 г. А начиная с 30-годов XX века определилась необходимость информационного обеспечения мореплавания на трассах национальной транспортной магистрали Северного морского пути и полетов авиации в высоких широтах [3].

В 1922 году Государственный плановый комитет (Госплан) молодой советской республики постановил не только заселить Новую Землю, но и развить сеть радиостанций в Арктике, и в 1924 году стала работать первая советская полярная станция – «Маточкин Шар» (действовала с 1923 до 1957 г.), расположенная на юго-востоке Северного острова архипелага Новая Земля. Первоначальная цель работы станции – обеспечение устойчивой радиосвязи. Полярная станция была построена в 1923 году на уже существующем ранее месте сезонного становища гидрографической экспедицией Н.Н. Матусевича. Расположенная за 73 градусом северной широты, она долгое время была самой северной полярной станцией в мире. Ее открытие диктовалось суровой необходимостью обеспечивать Карские экспедиции точными данными о состоянии погоды и льда. Результаты наблюдений за движением льдов и сведения о ветрах, под влиянием которых льды передвигаются с места на место, сообщались станцией в научные центры, где они систематизировались. Вполне понятно, что эти наблюдения способствовали успешному проведению каравана судов, следующих через Карское море в Сибирь, а также представляли и большой научный интерес, выясняя изменения погоды не только в западной части Карского моря, но вообще на Севере [2].

Полярная станция Мыс Желания – располагалась на Северном острове архипелага Новая Земля, вблизи его крайней северной оконечности. Действовала с 1931 по 1997 годы. Морская гидрометеорологическая полярная станция Мыс Желания была организована в 1931 году Управлением безопасности кораблевождения на Севере. Полярные

станции, наряду с ледокольным флотом и авиацией, стали одним из трех главных факторов организации регулярного арктического судоходства, осуществлять которое было призвано созданное 17 декабря 1932 г. Главное управление Северного морского пути. С 1931 года на станции проводились метеорологические наблюдения, а также станция имела большое значение для развития морских промыслов, стала опорной базой для промышленников. В навигацию полярные станции передавали судам и самолетам информацию о погоде и состоянии льдов, держали с ними радиосвязь, давали пеленги для определения точного положения в море и в воздухе. Актинометрические наблюдения велись с 1936 по 1938 годы и с 1956 года до закрытия станции. Морские прибрежные гидрометеорологические наблюдения велись с 1934 года по 1996 год. Аэрологические наблюдения проводились с 1931 года по 1992 года.

1 января 1997 года станция была законсервирована, что фактически явилось ее закрытием. В 2004-06 гг. Северным УГМС предпринимались попытки на ее месте установить автоматическую станцию разработки ААНИИ, но эти попытки закончились неудачей. 15 августа 2010 года, в ходе выполнения рейса НЭС «Михаил Сомов», после длительного перерыва автоматическая станция Мыс Желания была восстановлена. Начиная с 12 часов 16 августа 2010 г., информация с Мыса Желания в автоматическом режиме поступает на каналы АСПД Росгидромета и на карты погоды. В настоящее время на Мысе Желания располагается опорный пункт Национального Парка «Русская Арктика» [7].

На западном побережье северной части Новой Земли расположена глубоководная бухта Русская гавань. Защищенная от ветров высокими берегами, она издавна служила убежищем многим отважным русским поморам. В 1913 г. русский полярный исследователь Георгий Седов, пробираясь на собаках вдоль западного побережья Новой Земли к мысу Желания, посетил эту бухту. Седов первый определил астрономический пункт бухты Русская гавань и нанес очертания ее берегов на карту. В 1932 г., когда проходил Второй международный полярный год, было решено организовать в бухте Русская гавань полярную станцию. Основная ее цель — наблюдение за глетчером высотой в 75 – 100 м, названным именем Шокальского, нависающим над заливом Откупщикова. Вблизи глетчера, на полуострове Горякова, было выстроено каркасное здание. Полярной станции присвоили название «Русская гавань». Через два года цели и задачи полярной станции изменились. Она стала наблюдать за погодой, состоянием льда, поверхностью моря, а еще через некоторое время – обслуживать арктические перелеты [11].

Полярная станция Залив Благополучия была организована на Северном острове в 1936 году для получения гидрометеорологических сведений и разрушена немецкой подводной лодкой U-711 24 сентября 1943 года. Станция более не восстанавливалась.

Морские гидрометеорологические полярные станции «Мыс Выходной» (годы работы 1934-1957), «Мыс Столбовой» (годы работы 1934-1936) осуществляли наблюдение за погодой и ледовой обстановкой в районе Северного острова архипелага Новая Земля.

Полярная станция «Мыс Меншикова» действовала с 1953 по 2005 года. Морская гидрометеорологическая полярная станция в большей степени военного предназначения, размещалась на острове Южный. В окрестностях располагался маяк и погранзаезда.

В 1957 году полярные станции северного острова Новой Земли были закрыты в связи с размещением на острове ядерного полигона и испытанием ядерного оружия.

Деятельность полярных станций в Арктике – основа мониторинга природных процессов в окружающей среде: в океане и на суше. Эти результаты нужны не только для непосредственного использования в текущей деятельности человека в Арктике, но и для накопления и совершенствования базы многолетних наблюдений, которые необходимы для изучения природных процессов, оказывающих влияние на климат, а значит – на перспективы жизни человека на всем земном шаре [10].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Полярные станции русского сектора Арктики [География]. [Электронный ресурс]. URL: <https://geographyofrussia.com/polyarnye-stancii-rossijskogo-sektora-arktiki/> (дата обращения 28.02.2022 г.).
2. Малые Кармакулы / Поморская энциклопедия. Т. 1. – Архангельск: Поморский Государственный Университет им. М.В. Ломоносова, 2001. С. 236.
3. Кремер Б.А. Первые полярные станции // Природа. 1974. № 6. С. 65-72.
4. Как СССР осваивал Арктику- полярная станция «Маточкин Шар» [Электронный ресурс]. URL: <https://ussrvopros.ru/kak-sssr-osvaival-arktiku> (дата обращения 27.02.2022 г.)
5. Мыс Желаний (полярная станция) / Поморская энциклопедия. Т.1. – Архангельск: Поморский Государственный Университет им. М.В. Ломоносова, 2001. С.252.
6. Сперанский Е. На Полярной станции «Русская Гавань» // Советская Арктика. ГУСМП. 1940. № 5. С. 76-80.
7. Романенко Ф.А., Шиловцева О.А. Судьба российских полярных станций на фоне глобального потепления // Природа. 2004. № 9. [Электронный ресурс]. URL: http://vivovoco.astronet.ru/VV/JOURNAL/NATURE/09_04/POLAR.HTM. (дата обращения 28.02.2022г.).
8. Заселение Новой Земли: самоеды и поморы [Проектный офис развития Арктики] [Электронный ресурс]. URL: <https://goarctic.ru/society/zaselenie-novoy-zemli-samoedy-i-pomoroy/> (дата обращения 27.02.2022 г.).
10. Островский Б.Г. Форпосты советской науки в Арктике: полярные станции СССР [предисл. ред.: Л. Нитобург]. Архангельск: Северное изд-во, 1933.
11. Маточкин Шар / Поморская энциклопедия. Т. 1. Архангельск: Поморский Государственный Университет им. М.В. Ломоносова, 2001. С.240.
12. Кремер Б.А. Первые полярные станции // Природа. 1974. № 6. С. 65-72.

**ГЕНДЕРНАЯ ПОЛИТИКА СССР
В ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ**

Потапова Н.М.

*Научно-исследовательский арктический центр МО РФ,
г. Северодвинск,
natasha.potapova75@yandex.ru*

В статье рассматривается вопрос о влиянии гендерной политики СССР на активное участие женщин в освоении Арктики.

Ключевые слова: *гендер, гендерные отношения, государственная политика, Арктика, женщины-полярницы, зимовщики, исследователи.*

*«Женщины творят историю,
хотя история запоминает лишь имена мужчин».*

Генрих Гейне [6].

Арктика – суровый, но удивительный край. Не менее удивительна и история освоения Арктики, пестрящая легендами, именами и открытиями. Но, так уж сложилось, что среди первооткрывателей и исследователей Арктики практически нет женских имен. Долгое время считалось, что Арктика – это исключительно мужская территория. Действительно, жизнь и работа в самом северном регионе сопряжена со сложными климатическими условиями, большими физическими нагрузками, огромным риском для жизни и, наконец, отсутствием цивилизации и комфортных

бытовых условий. Долгое время о женщинах-полярницах говорить было не принято, женские имена и биографии редко удостоивались внимания историков. Имя первой женщины-полярницы Татьяны Федоровны Прончищевой, жены исследователя Арктики Василия Прончищева, участницы высокоширотной экспедиции по северному побережью Сибири 1735 года было установлено по документам «Центрального государственного архива древних актов» лишь в 1983 году. Несколько больше известно об Ерминии Жданко, участнице арктической экспедиции под руководством Георгия Львовича Брусилова на шхуне «Святая Анна» в 1912 году и французенке Жюльетте Жан-Сессин, невесте полярного исследователя Владимира Александровича Русанова, отправившейся с ним в экспедицию на шхуне «Геркулес» также в 1912 году. А имя жены исследователя-полярника Ивана Никифоровича Иванова, принимавшей непосредственное участие вместе с мужем в Печорской экспедиции с 1825 по 1829 год, с «удивительной стойкостью и исключительным самообладанием переносившей ненастье и холод, неизвестность и страх» [1] так и осталось истории неизвестным.

Современный исследователь вправе недоумевать о такой исторической несправедливости. Но, время и общество на каждом этапе исторического развития диктуют свои стереотипы поведения в зависимости от социальных условий и биологической принадлежности человека к определенному полу. В энциклопедической литературе понятие «гендер» определяется как «социальный пол, различия между мужчинами и женщинами, зависящие не от биологических, а

от социальных условий (общественное разделение труда, специфические социальные функции, культурные стереотипы и так далее») [2]. Иначе говоря, гендер – это процесс формирования обществом женских и мужских ролей, то есть их противопоставление друг другу. При помощи определенных механизмов правящая власть имеет возможность управлять гендерными отношениями в пределах своего государства. Одним из механизмов является нормативное принудительное регулирование, когда государство проводит политику пола и гендера в законодательных актах разного уровня. С другой стороны, оно создает идеологический аппарат принуждения, контролирующей гендерные отношения [3].

В средние века положение женщины в обществе определялось конкретным стереотипом поведения. Патриархальный уклад определялся жесткими нормами и правилами социальной дифференциации, изложенными в сборнике наставлений Домострой еще в XVI веке протопопом Сильвестром. По Домострою семья представляла собой единый организм: муж-добытчик работал и приносил пропитание, жена вела хозяйство, дети беспрекословно подчинялись родителям, даже когда выросли. Фактически замужняя женщина из народа жила взаперти, занималась лишь домашней работой. Нормы Домостроя предписывали женщине быть молчаливой, доброй, трудолюбивой, во всех делах советоваться с мужем. Труд был одной из главных христианских добродетелей. Грамота считалась необязательной. При этом супруг как глава дома должен учить и воспитывать не только детей, но и жену [4].

Период с 1861 по 1917 год в истории России характеризуется крупными общественными преобразованиями: отмена крепостного права; развитие капиталистического способа производства; введение института думской монархии, народного представительства; предоставление мужской половине населения избирательных прав; становление многопартийной системы; относительная свобода печати, собраний и союзов; революционные события 1905 и 1917 годов [5]. Все эти события так или иначе способствовали изменению социального статуса женщин. Прогрессивная интеллигенция России в начале 60-х годов XIX века (Н.М. Карамзин, А.И. Герцен, Н.П. Огарев, Н.П. Грановский, Н.И. Пирогов, Н.А. Добролюбов, М.Л. Михайлов, Д.И. Писарев и другие) выступала за «раскрепощение женщины и освобождение ее из-под гнета патриархального семейного уклада». В конце 70-х годов идеи равноправия полов начали пропагандировать и женщины (М.К. Цебрикова, Е.И. Конради). В начале XX века в России активно пропагандируется социалистическая теория «о равноправии полов и необходимости интеграции женщин в процесс общественного развития» (В.И. Ленин, А.М. Коллонтай, И.Ф. Арманд, Н.К. Крупская, В.Н. Яковлева и другие представители революционной интеллигенции). Рост числа фабрик и заводов, высокая концентрация производства, его повсеместная механизация способствовали росту женской занятости. Вовлечение женщин в производство требовало принятия правительством мер по профессиональному образованию и улучшению социальной политики в отношении женщин [5].

После революции, с конца 1917 года в России происходил процесс мощной индустриализации. Это требовало большого количества рабочей силы. В послевоенный период образовался дефицит квалифицированных мужских рабочих рук. Большевики хотели посредством женщин увеличить рабочую силу. Начался процесс политической мобилизации женщин [6]. Создавались «женские отделы» и «женсоветы», которые занимались агитацией и обучением женщин, внедряя коммунистические идеи в их сознание. Однако этот процесс проходил довольно вяло. Большинство женщин, привыкших к роли матери и хранительницы очага, оставались политически пассивными. Новое движение было далеко от традиционного уклада семьи и вводило их в ступор [6]. Тогда, в 1917 – 1918 годах были приняты законы о равноправии: декрет «Об образовании рабочего и крестьянского правительства», декрет «О восьмичасовом рабочем дне», декрет «О правилах приема в высшие учебные заведения», декрет «О заработной плате», декрет «О гражданском браке. О детях и введении актов состояния». Эти документы узаконили права мужчин и женщин, запретили женский труд в ночное время, открыли доступ женщинам к высшему образованию, устанавливали равную оплату труда мужчин и женщин, упразднили религиозную регистрацию браков и уравнивали права женщин в семье. Первая конституция РСФСР, принятая в 1918 году, закрепила право женщин избираться и быть избранными в Советы. Женщины становились равноправными членами общества и находились под защитой государства. Для женщин открывались новые горизонты, возможность получать образование, активно участвовать в общественной и

политической жизни страны, пробовать свои силы в разных отраслях производства, на разных должностях, заниматься научными исследованиями.

Таким образом гендерная политика СССР способствовала вовлечению женщин в общественные движения и овладению мужскими профессиями. Одной из них считалась профессия зимовщика-полярника. Если первые известные нам женщины, принимавшие участие в экспедициях в Арктику, – это, как правило, жены (невесты), которые следовали на Север со своими мужьями из чувства долга и исполняли на судне обязанности и врача, и уборщицы, и кухарки, то сейчас женщины – это полноправные члены экспедиций, ведущие научную и исследовательскую деятельность наравне с мужчинами.

В апреле 1920 года новый советский Комитет Северного морского пути обратился в правительство с предложениями о постройке станций в Маточкином Шаре и на мысе Желания. В период с 21 августа по 6 октября 1923 года на северном берегу Маточкина Шара на полпути между Белужьей губой и мысом Выходным силами Главного гидрографического управления под руководством Н.Н. Матусевича была построена полярная станция. На ее территории разместились жилой дом с пятнадцатью комнатами-каютами, баня, два склада, павильон для магнитных наблюдений, метеоплощадка, радиорубка. За метеорологические наблюдения на станции (один из основных видов работ) отвечала Ирина Леонидовна Русинова – первая женщина-зимовщица, получившая свой первый полярный опыт здесь же на Новой Земле в 1921-1922 годах в Малых Кармакулах [7]. О ее судьбе практически

ничего не известно, она погибла в 1942 году во время блокады Ленинграда [8]. Но благодаря точности ее прогнозов моряки в эти годы имели возможность выбора наиболее благоприятных маршрутов плавания в зависимости от ледовой обстановки в Карском море.

Постепенно должности уборщиц, буфетчиц и даже поваров на торговых судах тоже стали замещаться женщинами. Так, Рудольф Лазаревич Самойлович, начальник экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 году в своей книге «На спасение экспедиции Нобиле» писал о том, что в этом походе ему впервые пришлось работать с женщинами. Это уборщица Ксения Александрович и журналистка, сотрудница газеты «Труд» Любовь Воронцова. Самойлович высоко оценивает их присутствие на корабле: «Каюты всегда были вовремя убраны, платье прибрано, починено, пуговицы пришиты. Трудно было понять, когда спала эта женщина (Александрович). В любое время дня и ночи ее можно было встретить еще бодрствовавшей» [9, с. 34]. «Воронцова во время похода всеми силами старалась быть полезной. В своей же книге о походе «Красина» она проявила себя как талантливая писательница» [9, с. 35].

Зимой 1929–1930 года Совет народных комиссаров СССР постановил организовать научную экспедицию и отправить ее на ледоколе «Седов» на крайний Север. Начальником экспедиции был назначен Отто Юльевич Шмидт. Цель экспедиции: «Опясав наши северные берега линией радиостанций, держать под неусыпным наблюдением нашего коварного врага – погоду – и этим самым уточнить предвидение и планирование урожая и сэкономить миллионы рублей северному мореплаванию, в частности

знаменитой Карской экспедиции, доставляющей ежегодно десятки иностранных кораблей к устьям Оби и Енисея. Затем – изучить самые северные острова, входящие в наш полярный сектор, на которых могут оказаться полезные ископаемые и на которых можно будет развести пушные промыслы. Наконец, подготовить сеть радиостанций для будущего кратчайшего воздушного пути через северный полюс из Европы в Америку» [10].

Участницей этой арктической экспедиции в составе группы из 11 человек (где она была единственной женщиной) отправилась в свой первый полярный рейс, в свою первую зимовку на Землю Франца Иосифа Нина Рябцева-Дёмме. В 1926 году архипелаг Земля Франца Иосифа официально вошел в состав СССР. Советскому Союзу необходимо было осваивать новые территории, поэтому в то время огромное внимание уделялось промысловой и научно-исследовательской деятельности. Строительство в 1929 году в бухте Тихая на острове Гуккер Земли Франца Иосифа гидрометеорологической станции стало знаковым событием и широко освещалось в прессе. Шумиха, поднятая средствами массовой информации вокруг этого события, принесла Дёмме широкую известность.

«Арктика до сих пор была особенно недоступной для женщины, и история не знает ни одной исследовательницы в широтах далекого Севера, – говорит товарищ Дёмме – только Союз советских социалистических республик за все века в истории посылает свою работницу в числе членов правительственной арктической экспедиции на 82 градус, северной широты на научно-исследовательскую работу» [10]. Шмидт отмечал, что за работой Рябцевой-Дёмме «особенно

будет следить весь мир», так как «большевики делают первый опыт, оставляя на тяжёлую зимовку женщину» [10]. Сама Нина Петровна вспоминала: «Я считалась первой в мире женщиной, зимовавшей в Арктике в качестве научного сотрудника. За рубежом считали такой эксперимент рискованным, выдумывали всякие небылицы, создавали из этого сенсацию, а нам некогда было думать о необычности нашей зимовки, и вся шумиха, поднятая вокруг нас, только раздражала» [10].

Тем не менее, Нина Рябцева-Дёмме с успехом демонстрирует нам «замечательный тип новой женщины революционной эпохи, соединяющей глубокую научную проницательность с неутомимой энергией революционера, практическую жизненную сметку пролетарки с тонким анализом ученого теоретика-географа» [10].

В 1929 году в экспедицию на о. Врангеля вместе с мужем Арефием Ивановичем Минеевым отправилась биолог Варвара Феоктистовна Власова. Из-за сложной ледовой обстановки и невозможности для ледокольных судов подойти к острову их зимовка продлилась пять лет. Варвара Феоктистовна на острове занималась научной работой, подготовила статью об эскимосах. Минеев в своей книге «Пять лет на острове Врангеля» писал, что «Власова занималась сбором, сушением, спиртованием, шкурками птиц. На ней же лежал весь уход за нашим зверинцем – лохматым и пернатым. Вся прочая хозяйственная работа нами была закончена задолго до этого времени и больше нас не беспокоила» [11], «На неё я взвалил метеорологические и хозяйственные обязанности. В эти дни бухта Роджерс была женским посёлком... Медпомощь мы взвалили на свои плечи,

так как кроме нас, меня и Власовой, заняться ею было некому. Самое первое время за врача ходила больше Власова» [11]. За выдающиеся заслуги в области исследования и освоения Арктики Постановлением ЦИК Союза ССР 15 июня 1936 г. А.И. Минеев и В.Ф. Власова были награждены орденом Знак почёта.



Рисунок 1. Смена зимовщиков на о. Врангеля. Борт ледокола «Красин», август 1934 г.

А в 1933 году на ледокольном пароходе «Челюскин», капитаном которого был Отто Юльевич Шмидт, на о. Врангеля отправились уже 10 женщин и двое детей. Из них пятеро – это жены зимовщиков, четыре женщины были уборщицами. Также в экспедиции принимали участие и вели научную работу гидрохимик Параскева Лобза и метеоролог Ольга Комова. Когда «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул, на льду оказалось 104 человека экипажа. И тогда именно женщина-полярница – радистка Людмила Шрадер первой установила связь с радиостанцией лагеря Шмидта. Она также

была первой радисткой на Чукотке, которая обучала местную молодежь радиоделу. За свою работу в Арктике Людмила Шрадер была награждена правительством орденом Трудового Красного Знамени. В 1932 – 1933 годах к смене зимовщиков на полярной станции в бухте Тихой на острове Гукер присоединилась и жена Ивана Дмитриевича Папанина – Галина Кирилловна, в 1934 году на станции появились еще четыре женщины – жены зимовщиков. Начальник полярной станции Иосиф Флорианович Битрих в статье «Два года в бухте Тихой», опубликованной в журнале «Советская Арктика» в 1937 году, писал, что опыт двухгодичной зимовки опроверг предубеждение о том, что с женщинами работать в полярных условиях трудно. «Наоборот, присутствие женщин помогло нам следить за чистотой, обеспечить культурность в быту. Всё это говорит за то, что женщина наравне с мужчиной может равноправно продвигаться в Арктику» [12]. В этот период на станции родились дети. В апреле 1935 года у Евгении Константиновны Симцовой родилась девочка – «первый уроженец Земли Франца-Иосифа. Ребёнок стал любимцем всей зимовки. Всем коллективом дали ей имя Северина, как самой северной уроженке на 80 градусе северной широты. В 1936 году родилось ещё двое детей – у Симцовой мальчик, коллективно названный Родварк, то есть «родился в Арктике», и у Кухтиной – девочка, которую называли Зефрида» [12].

В советский период освоения и развития Арктики особенно широкий размах приобрело движение комсомольско-молодежных коллективов. Многие полярные экспедиции, геологические и гидрографические партии комплектовались из комсомольцев. На заводах и

предприятиях в Арктике работали комсомольско-молодежные бригады, смены, цеха. Для улучшения организаторской и политической работы среди полярников по решению партии при Главсевморпути были созданы политические отделы. В статье «Молодые Колумбы Арктики» Владимир Николаевич Булатов пишет: «Создание комсомольского экипажа ледокола «Красин» - одна из замечательных страниц этого патриотического движения. Призыв ЦК ВЛКСМ, опубликованный в «Комсомольской правде»: «Комсомольцы, в Арктику! Создадим комсомольский экипаж крупнейшего в мире ледокола «Красин»!», вызвал горячее стремление молодых испытать свои силы в покорении Севера. За короткое время в адрес комиссии ЦК ВЛКСМ по отбору добровольцев в краснознаменный экипаж поступило свыше 1500 заявлений. Дипломированные штурманы соглашались идти рядовыми матросами, механики и машинисты – кочегарами, лишь бы попасть в состав экипажа корабля. К примеру, на единственное место буфетчицы претендовали 300 девушек, а была рекомендована одна – комсорг с авиационного завода Елена Ромодановская (Мирошниченко)» [13].

Политика партии, размах комсомольского движения среди молодежи того времени, вовлечение женщины в производство и общественно-политическую жизнь способствовали все более активному участию женщин в освоении Арктики. Т. Караваева в статье «Женщины-полярницы» пишет: «Несколько лет в Гидрографический институт Главсевморпути совсем не принимали женщин. В этом году из 370 студентов – уже 77 женщин. В Гидрографическом техникуме (в Ленинграде из принятых в

1939 году 95 чел. – 30 женщин. В Морском техникуме в Мурманске учится 5 женщин. Одна из них – Харзаманова – на судоводительском отделении, Крайниченко – на судомеханическом и 3 остальных на технологическом отделении. Летом 1939 г. девушки вместе с другими студентами успешно прошли практику, пробыв в плавании 5 месяцев. Студентки Гидрографического института и обоих техникумов, окончив учебные заведения, докажут, что и в арктических морях советские женщины смогут работать наравне с мужчинами – будучи гидрографами, судоводителями, машинистами» [14]. К 1938 году на полярных станциях и зимовках было уже более 70 девушек. А в 1935 году в Николаевскую школу полярных летчиков поступили комсомолки З. Юнкерова, В. Ляпина, Е. Киселева. Успешно окончив ее, они стали первыми пилотами-женщинами Полярной авиации. Молодой пилот Зина Юнкерова была направлена на далекую Чукотку и вскоре стала одним из лучших летчиков края [14].

«В предвоенные годы по инициативе комсомолок родилось движение девушек за овладение морскими специальностями. За короткий срок 20 из них стали штурманами и капитанами, 29 – радистами, 17 – мотористами арктического, морского и тралового флотов. В 1937 году окончила мореходное училище и стала первой дипломированной женщиной-лоцманом комсомолка из Архангельска Ольга Добычина. Капитаны иностранных судов, идущих в Архангельский порт, удивлялись, когда с лоцманского катера на высокий борт судна по зыбкому штурм-трапу уверенно поднималась юная девушка в строгой морской форме с золотыми нашивками на рукавах» [15].

Кроме того, женщины в Арктике работали учителями и врачами. Помимо своей основной работы они вели активную общественную работу, работали с местным населением, помогали по хозяйству. В 1939 году Ольга Комова, которая стала «голосом» советских полярниц, в статье «Женщина в Арктике» писала: «А может ли женщина работать в Арктике? К сожалению, до сих пор нередко можно услышать такой странный вопрос. Находятся даже и среди работников Главсевморпути люди, считающие, что женщине в Арктике неудобно работать, что для этого нет условий, что женщина может даже тормозить нормальную работу. С 1930 г. живу интересами Арктики, привыкла считать свою работу полезной. Поэтому вопрос, может ли женщина работать в Арктике, меня просто удивляет. Научная работа в Арктике довольна тяжела. Но несмотря ни на какую погоду, в пургу, в бурю, в мороз научные работники не прекращают своих наблюдений. И я не знаю случая, когда бы женщина испугалась трудностей Арктики и не довела бы свою работу до конца» [16].

С каждым годом со страниц газет и журналов все чаще и громче звучали имена женщин, связавших свою судьбу с Арктикой. Каждое из этих имен достойно внимания историков. В этом ракурсе интересна оценка советских женщин-полярниц американским арктическим исследователем Вильямуром Стифансоном. В предисловии к книге американской журналистки Рут Грубер «Я была в Советской Арктике», изданной в 1939 году, он пишет: в «арктических районах Аляски и Канады число белых женщин совершенно незначительно, да и те в подавляющем большинстве работают или в качестве учительниц,

медицинских сестер, или являются женами миссионеров. В советских районах Арктики женщины выполняют функции капитанов, возглавляют сельские и городские управления, руководят крупными и небольшими научными станциями... Но какую бы работу они ни выполняли, – их положение определяется не их полом, а их способностями. Среди женщин в советской Арктике имеются и жены арктических работников, но и они выполняют то или иное общественно-полезное дело» [17, с.92].

Отто Юльевич Шмидт в 1936 году на совещании жен полярников и инженерно-технических работников в Главсевморпути также высоко оценил участие женщин в полярных экспедициях: «...Надо сказать, что труднейшая дорога полярного исследователя открыта и для женщин. Практика это подтвердила. Как известно, женщины в нашем коллективе играли большую роль. Многие из них, в том числе и домашние хозяйки, принимали участие в общей работе, которая у нас сложилась в условиях суровой, трагической зимовки. Женщины поднимали у нас настроение. Женщины много помогали нам своим присутствием...» [18].

Политика СССР в отношении женщин дала им много возможностей для развития и самореализации: право на образование, право выбора, участие в общественно-политической и культурной жизни, экономическую и личностную свободу. После длительной борьбы за изменение социального статуса и освобождения от гнета патриархального уклада женщины с большим энтузиазмом примеряли на себя новые роли. Получив равные права с мужчинами, женщины все чаще претендовали на участие в сложных проектах, тем самым пытаясь доказать, что

советской женщине в ее достижениях и продвижениях нет предела. Принимая осознанное решение по участию в полярных экспедициях, они с непревзойденным упорством преодолевали трудности, отсутствие комфортных бытовых условий, суровый климат, физические нагрузки.

Сегодня присутствием женщины в Арктике уже никого не удивить. Женщины исторически заслужили равного права с мужчинами быть полярниками, они с честью выдержали этот суровый экзамен для сильных, прежде всего духом, людей. А еще, женщины своим присутствием сделали Арктику немного уютнее и теплее.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Пасецкий В.М. Очарованный надеждой. Ленинград: Гидрометеорологическое издательство, 1970. [Электронный ресурс]. URL: <http://antarctic.su/books/item/f00/s00/z0000056/st008.shtml> (дата обращения 19.01.2022).
2. Сексологическая энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <https://rus-sexology.slovaronline.com/search?s=гендер> (дата обращения 19.03.2022).
3. Здравомыслова Е.А., Тёмкина А.А. Государственное конструирование гендера в советском обществе [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvennoe-konstruirovanie-gendera-v-sovetskom-obschestve> (дата обращения 16.02.2022).
4. Домострой: нормы семейной жизни на Руси [Электронный ресурс]. URL: <https://www.culture.ru/materials/254777/domostroi-normy-semeinoi-zhizni-na-rusi> (дата обращения 14.03.2022).
5. Хасбулатова О.А. Эволюция российской государственной политики в отношении женщин: обзор исторического опыта дореволюционного периода [Электронный ресурс]. URL: <http://www.owl.ru/win/books/genderpolicy/khasbulatova1.htm> (дата обращения 11.03.2022).
6. Турова К.Д. Особенности гендерной политики в СССР [электронный ресурс]. URL: <http://mosi.ru/ru/conf/articles/osobennosti-gendernoy-politiki-v-sssr?theme=poorvision> (дата обращения 12.02.2022).
7. Как СССР осваивал Арктику – полярная станция «Маточкин Шар» [Электронный ресурс]. URL: <https://ussrvopros.ru/kak-sssr-osvaival-arktiku> (дата обращения 14.03.2022).
8. Визе В.Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря (Два исторических плавания 1932 и 1934 гг.). М.-Л.: Главсевморпути. 1946. [Электронный ресурс]. URL: http://www.geolmarshrut.ru/antologiya/?ELEMENT_ID=628 (дата обращения 16.03.2022).

9. Самойлович Р.Л. На спасение экспедиции Нобиле. Поход «Красина» летом 1928 года. Ленинград: Гидрометеорологическое издательство, 1967. 316 с.
10. Муханов Л.Ф. «Первая полярница». Журнал «Работница», № 42, 1930. [Электронный ресурс]. URL: <https://xyh-polar.livejournal.com/9002.html> (дата обращения 10.02.2022).
11. Минеев А.И. «Пять лет на острове Врангеля». Л.: Молодая гвардия, 1936, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.litmir.me/br/?b=232840&p=1> (дата обращения 16.03.2022).
2. Битрих И.Ф. Два года в бухте Тихой // Советская Арктика. № 2. 1937. [Электронный ресурс]. URL: https://www.booksite.ru/sov_ark/1937/1937_2.pdf (дата обращения 19.03.2022).
3. Булатов В.Н. Молодые Колумбы Арктики [Электронный ресурс]. URL: <http://antarctic.su/books/item/f00/s00/z0000031/st003.shtml> (дата обращения 14.03.2022).
4. Караваева Т. Женщины-полярницы // Советская Арктика. 1940. № 3. [Электронный ресурс]. URL: https://www.booksite.ru/sov_ark/1940/1940_3.pdf (дата обращения 19.03.2022).
5. Булатов В.Н. Молодые Колумбы Арктики [Электронный ресурс]. URL: <http://antarctic.su/books/item/f00/s00/z0000031/st003.shtml> (дата обращения 14.03.2022).
6. Комова О.Н. Женщина в Арктике // Советская Арктика. 1939. № 7. [Электронный ресурс] – URL: https://archive.org/stream/1939-11/1939_7_djvu.txt (дата обращения 19.03.2022).
7. Американская писательница о Советской Арктике // Советская Арктика. 1940. № 2. [Электронный ресурс]. URL: https://www.booksite.ru/sov_ark/1940/1940_2.pdf (дата обращения 19.03.2022).
8. Кауфман Р.Б. На совещании жен полярников // Советская Арктика. 1936. № 7. [Электронный ресурс]. URL: https://www.booksite.ru/sov_ark/1936/1936_7.pdf (дата обращения 19.03.2022).

**СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ НАЧАЛЬНИКА
ГОСУДАРСТВЕННОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО МОРСКОГО
ПОЛИГОНА КОНТР-АДМИРАЛА Е.Д.НОВИКОВА. ЕГО ВКЛАД
В УКРЕПЛЕНИЕ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ**

Смирнов В.С.

*Северодвинский городской краеведческий музей
г. Северодвинск,
thebill@bk.ru*

Исследование посвящено жизни и деятельности выдающегося военно-морского деятеля и крупного специалиста в области ракетно-артиллерийского вооружения Военно-Морского Флота контр-адмирала Евгения Дмитриевича Новикова, его вкладу в укрепление обороноспособности страны и развитие флота. Основное внимание в работе автор акцентирует на биографических фактах из жизни военно-морского деятеля, так как данный вопрос до недавнего времени был мало изучен. В статье затрагивается тема создания Государственного Центрального Морского полигона в городе Северодвинске Архангельской области, автор прослеживает его становление и развитие. В статье обобщён новый материал по исследуемой теме, вводятся в научный оборот некоторые архивные источники. В результате выявлен значительный вклад Евгения Дмитриевича Новикова в укрепление обороноспособности страны и развитие флота.

Ключевые слова: Евгений Дмитриевич Новиков, Илья Алексеевич Хворостянов, Военно-Морской Флот, Государственный Центральный Морской полигон МО РФ, обороноспособность страны, баллистические ракеты, крылатые ракеты, надводные корабли, подводные лодки.

Россия – великая морская держава, с которой мировому сообществу приходится считаться. Историческая задача нашей страны – содержать флот таким, чтобы всегда иметь, как завещал нам Пётр I, две руки – как на суше, так и на море. Современный флот обеспечивает защиту интересов России и её союзников, демонстрируя присутствие Андреевского флага во всём Мировом океане, поддерживая при этом военно-политическую стабильность в прилегающих к государству морях и обеспечивая военную безопасность океанских направлений.

Заслуга коллектива Государственного Центрального Морского полигона (далее – ГЦМП) – это бесценный вклад в дело укрепления обороноспособности страны: поддержание и развитие морской техники и вооружения, обеспечение государственных испытаний нового ракетного оружия, оснащение подводных лодок и надводных кораблей Военно-Морского Флота (далее – ВМФ) современным оружием. Личный состав ГЦМП всегда демонстрировал высокую организованность и сплочённость, надёжность и высокий профессионализм, уверенность и мастерство при решении государственных задач.

История создания и развития ГЦМП – это, прежде всего, коллектив единомышленников и специалистов, связавших свою судьбу с ВМФ. Самоотверженность, стойкость, мужество

и беззаветная любовь к Родине являлись неотъемлемой частью, визитной карточкой всего личного состава ГЦМП во все времена. С первых дней своего существования ГЦМП обеспечил бесперебойную работу оборонной промышленности, ковавшей морской щит государства.

История ГЦМП неразрывно связана с историей ВМФ нашей страны. Сформированный в 1954 году, он стал стартовой площадкой создания новых систем ракетного вооружения для отечественного ВМФ. За это время военнослужащими ГЦМП было обеспечено более двух с половиной тысяч пусков баллистических и крылатых ракет, более тысячи запусков космических аппаратов и баллистических ракет с полигонов Ракетных войск стратегического назначения и Воздушно-космических сил.

Многогранная деятельность ГЦМП неразрывно связана с именами выдающихся учётных и конструкторов – дважды Героев Социалистического Труда Сергея Павловича Королёва, Льва Вениаминовича Люльева, Виктора Петровича Макеева, Владимира Николаевича Челомея, Героя Социалистического Труда Николая Александровича Семихатова – личностями легендарными, людьми беспокойной судьбы, несгибаемой воли, мужества и доблести.

В начале 1950-х годов в стране начались интенсивные работы по разработке ракетного оружия для ВМФ. 26 января 1954 года Совет Министров СССР принял постановление № 1067-049 «О проведении проектно-экспериментальных работ по вооружению подводных лодок баллистическими ракетами дальнего действия и разработке на базе этих работ технического проекта большой подводной лодки с

реактивным вооружением». Эти события и явились прологом создания ГЦМП. Практически все комплексы морских баллистических и крылатых ракет, принятые на вооружение в СССР и России, получили «путёвку в жизнь» именно на ГЦМП.

Формирование ГЦМП началось на основании циркуляра Главного штаба ВМФ от 17 сентября 1954 года в городе Феодосии Крымской области Украинской Советской Социалистической Республики на базе существовавшего Полигона № 4 ВМФ. Однако для испытаний баллистических ракет лучше всего подходило Белое море, так как обширные и малозаселённые территории позволяли проводить испытания ракет по любым программам, обеспечивая при этом скрытность и секретность проводимых работ [4].

1 ноября 1954 года был подписан приказ о сформировании Полигона № 21 ВМФ. Именно эта дата впоследствии стала годовым праздником прославленного соединения. Уже весной 1955 года в городе Молотовске (с 1957 года – город Северодвинск) Архангельской области было завершено строительство необходимой материально-технической базы. 22 апреля 1955 года эшелон из 8 вагонов в составе 54 офицеров и старшин сверхсрочной службы и 197 матросов срочной службы из Феодосии прибыл в Молотовск [4].

Первым начальником Полигона № 21 ВМФ (с 1958 года – ГЦМП) с марта 1955 года по декабрь 1964 года был Герой Советского Союза капитан 2-го ранга (затем капитан 1-го ранга; с 1960 года – контр-адмирал; с 1967 года – вице-адмирал) Илья Алексеевич Хворостянов [11, с. 562]. Этот период был отмечен активным развитием ракетостроения в

стране, а также развёртыванием новых боевых полей в составе ГЦМП.

Сегодня боевая мощь ВМФ сохранилась во многом благодаря успешной деятельности не только всех без исключения подразделений, отделов и служб ГЦМП, но и его непосредственных начальников, среди которых и контр-адмирал Евгений Дмитриевич Новиков, возглавлявший ГЦМП в 1964-1974 годах.

Евгений Дмитриевич родился 31 декабря 1919 года в селе Жирятино Жирятинского сельского совета Малфинской волости Трубчевского уезда Орловской губернии (ныне – село Жирятинского района Брянской области). В 1935 году он окончил неполную среднюю школу, после чего учился в Орджоникидзеградском машиностроительном техникуме (город Орджоникидзеград Орловской области; ныне – территория Бежицкого района города Брянска).

В июле 1939 года, окончив четыре курса техникума, по комсомольскому набору через Орджоникидзеградский городской военный комиссариат поступил в Военно-морское училище береговой обороны имени Ленинского Коммунистического Союза Молодёжи Украины (город Севастополь Крымской Автономной Советской Социалистической Республики).

В августе 1941 года он окончил училище и был направлен в распоряжение командира 1-го отдельного зенитного артиллерийского полка, где с сентября 1941 года временно исполнял должность командира батареи. С июля по август 1942 года был командиром 3-й батареи 2-го дивизиона запасного зенитного артиллерийского полка ВМФ.

Е.Д.Новиков – участник Великой Отечественной войны с 10 сентября 1941 года по 10 августа 1942 года [3]. Участвовал в оборонительных боях в ходе Сталинградской битвы 1942-1943 годов, в отражении налётов немецкой авиации. Планы немецкого командования на лето 1942 года имели целью разгромить советские войска на юге страны, овладеть нефтяными районами Кавказа, богатыми сельскохозяйственными районами Дона и Кубани, нарушить коммуникации, связывающие центр страны с Кавказом, и создать условия для окончания войны в свою пользу.

Затем он служил в Каспийской военной флотилии (далее – КВФ). С августа 1942 года – командир 691-й зенитной батареи. С апреля 1943 года – командир боевой части (БЧ-2) плавучей зенитной батареи «ПЗБ-2» («Меридиан») дивизиона плавучих зенитных батарей, а с ноября 1943 года по февраль 1946 года – командир боевой части (БЧ-2) канонерской лодки «Маркин» дивизиона канонерских лодок.

В годы Великой Отечественной войны КВФ обеспечивала важные морские перевозки войск, военной техники и грузов, особенно во время Сталинградской битвы и битвы за Кавказ 1942-1943 годов. В 1945 году Е.Д. Новиков за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга, был награждён медалями «За оборону Кавказа» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» [15].

С февраля по октябрь 1946 года – слушатель Высших специальных классов офицерского состава ВМФ (город Ленинград; ныне – город Санкт-Петербург), после окончания которых вернулся в КВФ. Несколько месяцев служил в прежней должности командира боевой части (БЧ-2)

канонерской лодки «Маркин». С декабря 1946 года – он артиллерист дивизиона канонерских лодок, с октября 1949 года – артиллерист отряда учебных кораблей, с августа 1950 года – флагманский артиллерист 110-й бригады Охраны водного района Главной базы, а с декабря 1950 года по декабрь 1952 года – флагманский артиллерист КВФ.

В декабре 1952 года он поступил в Военно-морскую академию кораблестроения и вооружения имени А.Н. Крылова (город Ленинград). С июля 1955 года, после окончания академии, находился в распоряжении Главного штаба ВМФ. В августе 1956 года капитан 2-го ранга (с 1961 года – капитан 1-го ранга) Е.Д.Новиков был назначен начальником штаба Полигона № 21 ВМФ (с 1958 года – ГЦМП). Успешная деятельность ГЦМП способствовала обеспечению паритета советского государства в области стратегических вооружений от периода «холодной войны» до настоящего времени.

В те годы решением задачи создания морской баллистической ракеты занималось конструкторское бюро С.П.Королёва, который и стал главным конструктором первого ракетного комплекса для подводной лодки. К этому времени уже сложилась соответствующая инфраструктура и имелся определённый опыт создания ракетных комплексов наземного базирования.

Основу морского комплекса составила баллистическая ракета Р-11ФМ на базе одноступенчатой оперативно-тактической ракеты наземного базирования Р-11. 16 сентября 1955 года в 17 часов 32 минуты в Белом море был произведён первый экспериментальный пуск баллистической ракеты Р-11ФМ с дизель-электрической

подводной лодки Б-67 проекта В611 из надводного положения на дальность 250 километров [14; с. 68]. В феврале 1959 года, по результатам испытаний, данная ракета была принята на вооружение ВМФ. СССР стал единственной страной в мире, в составе подводных сил которого находились подводные лодки с баллистическими ракетами.

В 1957 году на ГЦМП начались испытания крылатых ракет. Первый пуск ракеты П-10 главного конструктора Г.М. Бериева был выполнен 23 сентября с подводной лодки на дальность 240 километров. 22 ноября состоялся первый пуск другой крылатой ракеты П-5 главного конструктора В.Н. Челомея. После серии удачных пусков комплекс П-5 был принят на вооружение. В 1959 году за участие в испытаниях и приёме на вооружение крылатой ракеты П-5 Е.Д. Новиков был награждён орденом Красной Звезды.

8 декабря 1959 года личный состав ГЦМП приступил к испытаниям баллистической ракеты Р-13 главного конструктора В.П. Макеева. По результатам всех видов испытаний в октябре 1961 года комплекс с ракетой Р-13 был принят на вооружение. В 1960 году ГЦМП приступил к испытаниям баллистической ракеты Р-21 и крылатой ракеты П-6, которые были приняты на вооружение соответственно в 1963 и 1964 годах.

Приказом Министра обороны СССР № 01982 от 30 декабря 1964 года капитан 1-го ранга (с 1965 года – контр-адмирал) Е.Д. Новиков был назначен командиром в/ч 09703 – начальником ГЦМП [3]. В должности начальника ГЦМП он продолжил руководить испытаниями баллистических (в том числе Р-27, Р-29) и крылатых (в том числе П-70, П-120, П-500) ракет.

Под его руководством и при его непосредственном участии ГЦМП внёс огромный вклад в создание ракетно-ядерного щита державы, в оснащение подводных лодок и надводных кораблей ракетным оружием различных классов, которое и сейчас составляет ударную мощь кораблей ВМФ. Личный состав ГЦМП участвовал также в испытаниях ракет на Новоземельском и Семипалатинском полигонах, других ракетных полигонах страны.

Несомненно, есть его заслуга и в том, что Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 августа 1974 года за большой вклад в дело укрепления могущества Вооружённых Сил нашей Родины ГЦМП был награждён высшей наградой государства – орденом Ленина. 1 ноября 1974 года орден Ленина № 422428 ГЦМП от имени руководства страны вручил член Военного совета – начальник Политуправления ВМФ СССР адмирал Василий Максимович Гришанов.



Рисунок 1. Контр-адмирал Евгений Дмитриевич Новиков.
г. Северодвинск, 1968-1970 гг.

С апреля по октябрь 1974 года Е.Д. Новиков находился в распоряжении главнокомандующего ВМФ. В октябре 1974 года был назначен командиром в/ч 60288 – начальником 175-го Центрального конструкторско-технологического бюро ВМФ (город Ленинград), которое проводило научные исследования и разработки в области естественных и технических наук [3].

Приказом Министра обороны СССР № 01078 от 3 декабря 1976 года он был уволен в запас по болезни с правом ношения военной формы одежды [3]. Жил в Ленинграде. Умер 3 ноября 1988 года [12]. Похоронен на Серафимовском кладбище в Санкт-Петербурге [8, с. 346].

Контр-адмирал Евгений Дмитриевич Новиков внёс значительный вклад в укрепление обороноспособности страны и развитие флота, который, вполне заслуженно, достоин почёта и уважения, и в создании океанского ракетно-ядерного флота есть, безусловно, немалая доля его участия.

Ратный путь выдающегося военно-морского деятеля и крупного специалиста в области ракетно-артиллерийского вооружения ВМФ в строительство флота был по достоинству оценён руководством страны. За выдающиеся заслуги перед государством он был награждён орденом Ленина (22.02.1968), двумя орденами Красной Звезды (05.11.1954, 26.06.1959), медалями, в том числе «За боевые заслуги» (15.11.1950), «За оборону Кавказа» (01.05.1944), именованным оружием.

В Северодвинске – городе корабелов и моряков – также был отмечен его личный вклад в строительство флота. Решением исполнительного комитета Северодвинского

городского Совета народных депутатов № 633/1 от 24 декабря 1979 года «за большой вклад в развитие города, его экономики и культуры» Е.Д. Новикову присвоено звание «Почётный гражданин Северодвинска» с вручением удостоверения и нагрудного знака [1; 13, с. 49].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архивный отдел Управления делами Администрации Северодвинска. Ф. 12. Оп. 1. Д. 1172. Л. 91.
2. Военно-морской словарь / М-во обороны СССР, ВМФ; Редкол.: В.Н. Чернавин (гл. ред.) и др. Москва: Воениздат, 1990. 511 с.
3. Главное управление кадров Министерства обороны Российской Федерации. Учётно-послужная карта Новикова Е.Д.
4. Государственный Центральный Морской ордена Ленина полигон: 65 лет. Санкт-Петербург, 2019. 60 с.
5. Йолтуховский В.М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР, 1961-1975: [биогр. справ.] / В. М. Йолтуховский, Ю. Н. Колесников, В.В. Сулима; Центр. воен.-мор. арх. Санкт-Петербург: Своё изд-во, 2013. – 412с.
6. Йолтуховский В.М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР, 1976-1992 : [биогр. справ.]: к 70-летию Великой Победы / В.М. Йолтуховский, В.В. Сулима; Архив Военно-Морского Флота. Санкт-Петербург: Своё изд-во, 2015. 486 с.
7. Как создавался атомный подводный флот Советского Союза / Н. В. Усенко [и др.]. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Полигон. 544 с.
8. Колесников Ю.Н. Мы помним вас...: советский военно-морской некрополь (1946-1991) / Ю.Н. Колесников, В.М. Лурье, В.В. Чердымов; Центральный военно-морской арх. Москва: Ирись, 2011. 603 с.

9. Корабелы «Звёздочки»: историко-краевед. сб. / сост. А.С. Бобрецов; Редкол.: В.С. Никитин (пред.) и др. Северодвинск: 2009. Вып. 3. 431 с.
10. Котов П.Г. Атомные покоряют глубины. Исторические очерки об отечественном атомном подводном флоте / П.Г. Котов // Военно-истор. арх. 2000. № 13. С. 131-191.
11. Лурье В.М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР, 1946-1960 / В.М. Лурье. Москва: Кучково поле, 2007. 670 с.
12. Новиков Евгений Дмитриевич: [контр-адмирал, 1919-1988: некролог] // Советский моряк. 1988. 12 нояб.
13. Смирнов В.С. Почётные граждане Северодвинска: крат. справ. / В.С. Смирнов; Северодв. гор. краевед. музей; при поддержке Адм. Северодвинска. Северодвинск: Северодв. тип. 2020. 95 с.
14. Спирихин С.А. Надводные корабли, суда и подводные лодки постройки завода № 402 – ОАО «ПО «Севмаш» (1942-2014): справ. / авт.-сост. С.А. Спирихин; Редкол.: М.А. Будниченко (пред.) и др. Изд. шестое, доп. Северодвинск. 2014. 307 с.
15. Филиал Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (Архив Военно-Морского Флота). Ф. 682. Оп. 1. Ед. хр. 2.

**СЕКЦИЯ: ЕСТЕСТВЕННО-НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
АРКТИКИ**

УДК 551.582

**ПОКАЗАТЕЛИ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА
НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Барзут О.С., Кочурова А.А.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск,
o.barzut@narfu.ru*

Представлены результаты анализа многолетней динамики температуры приземного воздуха на примере метеорологической станции, расположенной на северо-востоке Архангельской области. Рассмотрены особенности годового хода температуры воздуха, распределение амплитуд, средние значения за год и за отдельные месяцы. За период исследования с 1984 по 2020 гг. отмечено возрастание среднегодовых и среднемесячных значений температуры воздуха по сравнению с многолетними нормами более ранних периодов наблюдений.

Ключевые слова: температура приземного воздуха, годовой цикл температуры воздуха, амплитуда температуры воздуха, Архангельская область.

Северо-восточная часть Архангельской области относится к территории Арктической зоны, которая отличается более выраженными климатическими изменениями по сравнению с другими широтами, что, в общем, и определило выбор

географического места исследования. В настоящей работе рассмотрен один из главнейших климатических параметров – температура воздуха на примере авиаметеорологической гражданской станции четвертого разряда «АМСГ–4 Мезень», расположенной в одноименном городе Мезенского района Архангельской области, на правом берегу реки Мезень при впадении в неё реки Това (координаты 65°51' с.ш. 44°14' в.д., высота над уровнем моря 11 м) [6, с. 7]. Станция находится в ведении федерального государственного бюджетного учреждения «Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (ФГБУ «Северное УГМС») и, согласно архивным данным, отличается длительными рядами наблюдений, начатыми в 1883 г.[7, с. 8].

Объектом исследования настоящей работы является один из основных компонентов климата: температура приземного воздуха, измеряемая на высоте два метра над поверхностью земли. Предмет исследования – динамика показателей температурного режима по данным метеостанции «Мезень».

Достижение цели – изучение современной динамики температуры воздуха на северо-востоке Архангельской области – реализовывалось решением следующих задач: сбор и камеральная обработка многолетних данных о температуре воздуха с 1984 по 2020 гг.; анализ метеорологической информации, представленной в климатических справочниках (средние многолетние данные по температурному режиму на метеорологической станции «Мезень»); представление динамики современных показателей температуры воздуха в районе метеостанции.

В ходе исследования были использованы следующие методы: реферативный, сравнительно-географический,

математико-статистический, графический, аналитический. Динамика основных показателей современного климата на изучаемой территории (Мезенский район) за последние 37 лет была изучена по архивным данным метеостанции «Мезень», представленным на официальном сайте Всероссийского научно-исследовательского института гидрометеорологической информации – Мирового центра данных [5]. С помощью методов статистического анализа и стандартных программных пакетов Microsoft Excel 2007 были рассчитаны средние значения температур воздуха и их амплитуды за период 1984–2020 гг. и построены графики динамики исследуемых параметров.

По архивным данным, средняя годовая температура воздуха на станции «Мезень» в период с 1984 по 2020 гг. равна $0,2 \pm 0,2$ °С (рис. 1, норма выделена светло-серым пунктиром с точкой) [5]. Это на 1,3 °С выше среднего многолетнего значения (СМД) за период 1881–1960 гг., приведенного в Справочнике по климату СССР (норма $-1,1$ °С обозначена темно-серым пунктиром на рис. 1) [4, с. 63].

Среднегодовая температура за период 1984–2020 гг. изменялась от минимального значения, зафиксированного 1985 г. и равного $-3,0$ °С, до максимального показателя в 2020 г., равного $+2,7$ °С (рис. 1). Стоит отметить, что, начиная с 2003 г., среднегодовые температуры превышают СМД. Можно высказать предположение о том, что одной из возможных причин общего повышения среднегодовых температур с 2003 по 2020 гг. является, помимо прочих факторов, увеличение за последние годы числа оттепелей в Архангельской области, особенно в декабре [1, с. 139; 2, с. 125].

Линейный тренд изменения среднегодовых температур (показан черными точками на рис. 1) демонстрирует тенденцию к росту при величине коэффициента аппроксимации, равной 0,335.

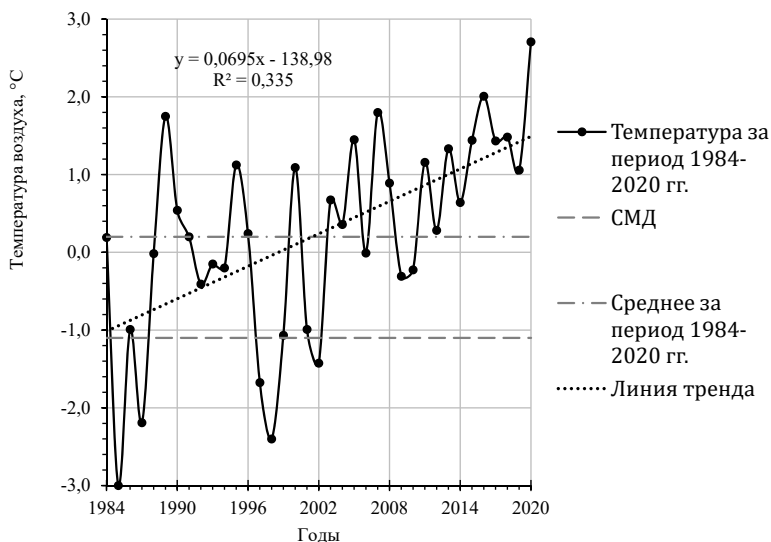


Рисунок 1. Динамика среднегодовой температуры воздуха в г. Мезень за период 1984-2020 гг., составлено автором по данным [4, с. 63; 5]

За период 1984-2020 гг. средний годовой цикл температуры воздуха по данным метеостанции «Мезень» соответствовал общим закономерностям умеренных широт (график черного цвета на рис. 2). Так, средняя температура января составила $-13,8 \pm 0,7$ °C, апреля $-1,3 \pm 0,4$ °C, июля $14,9 \pm 0,4$ °C, октября $1,4 \pm 0,4$ °C [5]. В годовом ходе температура плавно повышалась от минимума в январе к максимуму в июле, а затем снижалась.

Серым пунктиром на рис. 2 обозначен график годового хода температуры воздуха за период с 1881 по 1960 гг., построенный по данным Справочника по климату СССР [4, с. 63]. Сравнивая графики на рис. 2, можно видеть, что среднемесячные температуры в интервале с 1984 по 2020 гг. были выше, чем за более ранний период наблюдений (1881-1960 гг.). Среднемесячные температуры отличались от нормы на 0,2...3,1 °С.

Максимальные отклонения средней месячной температуры от нормы на метеостанции «Мезень» наблюдались в марте и составили 3,1°С, что может быть связано с увеличением количества оттепелей на территории Архангельской области за последние годы [1, с. 139; 2, с. 125]. Отклонения среднемесячных температур от СМД на станции «Мезень» были минимальны в январе и ноябре (соответственно 0,2 °С и 0,3 °С).

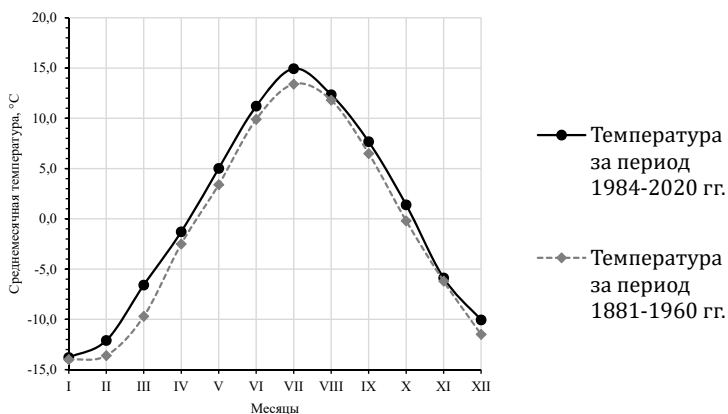


Рисунок 2. Изменения годового цикла приземной температуры воздуха в г. Мезень, составлено автором по данным [4, с. 63; 5]

Рассмотрим динамику годовой амплитуды температуры воздуха на метеостанции «Мезень» (рис. 3). Так, по данным архива погоды, за период наблюдений 1984-2020 гг. амплитуда колебалась в широких пределах, варьируя от 24,2 °С в 2008 г. до 41,2 °С в 1998 г., а ее среднее годовое значение за указанный промежуток времени составило $31,1 \pm 0,7$ °С [5]. Линейный тренд обнаруживает незначительную тенденцию к повышению годовых амплитуд, а, следовательно, и к некоторому увеличению степени континентальности климата рассматриваемой территории, однако крайне ничтожное значение коэффициента аппроксимации (менее 0,00001) не позволяет говорить об этом с уверенностью.

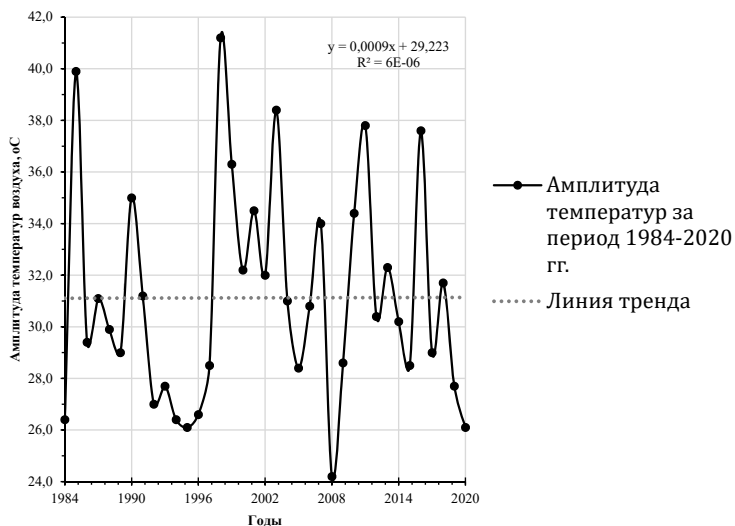


Рисунок 3. Динамика годовой амплитуды температуры воздуха в г. Мезень за период 1984-2020 гг., составлено автором по данным [5]

Таким образом, рассмотрев динамику некоторых климатических показателей на метеостанции «АМСГ-4 Мезень» за период 1984-2020 гг., можно сделать следующие выводы. Среднегодовая и среднемесячные температуры приземного воздуха на станции «Мезень» за исследуемый период оказались выше средних многолетних значений. Однако стоит отметить, что в некоторые месяцы, например, в январе и ноябре, температуры находились в пределах климатической нормы.

В температурном режиме Мезени отмечалась достаточно хорошо выраженная тенденция к увеличению среднегодовых температур, но с небольшим значением коэффициента аппроксимации, равным 0,335. Годовая амплитуда температур за период исследований варьировала в широком диапазоне значений, а линейный тренд ее изменений отражал динамику незначительного роста показателей при ничтожно малом коэффициенте аппроксимации (менее 0,00001). Известно, что при создании моделей для прогнозирования коэффициент аппроксимации должен составлять не менее 0,5 [3, с. 55]. Следовательно, модели, отражающие динамику роста среднегодовой температуры и ее амплитуды на метеостанции «Мезень» за период 1984-2020 гг., не могут использоваться для составления прогнозов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Грищенко И.В. Климат Архангельской области. Архангельск: КИРА, 2021. 227 с.
2. Грищенко И.В. Тенденции в возникновении оттепелей на территории Архангельской области // Гидрометеорологические исследования и прогнозы. 2019. № 1 (371). С. 119-126.
3. Дворецкий Л.М. Пособие по вариационной статистике. М.: Лесная промышленность, 1971. 104 с.
4. Справочник по климату СССР: в 34 вып. Вып. 1: Архангельская и Вологодская области, Карельская и Коми АССР. Ч. 2. Температура воздуха и почвы / Под ред. Егоровой А.С. Л.: Гидрометиздат, 1965. 359 с.
5. Всероссийский научно-исследовательский институт гидрометеорологической информации – Мировой центр данных [Электронный ресурс]. URL: <http://meteo.ru/> (дата обращения 21.02.2022).
6. Расписание погоды [Электронный ресурс]. URL: <https://rp5.ru/> (дата обращения 24.01.2022).
7. Северное УГМС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sevmeteo.ru/> (дата обращения 13.01.2022).
8. Северный филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» [Электронный ресурс]. URL: <https://severmeteo.ru/> (дата обращения 14.02.2022).

**ЗАМОРОЗКИ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ
МЕНЯЮЩЕГОСЯ КЛИМАТА**

Потанов И.А.

САФУ имени М.В. Ломоносова,

г. Архангельск,

i.potapov@narfu.ru

Заморозки относятся к опасным метеорологическим явлениям. Их влияние может иметь неблагоприятные экологические и экономические последствия для сельского и лесного хозяйства. В нашей работе мы исследовали изменения основных характеристик заморозков в Архангельской области на фоне повышения средней температуры воздуха. Мы сравнили данные метеостанций за последние 17 лет с данными стандартного периода (до 1990 года). Результаты показали, что для Архангельской области характерно снижение вероятности возникновения сильных заморозков и повышение вероятности слабых. Работа имеет научное значение, так как дополняет имеющуюся информацию о частоте и интенсивности заморозков и показывает, как эти характеристики меняются в связи с потеплением климата.

Ключевые слова: заморозки, частота, интенсивность.

Глобальное потепление и рост экстремальности климата наиболее ярко проявляется в Российской Арктике. Здесь отмечается наибольшее в стране повышение среднегодовой температуры воздуха, начиная с 1976 года. Скорость летнего

потепления составляет 0,8-1,0 С за 10 лет. При этом происходит сокращение территорий с абсолютно неблагоприятными климатическими условиями в Арктике и увеличение площадей с очень неблагоприятными и неблагоприятными условиями [1]. Вопрос о том, что происходит с характеристиками заморозков в таких условиях, недостаточно изучен и освещён в научной литературе.

Заморозки – это понижение температуры воздуха ниже 0° С на фоне положительных среднесуточных температур. Заморозки оказывают негативное влияние на растения в период вегетации. По крайним датам последних и первых заморозков считают продолжительность безморозного периода. Случившиеся заморозки прерывают безморозный период. Последние заморозки обычно проходят весной, первые случаются осенью. Но есть местности, в которых безморозный период выделяется условно по причине возможности возникновения заморозков летом. Архангельская область относится к регионам, в которых заморозки могут случаться в любой летний месяц.

Различают радиационные, адвективные и смешанные заморозки. Механизм радиационных заморозков связан с потерей тепла подстилающей поверхностью в безветренные ясные ночи в результате суточного хода температуры. Адвективные заморозки связаны с поступлением холодных арктических воздушных масс с температурой ниже 0°С в течение нескольких суток подряд, что приводит также к снижению среднесуточной температуры воздуха. Адвективные заморозки наиболее интенсивные. Смешанные заморозки возникают на фоне относительно высоких

среднесуточных температур, всегда связаны с адвекцией холодного воздуха, но понижение температуры ниже 0°C бывает только при участии ночного радиационного выхолаживания. Заморозки характеризуют частотой возникновения и интенсивностью. Интенсивность заморозков определяется по минимальной температуре воздуха в момент их возникновения (обычно в предрассветные часы). По интенсивности выделяют слабые заморозки (с температурой от -1°C до -2°C), сильные (от -3° до -4°C) и очень сильные (от -5° до -6°C) [3]. Заморозки на метеостанциях фиксируют на поверхности почвы и в воздухе (на высоте 2 м). Наиболее часто заморозки возникают в воздухе, при этом понижения температуры на поверхности почвы может не быть.

На территории России фиксируют возрастание количества заморозков с 2005 по 2010 годы в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом предыдущего десятилетия, и продолжает расти со скоростью 6% в год [2]. Потепление второй половины XX века проявилось в том, что летние заморозки появились в местах, которых их не фиксировали ранее. Например, в Новосибирской области в отдельные годы возвраты холодов наблюдаются до конца июля. Частота заморозков при этом варьирует. В отдельные годы она увеличивается на 6-12 дней, в другие – уменьшается до 5-8 дней [2].

Мы сравнили средние показатели частоты и интенсивности заморозков, полученные нами в результате анализа метеорологических данных метеостанций Архангельской области в июне, июле и августе за период до 1990 года с показателями, полученными после 2004 года [4].

Всемирная метеорологическая организация принимает базовый период с 1961 по 1990 годы основой для оценки долгопериодных изменений метеорологических показателей [3]. Частоту заморозков мы определяли как процент лет с отрицательными температурами в июне, июле и августе от общего количества лет наблюдений. Интенсивность заморозков мы определяли по данным метеонаблюдений соответствующих метеостанций, а вероятность её наступления вычисляли как процент повторяемости заморозков различной силы за выбранный период наблюдений. Массив наблюдений составил для каждого периода 17 лет.

Использовались показатели минимальной температуры в воздухе (на высоте 2 м) для метеостанций Мосеево и Шенкурск. Выбор метеорологических показателей на высоте 2 м связан с тем фактом, что заморозки в воздухе фиксируются чаще, чем на поверхности почвы. Метеостанция Мосеево (Мезенский район) характеризует условия северо-востока Архангельской области, где по данным наших наблюдений заморозки встречаются особенно часто, а их интенсивность наибольшая. Шенкурск наоборот, характеризует микроклиматические условия той части Архангельской области, где заморозки менее часты и интенсивны. По нашим данным междуречье Ваги и Северной Двины характеризуется как наименее заморозкоопасное место в Архангельской области. Сравнение картины заморозков в этих местах позволяет составить представление о том, как их характеристики изменяются с потеплением климата. Нашей задачей является проверка гипотезы, что при глобальном потеплении климата

усиливаются экстремальные значения метеорологических показателей. Результаты средних показателей метеорологических наблюдений метеостанций Мосеево и Шенкурск представлены в таблице 1.

Таблица 1

Сравнение вероятности возникновения заморозков различной интенсивности по результатам наблюдений за стандартный период до 1990 года и после 2004 года (в воздухе)

| Станция | Интенсивность заморозков, %,°С | | | | | | Вероятность заморозков, % | | | | | |
|----------|--------------------------------|-----|-----|------------|-----|-----|---------------------------|------|--------|--------------|------|--------|
| | 2004 - 2020 гг. | | | до 1990 г. | | | 2004 - 2020 гг. | | | до 1990 года | | |
| | 1-2 | 3-4 | 5-6 | 1-2 | 3-4 | 5-6 | июнь | июль | август | июнь | июль | август |
| Мосеево | 60 | 30 | 10 | 15 | 73 | 12 | 70 | 29 | 59 | 95 | 70 | 85 |
| Шенкурск | 10 | - | - | 10 | - | - | 12 | - | 6 | 35 | - | 10 |

Как показывают данные таблицы, в наиболее холодной части Архангельской области, которую представляет метеостанция Мосеево, вероятность возникновения заморозков в целом уменьшилась (по сравнению со стандартным периодом). Изменилась картина вероятности возникновения заморозков различной интенсивности. Существенно увеличилась вероятность возникновения слабых заморозков, значительно сократилась вероятность возникновения средних заморозков и незначительно

изменилась вероятность очень сильных заморозков. Полученные данные косвенно подтверждают результаты исследования изменения площади территорий с различной степенью дискомфорта условий жизни в условиях глобального потепления (сокращаются площади территорий с абсолютно неблагоприятными условиями и возрастают площади с условно неблагоприятными условиями) [1]. Данные характеристик заморозков метеостанции Шенкурск, характеризующей наименее заморозкоопасные территории по сравнению со стандартным периодом показывают, что частота возникновения заморозков с различной интенсивностью не изменилась. В то же время общая вероятность возникновения заморозков в Шенкурске уменьшилась.

Таким образом, утверждение, что глобальное потепление климата ведёт к увеличению экстремальных показателей, для исследованных метеостанций не справедливо. Рост отмечается только относительно частоты возникновения слабых заморозков. При этом характеристики заморозков на территории, которая была по данным местной метеостанции наименее заморозкоопасной (Шенкурск), подверглись наименьшим изменениям. Вероятной причиной этого является тот факт, что для зоны Арктики отмечается наибольшие значения повышения средней температуры воздуха и поступление более тёплого влажного воздуха с моря.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.

1. Природно-климатические условия и социально-географическое пространство России / ред. Золотокрылин А.Н., Виноградова В.В., Глезер О.Б. М.: Институт географии РАН. 2018. С. 75-176.
2. Воронина Л.В., Зарубина А.В. Исследование заморозков как экологически опасных явлений. // Вестник СГУГиТ. № 2 (14). 2010. С. 107-112.
3. Алексеев Г.В., Радионов В.Ф., Александров Е.И., Иванов Н.Е., Харланенкова Н.Е. Климатические изменения в Арктике и северной полярной области. // Проблемы Арктики и Антарктики. № 1 (84). 2010. С. 67-80.
4. Костюкевич Н.И. Лесная метеорология. Минск: Высшая школа 1975. С. 23.
5. Потапов И.А. Формирование заморозков на территории Архангельской области. // Вестник ПГУ. Серия «Естественные и точные науки». № 1 (3). 2003. С. 29-36.

**ИЗМЕНЧИВОСТЬ ЗНАЧЕНИЙ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА
В РАЙОНЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ**

Попова В.Г.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова,
ВШЕНУТ, г. Архангельск,
porovavi.popova@yandex.ru
Научный руководитель: Барзут О.С.¹,
доцент кафедры географии и гидрометеорологии,
кандидат сельскохозяйственных наук,
o.barzut@narfu.ru*

Значения температуры воздуха – важный метеорологический параметр. Именно по данному показателю всегда говорят об изменчивости климата (его похолодании или потеплении).

В данной работе были использованы данные, полученные с сайта gr5.ru по метеостанции «Малые Кармакулы», находящейся на побережье Баренцева моря, за период с 2006 по 2021 годы [3, с. 5].

Целью данной работы было выявить изменчивость значений температуры воздуха в районе Баренцева моря. В связи с этим были поставлены следующие задачи: изучить климатические характеристики района исследования; собрать и проанализировать данные по температурному режиму в районе станции; выявить изменчивость значений температуры воздуха по данным метеостанции «Малые Кармакулы».

Ключевые слова: метеорология, температура воздуха, температурный режим, изменчивость значений температуры.

Метеостанция «Малые Кармакулы» – полярная аэрологическая станция, которая находится на острове Южный архипелага Новая Земля на побережье Баренцева моря (рисунок 1).



Рисунок 1. Местоположение метеостанции Малые Кармакулы [3]

Высокоширотное положение говорит, что на территории метеостанции «Малые Кармакулы» преобладает морской полярный климат: продолжительная и холодная зима ($-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ и ниже), короткое и холодное лето (значения температуры воздуха редко превышают $10\text{ }^{\circ}\text{C}$). Формирование в осенний и зимний период времени над акваторией Баренцева моря циклонической деятельности является следствием достаточно высоких скоростей ветра на протяжении всего года. Преобладающими ветрами в течение года наблюдаются южные и юго-западные ветры, в теплый

период времени наблюдаются ветры северных и северо-восточных направлений. В тоже время вторжение теплых атлантических вод дает тепляющее влияние на климат в районе исследования (зимой значения температуры воздуха могут приближаться к положительным показателям) [1].

Рассчитанное значение среднегодовой температуры по данным станции «Малые Кармакулы» за рассматриваемый промежуток времени составило $-2,5 \pm 0,32^\circ\text{C}$. В целом за 16 лет (с 2006 года по 2021 год) визуально прослеживается тенденция к потеплению примерно на 1°C (рисунок 2). Однако, низкое значение коэффициента аппроксимации ($R^2 = 0,0399$) линейного уравнения говорит о недостоверности данного заключения для указанного временного отрезка. Также следует отметить, что самым теплым за исследуемый период отмечается 2016 год $-0,24^\circ\text{C}$. На общем фоне динамики среднегодовой температуры теплыми следует отметить также 2009, 2021 и 2006 годы, а самыми холодными – 2014 год (также 2020, 2012 и 2007 годы).

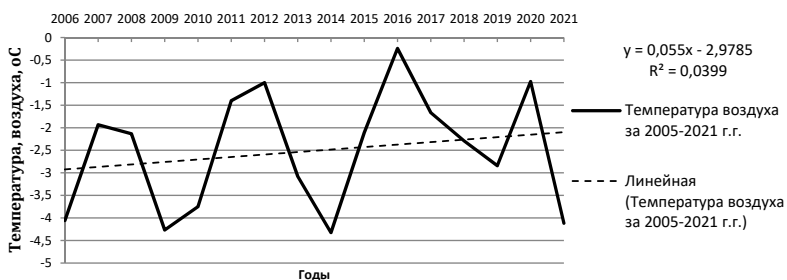


Рисунок 2. Значения температуры воздуха на метеостанции «Малые Кармакулы» за период с 2006 по 2021 года, составлено автором по [3]

По средним значениям месячной температуры воздуха за шестнадцатилетний период времени на метеостанции «Малые Кармакулы» четко выделяются холодный и теплый период года (рисунок 3). Самым холодным месяцем по рассчитанному периоду является февраль ($-11,9^{\circ}\text{C}$): за счет влияния морского пространства происходит смещение минимума с января на февраль. Средние значения температуры воздуха в самый холодный период года составляют $-12\dots-13^{\circ}\text{C}$. Но минимальные значения могут опускаться до -35°C и ниже.

Самым теплым месяцем на метеостанции «Малые Кармакулы» отмечается июль (рассчитанное значение $8,3\pm 0,58^{\circ}\text{C}$), тогда как средние значения температуры воздуха за многолетний период составляют $7\dots 8^{\circ}\text{C}$.

По данным справочника по климату СССР [2], значения температуры воздуха в период 1948-1962 годов имеют отличия от современных данных (рисунок 3). В холодный период года средняя температура воздуха составляла $-14\dots-15^{\circ}\text{C}$, а в теплый период года не превышала $6,5^{\circ}\text{C}$. Самым холодным месяцем являлся март (тогда как сейчас это февраль). Самый теплый месяц – июль и август (так как значения температуры воздуха отличаются лишь на $0,1^{\circ}\text{C}$).

Из вышесказанного следует, что значения температуры воздуха на метеостанции «Малые Кармакулы» имеют тенденцию к потеплению. Так как исследуемая территория имеет высокоширотное положение, изучение температурного режима в контексте потепления климата имеет большое значение. На протяжении большей части года Баренцево море покрыто льдами (северные районы круглогодично покрыты льдами). Потепление климата

приводит к таянию льдов, а, следовательно, повышается уровень воды в море, этот фактор негативно сказывается на хозяйственной деятельности человека.

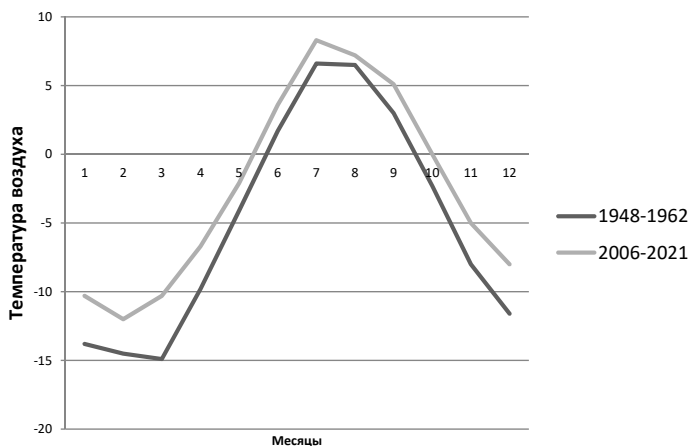


Рисунок 3. Годовая изменчивость показателя температуры воздуха на метеостанции «Малые Кармакулы», составлено автором по [2,3]

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Думанская И.О., Ледовые условия морей европейской части России. М.; Обнинск: ИГ-СОЦИН, 2014. 608 с.;
2. Справочник по климату СССР. Гидрометеоиздат; Ленинград, 1965. 361 с.;
3. Архив погоды в Малых Кармакулах [Электронный ресурс]. URL: <https://rp5.ru/> (дата обращения 24.02.2022).
4. Малые Кармакулы [Электронный ресурс]. URL: <https://narfu.ru/life/news/university/355778/> (дата обращения 13.01.2022).
5. Северное УГМС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sevmeteo.ru/> (дата обращения 13.01.2022).

УДК 551.582

**ОСОБЕННОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРНЫХ УСЛОВИЙ
ПО СЕЗОНАМ ГОДА В СЕЛЕ КАРПОГОРЫ
ПИНЕЖСКОГО РАЙОНА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Барзут О.С., Буката А.И.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск,
bukata.alex@yandex.ru*

В работе представлена динамика температуры воздуха в различные сезоны года за последние десятилетия по данным станции «Карпогоры» Пинежского района Архангельской области.

Ключевые слова: температура воздуха, ход температуры, время года, Пинежский район, Архангельская область.

Пинежский район находится на востоке Архангельской области. Большая его часть лежит на Двинско-Мезенском водоразделе в среднем и верхнем течении реки Пинега, правого притока Северной Двины. Также Пинежский район является Арктической зоной Российской Федерации [1], которая привлекает наших современников в плане научных исследований и хозяйственного развития страны.

В фокусе настоящих исследований рассматривается температура воздуха и ее динамика в течение последних шестнадцати лет в с. Карпогоры, а именно температурные показатели в различные сезоны года. Расчеты и анализ

показателей выполнены по архивным данным метеостанции «Карпогоры» при помощи стандартных программ [2].

Опираясь на современные исследования, климат села Карпогоры относят к холодному умеренно-континентальному типу. Для данного района характерна продолжительная морозная зима и относительно короткое прохладное лето. Переходные сезоны – осень и весна, они являются продолжительными, с достаточно частой сменой температурного фона. Длительность периода, с отрицательными среднесуточными температурами более 6 месяцев и по данным за все время наблюдений составляет в среднем около 200 дней [3].

Лето в Карпогорах умеренно-прохладное, наступает чаще всего в первой половине июня и его продолжительность составляет около 2,5 месяцев. Своего максимума годовая температура достигает в середине и в конце июля. Средняя температура самого тёплого месяца в году варьируется в пределах +15...+17 градусов. При этом, летний период чаще всего характеризуется периодами неустойчивых температур, когда в ночное время могут происходить заморозки. Минимум годового показателя температур наблюдается в январе, когда средняя температура составляет -15.

-13 градусов [3]. Бывают серьезные морозы и в начале весеннего периода, так во второй декаде марта практически ежегодно фиксируются резкие похолодания до -20...-25 градусов, особенно в ночное время суток.

Построенные графики позволяют наблюдать основные закономерности. Анализируя зимние показатели температур (рис. 1) можно сказать, что линия тренда декабря указывает на похолодание, так как средние значения ниже примерно на

4 градуса за последние 16 лет. Средние месячные температуры января и февраля визуально показывают положительный тренд: в феврале - более 5°C, а в январе - около 1,5 °С, что можно отметить, как потепление. Однако коэффициенты аппроксимации имеют низкие показатели (от $R^2 = 0,012$ до $R^2 = 0,1076$), что указывает на отсутствие достоверности данных трендов.

По результатам графика с изображением весенних температур (рис. 2) можно сделать вывод, что весенние температуры воздуха имеют примерно одинаковый положительный тренд, который составляет, в зависимости от месяца около 2-3 градусов, что говорит нам о том, что весна становится с каждым годом всё теплее.

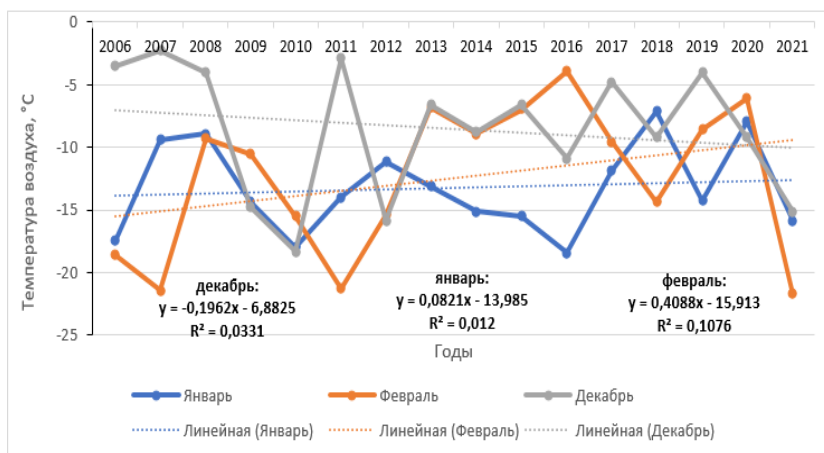


Рисунок 1. Динамика значений средних месячных температур воздуха зимой в с. Карпогоры за период 2006–2021 гг., составлено автором по данным [4]

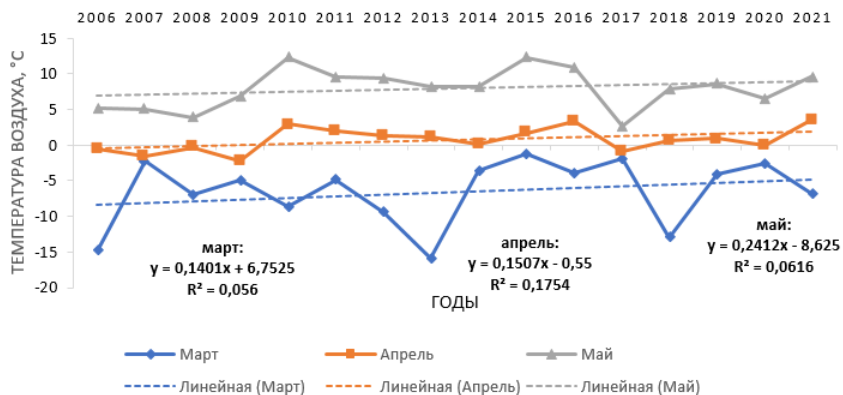


Рисунок 2. Динамика значений средних месячных температур воздуха весной в с. Карпогоры за период 2006–2021 гг., составлено автором по данным [4]

По летним данным (рис. 3) видно, что средняя температура каждого месяца стремится вверх примерно на 2–2,5 градуса, что говорит нам о том, что тёплых дней летом становится больше.

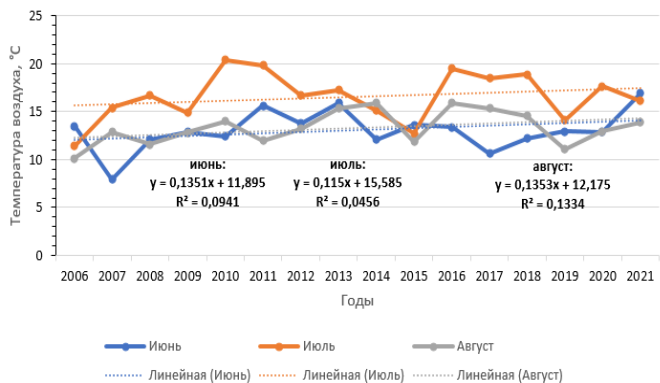


Рисунок 3. Динамика значений средних месячных температур воздуха летом в с. Карпогоры за период 2006–2021 гг., составлено автором по данным [4]

Осенние температуры (рисунок 4) также, имеют положительный тренд, однако он значительно меньше, чем в остальные месяцы и составляет около 1 градуса в сентябре и октябре, и около 1,5 градусов в ноябре.

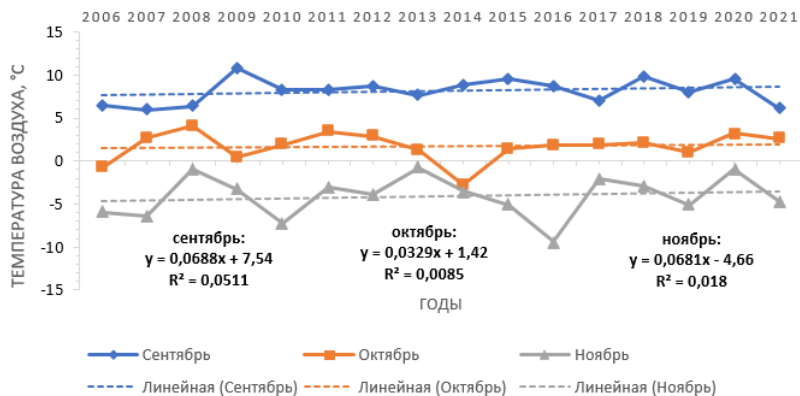


Рисунок 4. Динамика значений средних месячных температур воздуха осенью в с. Карпогоры за период 2006-2021 гг., составлено автором по данным [4]

Анализируя изображения полученных графиков можно сделать вывод, что каждый сезон года имеет положительный тренд. Самый большой показатель наблюдается зимой в феврале, более 5 градусов за последние 16 лет, что составляет 3,12°C /10 лет. Менее всего подвержена изменениям климата осень: конечные значения линии тренда не превышают 1-1,5 градуса или 0,62°C /10 лет и положительный тренд слабо просматривается. Весной градиенты повышения равны 1,25-1,87°C/10 лет, а летом – 1,25-1,56°C/10 лет. Тем не менее, коэффициенты аппроксимации (R^2) для всех исследуемых месяцев не достигали значений выше 0,2 (0,0120–0,1754), указывая на низкую степень соответствия полученных

моделей исходным данным. Чем ближе R^2 к 1, тем точнее модель описывает имеющиеся данные.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Залывский Н.П. Пинежский вектор истории России: монография. Поморский гос.унт. им. М.В. Ломоносова. Архангельск: Поморский университет, 2007.
2. Северное УГМС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sevmeteo.ru/> (дата обращения 14.02.2022).
3. Грищенко И. В. Климат Архангельской области. – Архангельск: КИРА, 2021. 227 с.
4. Расписание погоды [Электронный ресурс]. URL: <https://rp5.ru/> (дата обращения 21.02.2022).

**ИЗМЕНЕНИЯ ТЕПЛООВОГО РЕЖИМА С 2006 ПО 2021 ГГ.
В ЗАПАДНОМ СЕКТОРЕ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ**

Романова А.В., Поликина Л.Н.

*Северный (Арктический) федеральный университет имени
М.В. Ломоносова, г. Архангельск,
annarom2808@gmail.com*

В работе рассматриваются современные показатели среднегодовой температуры в городах Архангельск, Мурманск, Кандалакша и Нарьян-Мар. Отмечено повышение значений среднегодовых температур воздуха в течение последних десятилетий для указанных пунктов.

Ключевые слова: *тепловой режим, температура воздуха, западный сектор Российской Арктики.*

Тепловой режим атмосферы характеризуется распределением и непосредственным изменением температуры воздуха в атмосфере, является важнейшей климатической характеристикой.

Зафиксированные изменения температуры воздуха в некоторой географически координированной точке с неизменной высотой над уровнем моря называют локальным изменением температуры.

Западный сектор Российской Арктики включает в себя разные климатические зоны со своими особенностями хода метеорологических показателей, континентальностью, географическим положением, территорий. В данном исследовании рассмотрена среднегодовая изменчивость

температуры воздуха для городов западного сектора Российской Арктики: Мурманск, Кандалакша, Архангельск и Нарьян-Мар.

Территория Мурманска и Нарьян-Мара расположена в субарктическом климатическом поясе с суровой зимой и относительно теплым летом; Кандалакша – в переходной зоне с субарктического в умеренный пояс, а Архангельск в умеренном климатическом поясе [3]. На климат исследуемой территории оказывают влияние воздушные атлантические массы и близость к Белому и Баренцевому морям.

Целью работы является анализ изменения температурного фона в исследуемом секторе с 2006 по 2021 гг., а также сравнение с многолетними данными за период с 1976 по 1991 гг. [7]. Для достижения цели собраны архивные данные официальных сайтов погоды по температурному режиму указанных городов [1, 4]. Дальнейшая обработка информации с помощью стандартных пакетов программы ExcelMicrosoft-2007 позволила рассчитать основные статистические характеристики и изображения их динамики.

По полученным данным, можно сделать вывод об изменении среднегодовых температур воздуха в сторону потепления в городе Мурманск (Рисунок 1). Среднегодовая температура в рассмотренный период времени (с 2006 по 2021 гг.) составляет $1,4 \pm 0,19$ °С. Наибольшая температура воздуха в этот же период наблюдалась в 2020 г. с показателем в +2,5 °С. Наименьшая – в 2010 г. со значением +0,3 °С.

По сравнению с 1976 по 1991 гг., где среднегодовая температура составляла -0,05°С, температура воздуха повысилась на 1,5 °С. Из-за побережного расположения с

Баренцевым морем, над которым в холодные сезоны года преобладает циклоническая деятельность, в г. Мурманске наблюдаются резкие колебания температурных показателей, особенно в суточном режиме. В тоже время, смещающиеся с Баренцева моря антициклоны, движутся к юго-востоку, минуя город, и не вызывают в Мурманске устойчивых похолоданий.

В г. Кандалакша также наблюдается тенденция к потеплению за современный рассматриваемый период (Рисунок 2).

Среднегодовая температура воздуха здесь составляет $+1,4 \pm 0,2^{\circ}\text{C}$, что характерно для большей части Мурманской области. Максимальная температура воздуха равняется $+2,5^{\circ}\text{C}$ в 2020 г, минимальная – $+0,1^{\circ}\text{C}$ в 2010 г. Повышение температуры здесь с 1976 по 1991 гг. по 2006 по 2021 гг. составило в среднем на $1,7^{\circ}\text{C}$. Оттепели в зимний период связаны с частой повторяемостью циклонической деятельности.

Тенденция к изменению климатических показателей в сторону потепления просматривается и в г. Архангельске (Рисунок 3). Потепление составило $1,5^{\circ}\text{C}$, как и в Мурманске. Среднегодовая температура находится на уровне $+2,3 \pm 0,2^{\circ}\text{C}$. Наименьшая среднегодовая температура в 2010 году имела показатель $+0,9^{\circ}\text{C}$, наибольшая – в 2020 году значение $+3,7^{\circ}\text{C}$.

Стоит обратить внимание, что в 2010 году на территории Мурманской и Архангельской области были рекордные минимальные среднегодовые показатели температуры воздуха.

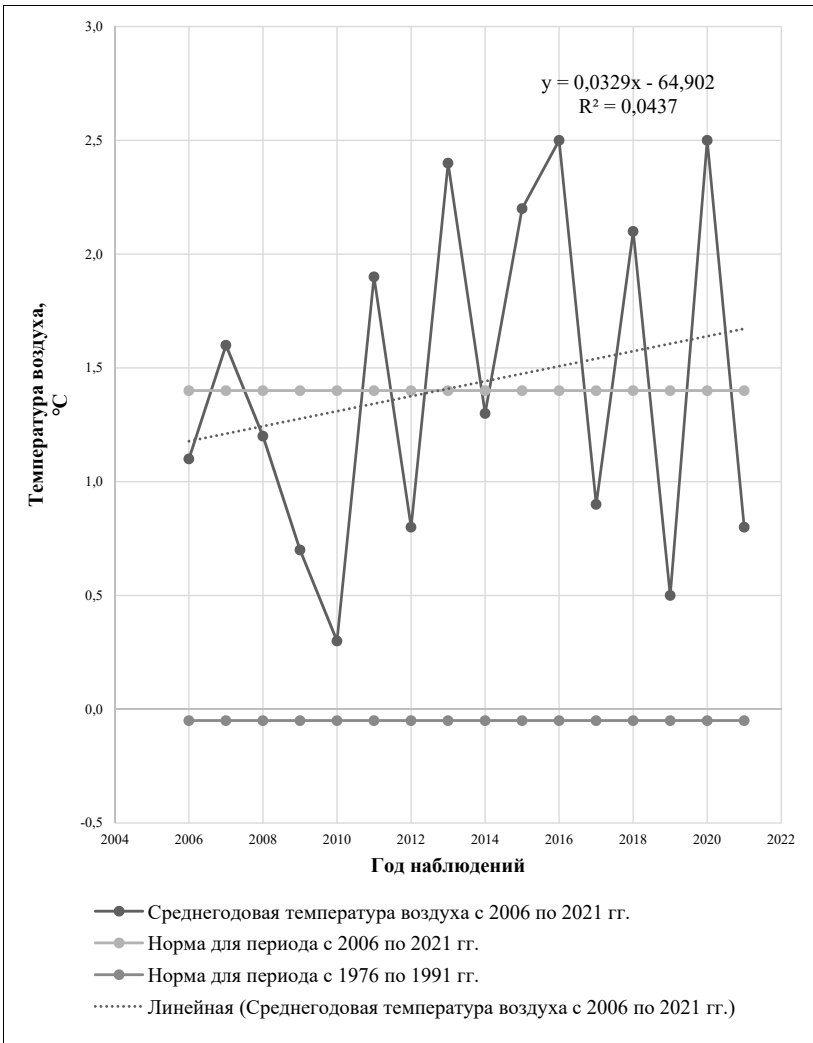


Рисунок 1 – Температура воздуха в г. Мурманск с 2006 по 2021 гг. и многолетняя норма с 1976 по 1991 гг., составлено автором по данным [1]



Рисунок 2 – Температура воздуха в г. Кандалакша с 2006 по 2021 гг. и многолетняя норма с 1976 по 1991 гг., составлено автором по данным [1]

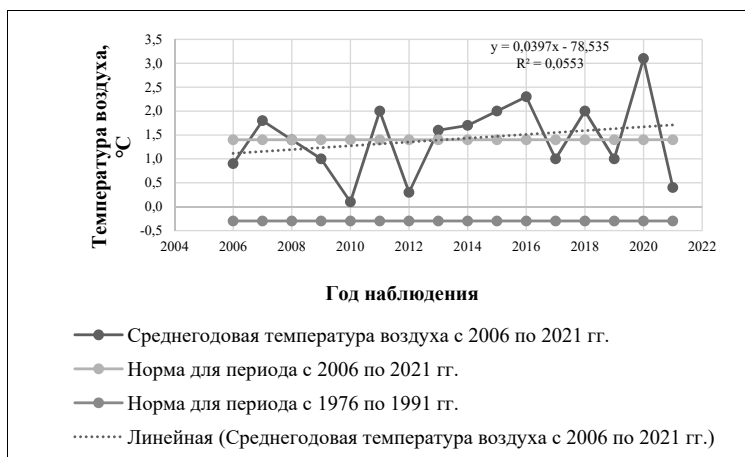


Рисунок 3. Температура воздуха в г. Архангельске с 2006 по 2021 гг. и многолетняя норма с 1976 по 1991 гг., составлено автором по данным [1]

Для г. Нарьян-Мар характерны более низкие показатели температурного фона и крайне неблагоприятные для жизнедеятельности человека условия.

За современный период среднегодовые показатели температуры воздуха составляют $-1,7 \pm 0,32$ °С. При сравнении с данными за период с 1976 по 1991 гг. потепление в данной местности произошло на 1,8 °С. Максимальная среднегодовая температура воздуха со значением +0,6 °С была в 2020 г., а минимальная – в 2009 г. с показателем -3,8 °С.

В 2020 году на большей части материков Северного полушария среднегодовая температура воздуха была аномально теплая, превышающая многолетние нормы. Самые крупные положительные среднегодовые температурные аномалии были сформированы на территории России со значениями от +3 °С до +7 °С [5].

Помимо этого, среднегодовые температурные аномалии наблюдались и в 1989 г. [4]. На всех исследуемых станциях были зафиксированы превышения нормы в сторону потепления. Такие аномалии наблюдались в течение года во многих странах Северного полушария. Сравнивая полученные нами средние данные с изаномалами на территории России в 2020, можно отметить более высокие значения осреднённых показателей температуры воздуха, представленных на территории России, по сравнению 1989 г. (Рисунок 5).

Повышение температурных показателей непосредственно оказывает влияние на терморегуляцию организма человека. Человек быстро утомляется, организм переходит в стадию расслабления, а также происходит усиление потоотделения и снижение трудоспособности.

Таким образом, наибольшие изменения средней годовой температуры воздуха наблюдаются в г. Нарьян-Мар и г. Кандалакша. Данные изменения зависят от территорий и от их региональных особенностей циркуляции атмосферы. Исследования теплового режима нуждаются в дальнейшем изучении для более детального рассмотрения колебаний климата.

За указанный период исследования 2020 год оказался наиболее теплым для рассматриваемых городов. Минимальными показателями среднегодовой температуры воздуха характеризовался 2010 год (г. Архангельск, Мурманск, Кандалакша) и 2009 год (Нарьян-Мар).



Рисунок 4 – Температура воздуха в г. Нарьян-Мар с 2006 по 2021 гг. и многолетняя норма с 1976 по 1991 гг., составлено автором по данным [1]

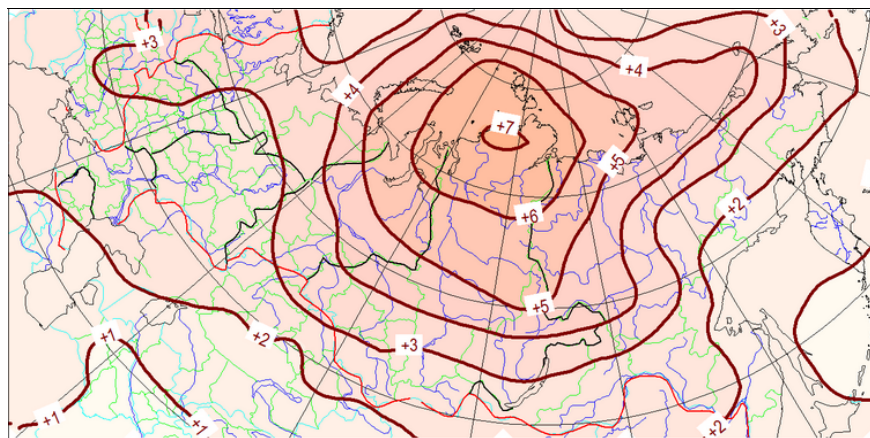


Рисунок 5 – Аномалии среднегодовой температуры воздуха на территории России в 2020 г.[5]

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив погоды// rp5.ru. [Электронный ресурс] URL: <https://rp5.ru>(дата обращения: 23.02.2022).
2. Гидрометцентр России// meteoinfo.ru [Электронный ресурс] URL: https://meteoinfo.ru/?option=com_content&view=article&id=17847 (дата обращения: 23.02.2022).
3. Климат России. Климатические пояса России// сезоны-года.рф [Электронный ресурс] URL: <https://сезоны-года.рф/климат%20России.html> (дата обращения: 23.02.2022).
1. 4.Температура воздуха и осадки по месяцам и годам: Россия// pogoдаiklimat.ru [Электронный ресурс] URL: <http://www.pogoдаiklimat.ru/history.php?id=ru> (дата обращения: 23.02.2022).

**ДИНАМИКА ВЕТРОВОГО РЕЖИМА В ПОСЕЛКЕ АМДЕРМА
НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА**

Санников Г.В.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск,*

sannikov.g@edu.narfu.ru

Научный руководитель: Барзут О. С.

доцент кафедры географии и гидрометеорологии,

кандидат сельскохозяйственных наук,

o.barzut@narfu.ru

В работе представлены результаты анализа динамики ветрового режима по данным метеостанции «Амдерма» Заполярного района Ненецкого автономного округа. За исследуемый период сохранились преобладающие направления ветров в среднем годовом интервале времени, в зимний и летний сезоны.

Ключевые слова: *скорость ветра, направление ветра, поселок Амдерма.*

Под ветровым режимом понимаются ветровые условия конкретной местности. Ветровой режим или режим ветра относится к важному климатическому ресурсу. Он отражает характер барического поля. Режим ветра отличается следующими характеристиками: ветровая скорость, ветровое направление, повторяемость ветра на протяжении года.

Ветровые характеристики стоит учитывать во всех аспектах жизнедеятельности населения. Огромное влияние

ветер оказывает на организм человека, а также на его хозяйственную деятельность. Актуальность данной темы исследования состоит в оценке динамики изменения ветрового режима на метеостанции «Амдерма» и в дальнейшем использовании полученных данных для популяризации и в научных целях.

Цель работы – проанализировать динамику ветрового режима на метеостанции Амдерма и сравнить полученные данные с многолетними. Задачами являются: оценка географического положения исследуемой станции и анализ ветрового режима. Методы исследования: сбор данных, графический (построение графиков и диаграмм); сравнительный (сопоставление элементов исследования); аналитический (анализ полученных результатов, формирование выводов). Источником данных стали доступные архивы погоды [1, 2].

Метеостанция «Амдерма» расположена на востоке Ненецкого автономного округа, на побережье Карского моря к востоку от пролива Югорский Шар и географической границы Европы и Азии, в поселке Амдерма на высоте 48 метров над уровнем моря. Наблюдения на станции начались с 1935 года, когда в данном населенном пункте был открыт аэродром, который являлся промежуточным пунктом дальних перелетов авиации. В основном осуществлялись полеты на полярные и дрейфующие станции. По объему выполняемой работы станция относится к авиационной метеорологической станции – гражданская третьего разряда (сокращенно АМСГ-3 Амдерма). АМСГ-3 Амдерма осуществляет метеорологическое обеспечение

гражданской авиации, наблюдение за состоянием природной среды и доведение данных наблюдений до потребителя [1].

Абсолютные максимумы по многолетним данным скорости ветра на метеостанции были зафиксированы в 1992 и 1998 годах и составляли 25 м/с.

Для анализа изменения хода температуры был взят период с 2006 года по 2021 год. Роза ветров в п. Амдерма за период 2006–2021 гг. представлена на рисунке 1.

Наиболее часто повторяющимся ветром на территории населенного пункта за период с 2006 по 2021 год является южный с показателем 12,4 %, и в целом ветры южной четверти имеют преобладающее место. В рассмотренный период каких-либо серьезных изменений в направлениях ветра выявлено не было, в каждый период года повторяемость направлений ветра соответствовала своим обычным значениям.

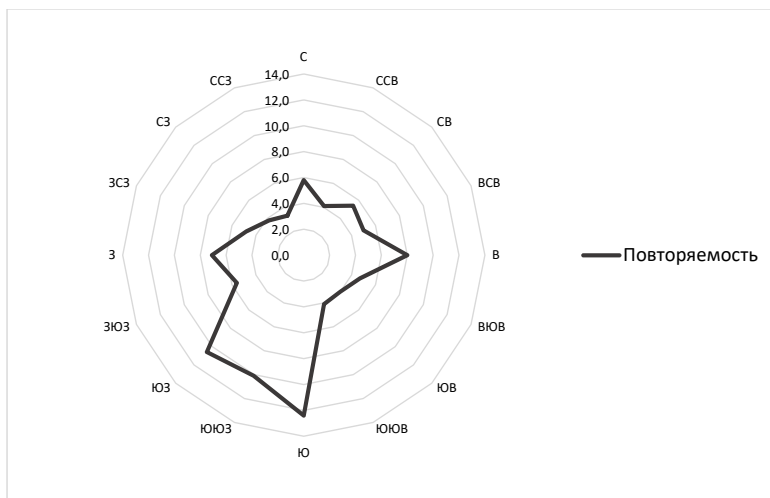


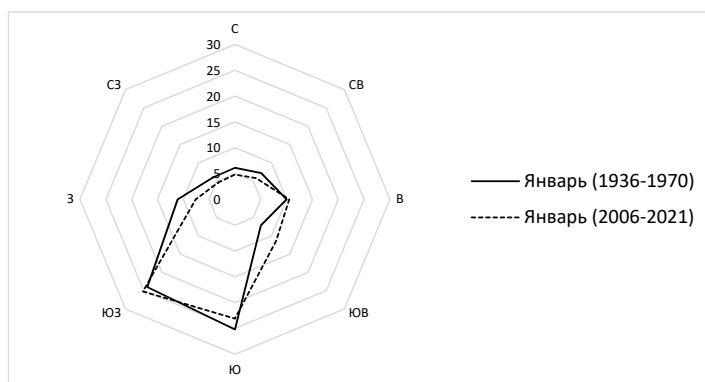
Рисунок 1. Роза ветров в п. Амдерма за период 2006-2021 гг., составлено автором по данным [2].

Для анализа повторяемости ветра на исследуемой территории в самый холодный месяц – январь, и самый теплый месяц – июль были взяты два периода: с 1936 по 1970 год и с 2006 по 2021 год по данным [2, с. 3].

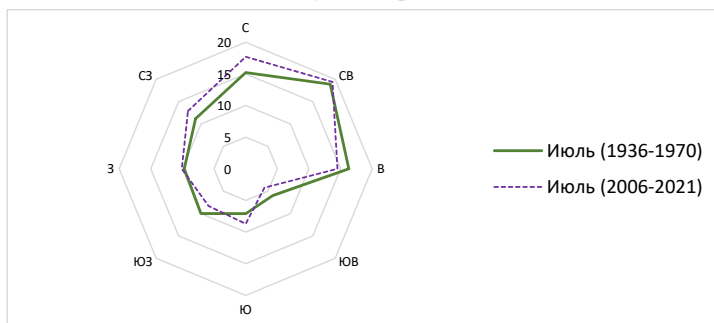
Рассматривая рисунок 2, можно сделать вывод, что за последние пятьдесят лет динамика повторяемости ветра в самом холодном месяце практически не изменилась, наиболее часто встречающимися являются южные и юго-западные ветры, на их долю приходится по 23,1 % и 25,2 % соответственно. Частота появления штиля с 3,3 % увеличилась до 7,1 % в современный период. Что касается самого теплого месяца на данной территории – июля, то показатели здесь также почти не изменились за такой довольно большой промежуток времени, чуть больше стало северного ветра, но в то же время чуть меньше восточного, различия несущественны. Наиболее частыми направлениями со средними показателями являются северо-восточное – 19,4 %, северное – 17,7 %. Повторяемость штилей чуть упала: с 5,6 % до 4,2 %. За два сравниваемых периода наблюдений отличия в показателях направлений ветра в июле укладываются в 1-2 %.

Рассматривая рисунок 3, о средних показателях скорости ветра самого теплого и самого холодного месяцев на исследуемой территории, можно сделать вывод, что за пятидесятилетний период средние показатели в январе снизились с 9,8 м/с до 7,3 м/с, что равняется 2,5 м/с. Что касается теплого месяца - января, то тут средний показатель также понизился на 1,1 м/с, с 5,9 до 4,8 м/с. Однако, представленные на графике пределы погрешности демонстрируют отсутствие достоверных различий между показателями средней скорости в январе и июле за два сравниваемых периода (1937-1950 гг. и 2006-2021 гг.).

Подводя итог работы, следует отметить факт, что роза ветров в поселке Амдерма за многолетний период почти не претерпела изменений, все также зимой дуют преимущественно ветры южной четверти, а летом – северные, северо-восточные и восточные. Средние показатели скорости ветра на метеостанции за современный период (2006-2021 гг.) соответствуют таковым за более ранний промежуток времени (1937-1950 гг.), несмотря на кажущееся их понижение.



а) январь



б) июль

Рисунок 2 – Повторяемость ветра в п. Амдерма за периоды 1936-1970 гг. и 2006-2021 гг., составлено автором по данным [2, 3]

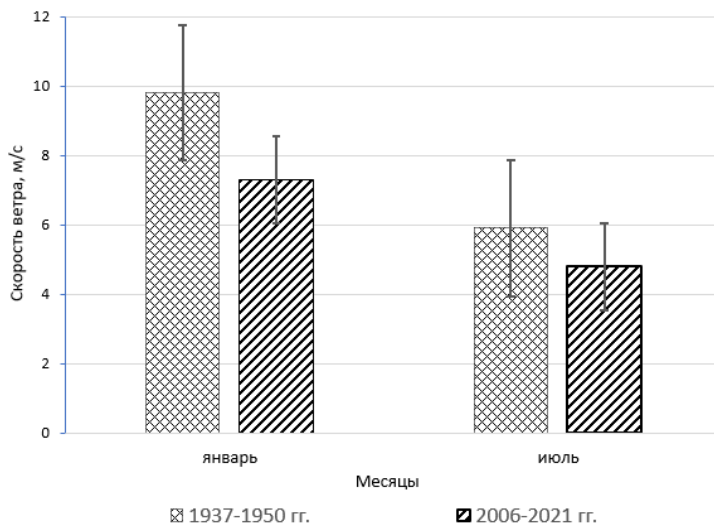


Рисунок 3. Средняя скорость ветра самого холодного и самого теплого месяцев в п. Амдерма за периоды 1937-1950 гг. и 2006-2021 (вертикальными линиями показан предел погрешности), составлено автором по данным [2,4]

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. АМСГ-3 Амдерма [Электронный ресурс]. URL: <https://severmeteo.ru/companu/25/>, свободный (дата обращения 17.02.2022).
2. Архив погоды в Амдерме [Электронный ресурс]. URL: <https://rp5.ru/> (дата обращения 17.02.2022).
3. Атлас Арктики / Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт. М.: ГУГК, 1985. 204 с.
4. Справочник по климату СССР. Вып.1, часть IV (Архангельская, Мурманская области и Коми АССР), Гидрометеиздат, 1960. 358 с.

**ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО КЛИМАТА
САМОГО СЕВЕРНОГО ГОРОДА РОССИИ (ПЕВЕК)**

Сопочкина С. А.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск,
sopo4kina.swet@yandex.ru.*

*Научный руководитель: Барзут О.С.
доцент кафедры географии и гидрометеорологии,
кандидат сельскохозяйственных наук,
o.barzut@narfu.ru.*

В работе представлены результаты анализа динамики температуры воздуха на примере метеорологической станции «Певек», представляющей самый северный город России. Изучен годовой ход температуры за разные промежутки времени, рассмотрены нормы среднегодовых температур разных периодов наблюдений.

Ключевые слова: температура воздуха, годовой цикл температуры воздуха, город Певек.

Температура воздуха – одна из важнейших характеристик погоды и климата, оказывающая прямое воздействие на человека, животных, растения, на работу механизмов и т. д. Она изменяется в течение времени, с высотой и в горизонтальном направлении в очень широких пределах.

Большое воздействие на человека оказывает не только фактическая температура воздуха, а также её межсуточная изменчивость. Но восприятие температуры для каждого

человека индивидуально. Одним людям комфортно при холодных морозных метеоусловиях, а другим – при теплых и сухих. Актуальность данной темы состоит в оценке изменения годового хода температуры воздуха на метеостанции «Певек» и в дальнейшем использовании полученных данных.

Цель работы – проанализировать годовой ход температуры воздуха на метеостанции Певек и сравнить полученные данные с многолетней нормой.

Задачами являются: оценка географического положения исследуемой станции и анализ годового хода температуры.

Методы исследования: графический (построение графиков и диаграмм); сравнительный (сопоставление элементов исследования); аналитический (анализ полученных результатов, формирование выводов).

Метеостанция «Певек» расположена в Чукотском автономном округе, в Чаунском районе, в городе Певеке. Наблюдения на станции начались в 1939 году [1]. По объему выполняемой работы станция относится к морским гидрометеорологическим станциям второго разряда (сокращенно МГ-2 Певек). МГ-2 Певек осуществляет производство метеорологических, прибрежных морских гидрологических наблюдений, наблюдениями за состоянием природной среды и доведение данных наблюдений до потребителя.

Абсолютный максимум температуры по данным станции зарегистрирован на уровне 28,0 °С в июле 1977 г., абсолютный минимум: – 52,4 °С в феврале 1978 г.

Для анализа изменения хода температуры был взят период с 2006 года по 2021 год.

Годовой нормой температуры воздуха за период с 2006 года по 2021 год является показатель $-7,7 \pm 0,29$ °С. В рассмотренный период значения среднегодовой температуры во все годы разнятся и практически не совпадают с нормой: максимальное среднегодовое значение наблюдается в 2007 году и составляет $-5,5$ °С, а минимальное среднегодовое значение наблюдается в 2006 году и составляет $-9,2$ °С. Линия тренда показывает, что в течение рассматриваемого периода температура воздуха повышается (примерно на $0,5$ °С).

За период с 1940 года по 1955 год годовой нормой температуры воздуха является значение $-10,5$ °С [2]. Сравнивая с нормой в период 2006-2021 гг. можно сказать, что за последние пятьдесят лет годовая норма температуры воздуха в районе города Певека повысилась на $2,8$ °С. Это повышение может быть связано с потеплением климата на Земле, в частности – в Арктической зоне Российской Федерации.

Динамика среднегодовой температуры воздуха в г. Певек за период 2006-2021 гг. представлена на рисунке 1.

Для анализа изменения годового цикла температуры были взяты два периода: с 2006 года по 2021 год и с 1940 года по 1955 год по данным [2, с. 3].

Отрицательные значения среднемесячной температуры воздуха наблюдаются в восьми месяцах на протяжении обоих периодов; самые низкие в феврале ($-25,2$ °С и $-27,2$ °С). Максимальные значения наблюдаются в июле, составляя $9,2$ °С и $6,8$ °С.

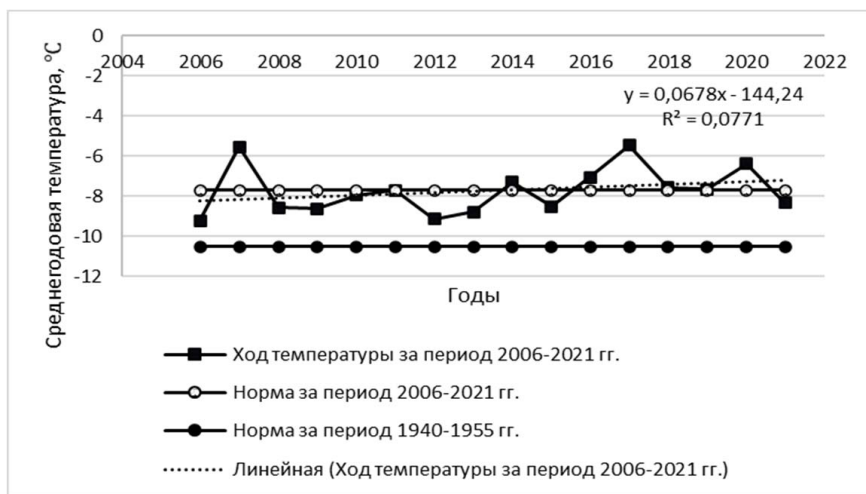


Рисунок 1. График динамики среднегодовой температуры воздуха в г. Певек за период 2006-2021 гг., составлено автором по данным [2,3].

За последние пятьдесят лет среднемесячная температура воздуха повысилась, однако январские значения очень близки в два рассматриваемых периода: $-25,1^{\circ}\text{C}$ и $-25,3^{\circ}\text{C}$.

Изменение годового цикла приземной температуры воздуха в г. Певек за периоды 2006-2021 гг. и 1940-1955 гг. представлено на рис. 2.

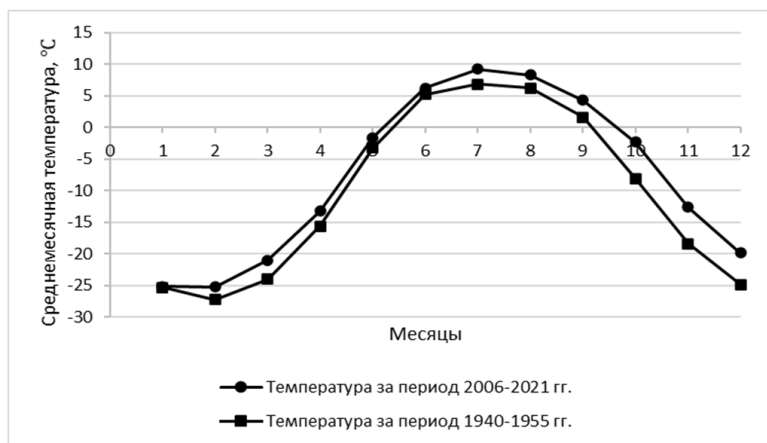


Рисунок 2 – Изменение годового цикла приземной температуры воздуха в г. Певек за периоды 2006-2021 гг. и 1940-1955 гг., составлено автором по данным [2, 3].

Таким образом, увеличение средних значений температуры воздуха за период с 2006 года по 2021 год с одной стороны, говорит о том, что на территории станции Певек происходит потепление климата; с другой стороны – коэффициент аппроксимации ($R^2 = 0,077$) данного линейного уравнения не отвечает требованию ($R^2 \geq 0,5$), следовательно, заключение о потеплении для данного периода преждевременно.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив погоды в Певеке [Электронный ресурс]. URL: <https://rp5.ru/> (дата обращения 13.02.2022).
2. Погода и климат [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pogodaiklimat.ru> (дата обращения 13.02.2022).
3. Чукотское УГМС [Электронный ресурс]. URL: <http://chukotmeteo.ru> (дата обращения 13.02.2022).

УДК: 556

ВЛИЯНИЕ ОСНОВНЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК НА ИЗМЕНЧИВОСТЬ ЛЕДЯНОГО ПОКРОВА НА УСТЬЕВОМ УЧАСТКЕ РЕКИ СЕВЕРНАЯ ДВИНА

Шелгинских В.В.

*Северный (Арктический) Федеральный университет,
имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск,
shelginskih.v@edu.narfu.ru*

Данная статья показывает, как изменение в климате влияет на метеорологические характеристики, а они соответственно на гидрологические процессы. Для исследования изменчивости ледяного покрова были взяты основные данные о выпавших осадках, наблюдавшейся температуре, скорости ветра и толщине льда в зимние периоды 2019-2020 и 2020-2021 гг. по придельтовой части Северной Двины. Полученные результаты демонстрируют связь между климатическими изменениями и изменениями основных характеристик формирования ледяного покрова. Сейчас в изучаемой области наблюдается значительное потепление климата. Анализ основных метеорологических характеристик показывает, что происходит сокращение периода ледостава. Формирование льда начинается позднее, а полное разрушение раньше на 20-30 дней. Толщина льда также уменьшается из-за коротких сроков ледостава.

Ключевые слова: *Северная Двина, толщина льда, скорость ветра, осадки, изменение климата, ледообразование, ледостав.*

Устье р. Северная Двина является крупным промышленным и транспортным узлом среди основных

арктических устьев России. Поэтому важность исследования этой области велика. Здесь человек нередко сталкивается с некоторыми гидрологическими явлениями и процессами, которые изменяются с течением времени. Например, скорость ветра может оказывать влияние на толщину и степень заснеженности льда. Под действием ветров образуются подсовы льда, увеличивающие толщину ледяного покрова на отдельных участках.

Со сроками и продолжительностью ледовых явлений связаны условия навигации, особенности организация переправ, строительство ледовых дорог. Толщина ледяного покрова является определяющим фактором при оценке грузоподъемности и сроков действия ледовых речных переправ. Это имеет несомненную актуальность и важность, как для населения, так и для исследования ледовых обстановок.

Наблюдаемое изменение в климате, прежде всего характеризуется изменениями температуры воздуха, что заметно по поведению гидрологических характеристик. Исследование рядов значений средней месячной температуры воздуха в районе Архангельска и рядов данных по некоторым характеристикам ледовых процессов подтверждает определенную взаимосвязь между изменениями гидро- и метеопараметров.

Придельтовый участок р. Северная Двина начинается от устья р. Пинега. Он имеет широкую пойму и сложноразветвленное русло; его длина ~90 км. Основное русловое разветвление расположено у с. Холмогоры. Среднее превышение дельтовой суши над уровнем моря варьирует от 0,5 до 4 м. Дельта многорукавная, число крупных водотоков около 36 [1, с. 2].

В данной работе основное внимание уделено влиянию основных климатических показателей на ледовую обстановку. Изучены данные за холодные периоды с 1 ноября по 30 апреля 2019 –2021 гг.

Основу статьи составили материалы режимных наблюдений климата и его влияния на ледяной покров.

Основными задачами обработки и анализа исходных данных стали: сбор данных показателей, анализ и получение соответствующих выводов в качестве результата. В перечне рассмотренных параметров особое место занимают: температура воздуха, толщина льда, атмосферные осадки, скорость ветра и др. Вдоль устьевое участка идёт изменение как различных метеорологических, так и гидрологических характеристик в течение года и в многолетнем масштабе.

Повышение средне зимних температур отразилось на ледовом режиме рек. Установление устойчивого ледостава сместилось на более поздние сроки. Разрушение ледового покрова происходит раньше обычного, а продолжительность ледоставного периода уменьшается. Можно предположить, что в результате изменения климата изменяются не только сроки, но и характер ледовых явлений. Все чаще при потеплении наблюдается процесс замерзания, в ходе которого ледообразование происходит в основном внутри водной массы, доля же льда поверхностного происхождения сокращается.

Потепление климата сказывается на увеличении количества выпавших осадков, которое увеличивается за счет роста температуры [3].

В связи с изменением климата, начавшимся в 80 годах 20 века и продолжающимся до сих пор, произошли изменения, как в абсолютных значениях температуры воздуха, так и в ее

распределении. Как мы видим на графике, холодный период 2020-2021 года был менее продолжительным, чем в предшествующий год. Это означает, что на данном участке устья уже не господствовали те же воздушные массы.

Потепление климата сказывается на увеличении осадков, а также продолжительности залегания снега, которая уменьшается за счет как более позднего формирования, так и более раннего его таяния (Рисунок 1, 2).

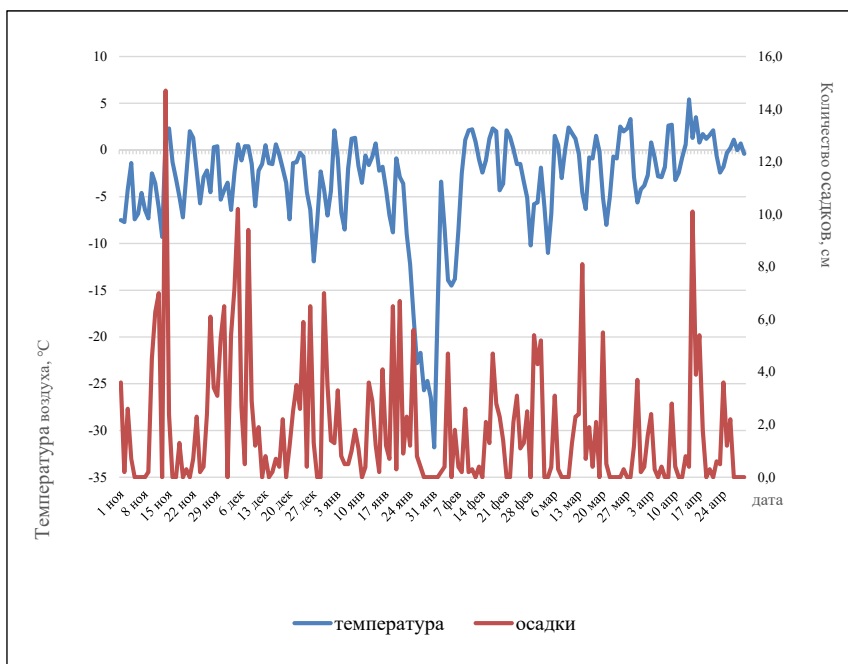


Рисунок 1. График значений средней температуры воздуха и количества выпавших осадков в период с 1.11.2019 по 30.04.2020. Метеорологическая станция Архангельск, составлено автором по данным архива сайта gr5.ru [4] и архива ФГБУ «Северное УГМС» [5].

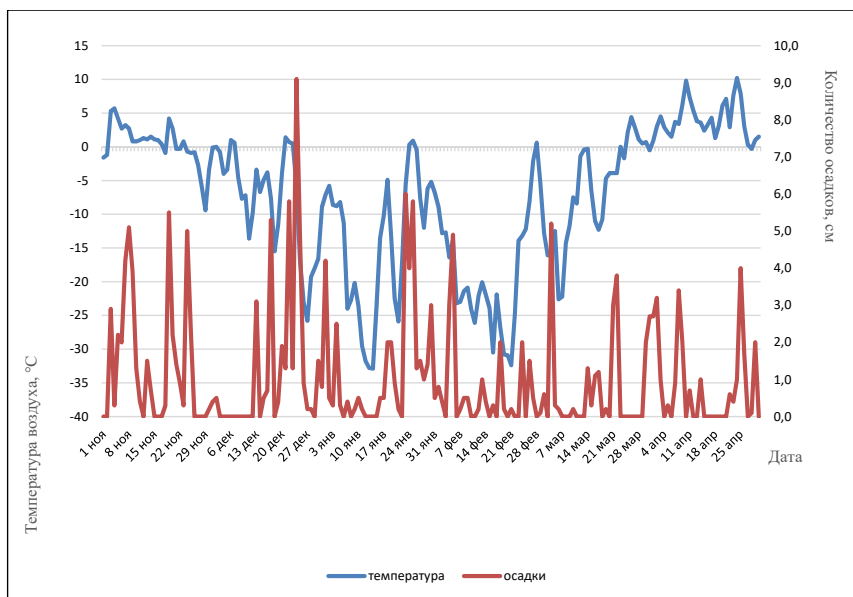


Рисунок 2. График значений средней температуры воздуха и количества выпавших осадков в период с 1.11.2020 по 30.04.2021. Метеорологическая станция Архангельск, составлено автором по данным архива сайта pr5.ru [4] и архива ФГБУ «Северное УГМС» [5].

Анализ данных показывает, что повышение средней температуры воздуха уже нашло свое отражение в смещении дат ледовых явлений, в изменении характеристик льда и степени заснеженности льда. Количество осадков за последние годы имеет тенденцию роста. Количество оттепелей и их продолжительность влияет на формирование верхних слоев снежного льда. При большой мощности снега, данный слой получает наиболее выраженный характер развития. При активной циклонической деятельности в холодный период года ведет к увеличению количества осадков.

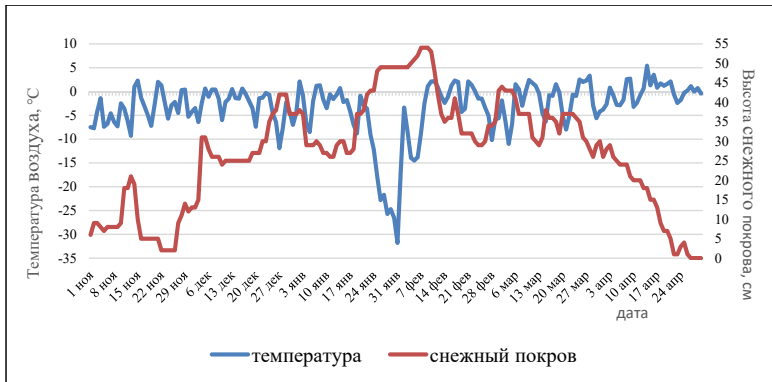


Рисунок 3. График значений средней температуры воздуха и мощности снежного покрова в период с 1.11.2019 по 30.04.2020. Метеорологическая станция Архангельск, составлено автором по данным архива сайта gr5.ru [4].

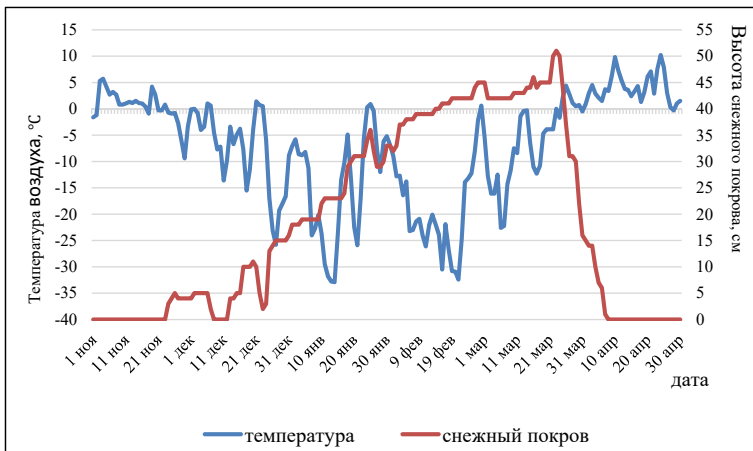


Рисунок 4. График значений средней температуры воздуха и мощности снежного покрова в период с 1.11.2020 по 30.04.2021. Метеорологическая станция Архангельск, составлено автором по данным архива сайта gr5.ru [4].

От температуры зависит скорость ветра. Количество выпавших осадков и степень заложения снежного покрова на льду зависит от скорости ветра. Потепление вызывает уменьшение скорости ветра (Рисунок 5). Линия тренда в зимний период 2020–2021 гг. идёт вниз, тем самым уменьшая значения силы ветра. Так же следует отметить, что в период 2019–2020 гг. преобладающими направлениями ветра стали ветра юго-западного сектора. В более следующий зимний период уже доминировали ветра юго-восточного сектора.

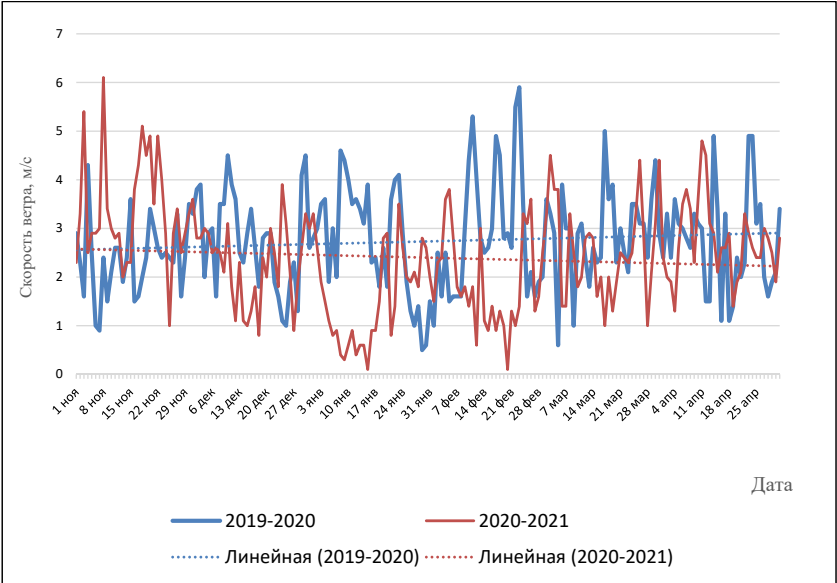


Рисунок 5. График значений скорости ветра в период с 1.11.2020 по 30.04.2021. Метеорологическая станция Архангельск, составлено автором по данным архива сайта rp5.ru [4].

Исследование показывает, что повышение средней температуры воздуха и последующее снижение скорости ветра уже нашло свое отражение в смещении дат ледовых явлений, в изменении характеристик льда.

От температуры воздуха зависит средняя многолетняя толщина льда. На протяжении всей устьевой части р. Северная Двина в зимний период мощность льда составляет около 40 см. Нарастание льда продолжается в течение холодного периода и достигает своего максимума, как правило, к концу марта – началу апреля. Произведено сравнение распределения значений толщины льда на метеостанциях, с севера на юг по толщине льда за март 2020 и 2021 гг. (Рисунок 6). Холодный период 2020–2021 гг. года отмечен как более суровый, что нашло отражение в большей мощности льда на гидрологических постах района исследования.

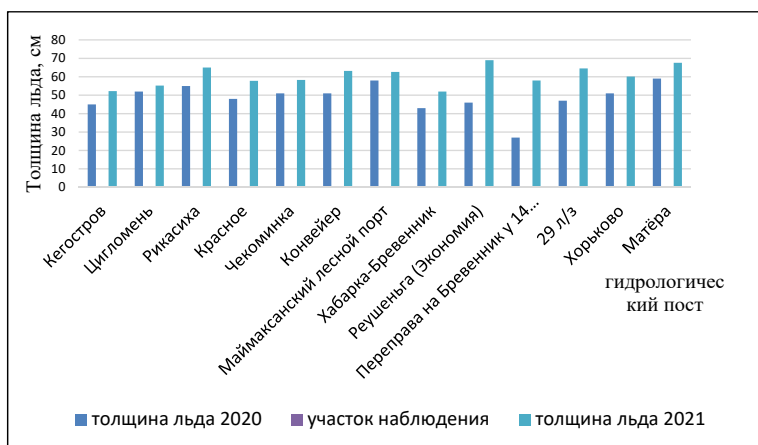


Рисунок 6. Распределение значений толщины льда на гидрологических постах устьевой части р. Северная Двина. Март 2020 и 2021 гг., составлено автором по данным архива ФГБУ «Северное УГМС» [5].

В устье Северной Двины происходят существенные климатические изменения, связанные с потеплением климата. Изменение метеорологических показателей напрямую влияет на основные характеристики ледяного и снежного покровов. Отмечено, что период ледостава становится короче. В сравнении с многолетним данным, начиная с 1980 г., происходит сокращение периода ледостава в основном за счет более поздних дат начала его формирования и повышения температуры воздуха.

В период льдообразования и при резких оттепелях опасно выходить на лёд. На территории Архангельска в области устья реки Северная Двина лед может быть разломан буксирами, что создает дополнительную опасность при выходе на ледовое покрытие реки. Обо всём этом оповещается заранее.

После 15 часов уже темнеет, можно не заметить опасность и вообще потерять ориентацию в пространстве. Поэтому ходить по льду в сумеречное время также не рекомендуется. Снегопад способен замести следы, скрыть из виду ориентиры. Поэтому необходимо заранее посмотреть прогноз погоды. Спасатели категорически не рекомендуют отходить от берега на значительные расстояния. Крайне опасно выезжать на неокрепший лед на снегоходной технике: тонкий лед, промоины, плохая видимость в совокупности с большой скоростью движения – все эти факторы увеличивают возможность провала техники под лед [6].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вуглинский В. С. Оценка изменений характеристик ледового режима водных объектов для различных регионов страны в современных климатических условиях // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 7. Вып. 3. С. 32-45.
2. Лебедева С.В., Одоев Л.С. Роль ледовых явлений в динамике потоков на придельтовом участке Северной Двины // Гидросфера. Опасные процессы и явления. 2020. Т. 2. Вып. 4. С. 330-346. DOI: 10.34753/HS.2020.2.4.330.
3. Георгиевский М.В., Горошкова Н.И., Хомякова В.А., Стриженок А.В. Оценка изменений характеристик водного, снежного и ледового режимов в бассейне Малой Северной Двины в современных условиях и их возможные изменения в будущем // Природообустройство. 2021. № 3. С. 117-127. DOI: 10.26897/1997-6011-2021-3-117-127.
4. Архив погоды в Архангельске [Электронный ресурс] URL: <https://rp5.ru> (Дата обращения: 14.03.2022).
5. Архив ФГБУ «Северное УГМС».
6. МЧС России Главное управление по Архангельской области [Электронный ресурс] URL: <https://29.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti> (Дата обращения: 14.03.2022).
7. Вуглинский В.С., Гронская Т.П. Изменения ледового режима рек и водоемов России и их возможные последствия для экономики // Современные проблемы гидрометеорологии. СПб.: Изд. Астерион, 2006. С. 229-244.
8. Георгиевский В.Ю., Коронкевич Н.И., Алексеевский Н.И. Водные ресурсы и гидрологический режим рек РФ в условиях изменения климата // Пленарные доклады VII Всероссийского гидрологического съезда, 19-21 ноября 2013 г. СПб.: ГГИ, 2014. С. 79-102.
9. Грищенко И.В. Характеристика ледовых процессов в устье р. Северной Двины и тенденции их развития в условиях изменения климата // Вестник САФУ. Сер.: Естеств. науки. 2016. № 1. С. 5-11. DOI: 10.17238/issn2227-6572.2016.1.5.

**ПРОБЛЕМА ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКИХ ОТХОДОВ
НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ**

Сахарова А.Ю.

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова,
Высшая школа естественных наук и технологий,
г. Архангельск,
saharova.a@edu.narfu.ru*

Данная статья посвящена воздействию медицинских отходов на окружающую среду, где рассмотрена динамика увеличения объемов медицинских отходов (МО) на территории г. Архангельска, проанализирована степень воздействия различных классов отходов на экосистемы. Рассмотрена важность соблюдения всех норм и правил утилизации медицинских отходов, особенно на фоне колоссального увеличения объемов во время пандемии.

Ключевые слова: *медицинские отходы, ТКО, утилизация, воздействие отходов.*

Последние два года население живет рядом со смертельным и постоянно мутирующим вирусом, выросла заболеваемость населения и количество медицинских отходов, а так как мы повсюду используем медицинские маски, то нередко их можно обнаружить хаотично разбросанными на тротуарах и клумбах. Возникает вопрос, как же должны утилизироваться такие отходы,

представляющие непосредственную опасность, как для человека, так и для природы?

Цель работы: определить последствия воздействия медицинских отходов на окружающую среду.

Задача исследования: выделить особенности утилизации данного типа отходов в нашей стране.

Новизна исследования заключается в рассмотрении последствий распространения инфекции, которые проявляются в многократном увеличении объемов медицинских отходов (МО) на территории Архангельской области.

Особенность медицинских отходов состоит в том, что они не классифицируются по Федеральному классификационному каталогу отходов (ФККО), который включает в себя 5 классов опасности [6]. В основании классификации МО – инфекционная, эпидемиологическая и токсическая опасность, которой потенциально обладают отходы данного типа. Ниже приведены 5 классов МО с разной степенью опасности:

А – безопасные отходы.

Данный тип отходов может утилизироваться, как ТКО, если не было контакта предметов с биологическими жидкостями пациента. Отходы представляют собой, в основном, макулатуру, ветошь, мебель, смет от уборки территории и т.д. Утилизация медотходов класса «А» происходит методом сжигания или захоронения на общих полигонах. Пищевые остатки допускается использовать как вторсырье в сельском хозяйстве.

Б – эпидемиологически опасные.

Характеризуются низкой и средней эпидемиологической опасностью и в основном включают послеоперационное оборудование, старые лекарства, лабораторные отходы и т.д. Отходы класса «Б», прошедшие предварительную обработку, могут утилизироваться с отходами группы «А» методом термического воздействия или захоронения. Отличаются от предыдущего класса тем, что отходы запрещено использовать вторично. Для временного хранения используется тара желтого цвета.

В – чрезвычайно эпидемиологически опасные.

Отходы такие же, как у класса Б, но с большей эпидемиологической опасностью. К примеру все отходы туберкулезных отделений относятся к этому типу. Отходы подлежат морфологической сортировке и помещению в одноразовую тару красного цвета.

Г – токсикологически опасные.

В эту группу входят отходы, подвергшиеся токсикологическому воздействию, например, ртутное оборудование, аппараты для химиотерапии. Перевозка отходов допускается только лицензированным организациям. Утилизация проходит под действием высоких температур, химическими или термохимическим воздействием с последующим захоронением. Метод утилизации выбирается в соответствии с классификацией и напрямую зависит от уровня опасности и морфологической структуры объекта.

Д – радиоактивные.

Отходы, превышающие норму радиационной безопасности, требуют особых условий утилизации.

Среднеактивный утиль может храниться в поверхностных камерах, высокоактивный только в подземных сооружениях. Все камеры хранения консервируются цементированием, и только после завершения периода распада изотопов в утиле допускается их извлечение и уничтожение на общих полигонах.

Для изучения количества МО на территории г. Архангельска были проанализированы данные Центра природопользования и охраны окружающей среды по Архангельской области за последние 6 лет, на основе которых построена диаграмма, отображающая динамику изменения объемов МО (в тоннах) по годам (Рисунок 1).

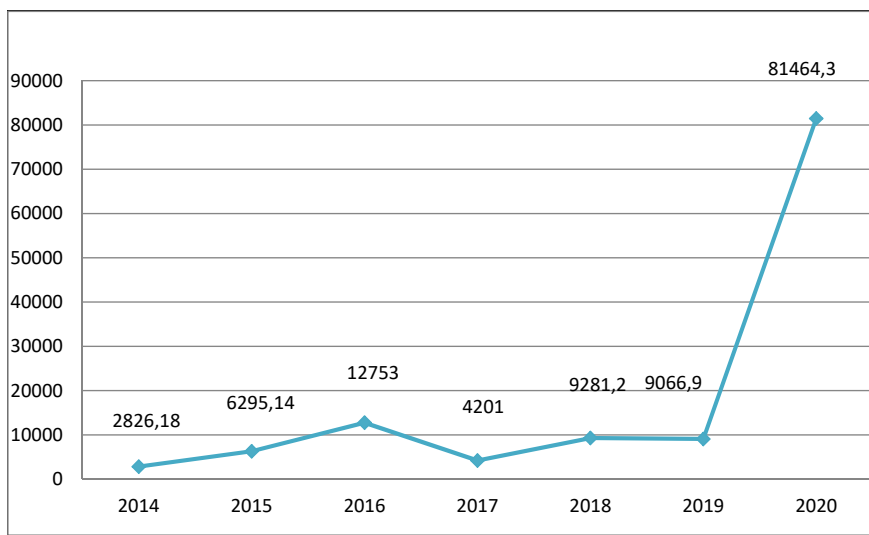


Рисунок 1. Динамика изменения объемов медицинских отходов с 2014 по 2020 год, г. Архангельск

До 2020 года наблюдалась относительно стабильная динамика накопления объемов медицинских отходов, большую часть которых составляют отходы класса «А»

(эпидемиологически безопасные отходы). На основе анализа объемов МО за период 2018-2020 года, можно сделать вывод, что в 2020 году многократно увеличилось количество отходов класса «В», что связано с тем, что к ним были отнесены отходы, образующиеся при осуществлении медицинских мероприятий для лечения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) (Рисунок 1).

В Таблице 2 приведены подробные количественные данные за три года наблюдений, благодаря которым мы можем проследить значительное увеличение показателей по классам «Б» (эпидемиологически опасные) и «В» (чрезвычайно эпидемиологически опасные), и значительное сокращение объемов отходов «Г» и «Д» классов.

Таблица 1

Сведения об обращении с медицинскими отходами.

| Виды отходов | Годы | | | Среднее |
|---|--------|--------|---------|---------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | |
| Количество накопленных отходов (т/год) - всего | 9281,2 | 9066,9 | 81464,3 | 33272,8 |
| Класс А (т/год) | 8764,2 | 8569,2 | 8320,1 | 8549,2 |
| Класс Б (т/год) | 456,3 | 443,8 | 8686,2 | 3195,4 |
| Класс В (т/год) | 1,7 | 1,6 | 64437,0 | 21480,1 |
| Класс Г (т/год) | 57,4 | 56,8 | 20,3 | 44,8 |
| Класс Д (т/год) | 1,6 | 1,5 | 0,7 | 1,3 |

Что касается воздействия на окружающую среду, то примерно в 25% случаях вывозимые на полигоны отходы содержат возбудителей внутрибольничных инфекций, что еще раз подтверждает их серьезную эпидемиологическую и экологическую опасность [3]. Ненадлежащая утилизация и транспортировка могут повлечь за собой:

- распространение инфекции за пределы медицинских учреждений;
- разнос инфекций по территории полигонов/свалок;
- накопление бактерий и вирусов на объектах окружающей среды, сохранения их жизнеспособности и увеличение темпов размножения;
- инфекционные отходы при ненадлежащей утилизации могут растаскиваться животными.

В химических отходах можно отметить преобладание ртути, которая является высокотоксичным элементом. Стойкость данного элемента в окружающей среде обусловлена высокой летучестью, способностью пребывать в различных фазовых состояниях, растворимостью в атмосферных осадках, способностью к абсорбции зелеными насаждениями и т.д.

На основе вышесказанного возникает вопрос: какие методы утилизации МО существуют, чтобы избежать негативного воздействия таких отходов на окружающую среду? В настоящее время распространены 3 метода утилизации медицинских отходов:

- 1) сжигание в специальных устройствах;
- 2) стерилизация;
- 3) химическая дезинфекция.

Уничтожение медицинских отходов путём сжигания происходит в специальных установках. Это самый распространенный метод утилизации данного типа отходов в нашей стране. Метод исключает образование диоксинов, а впоследствии мы получаем твёрдый остаток и относительно безопасные летучие органические соединения, не наносящие вреда окружающей среде [5].

Для метода стерилизации также используется специальное устройство автоклав. Процесс утилизации осуществляется под воздействием водяного пара и высокой температуры (от 100°C и выше). Таким методом утилизируют перевязочные материалы, инструменты и прочее.

При химической дезинфекции применяют вещества с содержанием хлора. Метод требует предварительного измельчения или растворения материала для более глубокого проникновения химических веществ. Способ наиболее эффективен при обработке жидких отходов.

По информации Центра природопользования и охраны окружающей среды на местном полигоне г. Архангельска масса накопленных на 31.12.2020 отходов составила 8897,523 тыс. т. На данный момент полигон заполнен на 84,7 %, и по актуальной информации из докладов за 2016, 2018, 2019 года должен прекратить свою работу в 2024 году. Для обезвреживания (сжигания) биологических и медицинских отходов на территории Архангельского полигона используются две инсинераторных установки: «Утилизатор А-1600» и «Вулкан-1500». С 2013 года для обеззараживания медицинских отходов ООО «АВА-Сервис» (г. Архангельск) эксплуатирует печь-инсинератор «Веста Плюс» Пир-1,0 К, ООО «ДАРС» (г. Архангельск) с 2016 года – инсинератор

(модель ИУВК-100) для высокотемпературного термического уничтожения и обезвреживания отходов. В ГБУЗ АО «Архангельский госпиталь для ветеранов войн» в октябре 2016 года введена в эксплуатацию установка аппаратного обеззараживания и деструкции медицинских отходов САМот-01. На базе ГБУЗ АО «Архангельский клинический противотуберкулезный диспансер» с февраля 2019 года эксплуатируется установка блок-контейнера мобильного медицинского назначения. В ГБУЗ АО «Архангельская областная клиническая больница» в феврале 2019 года введен в эксплуатацию стерилизатор СМО-750. На базе ГБУЗ АО «Архангельский клинический родильный дом им. К.Н.Самойловой» с февраля 2019 года эксплуатируется утилизатор медицинских отходов «Балтнер II-100». В ГБУЗ Архангельской области «Первая ГКБ им. Е.Е. Волосевич» с февраля 2020 года эксплуатируется автоклав для утилизации отходов TUTTNAUER. На базе ГБУЗ АО «АОДКБ» в марте 2020 года введена в эксплуатацию установка САМот-02/Г. На базе ГБУЗ «АГКБ № 7» с апреля 2020 года функционирует установка САМот-02/Б.

По данным Управления Роспотребнадзора по Архангельской области, во всех медицинских организациях области сбор, временное хранение и вывоз отходов выполняется в соответствии со схемой обращения с медицинскими отходами. Лица, привлеченные к работам, проходят предварительный и ежегодный инструктаж по безопасному обращению с МО. Вывоз медицинских отходов, в большинстве случаев, производится спецтранспортом медицинских организаций, транспортом утилизирующих

организаций, или по предварительному договору, специализированным транспортом предприятий ЖКХ [1].

На сегодняшний день актуальность изучения проблемы воздействия МО на окружающую среду становится все более масштабной. Это связано с различными причинами, но основной является модернизация здравоохранения (особенно использование все большего количества одноразового инструментария) и, как следствие, увеличение объемов отходов. Проанализировав состояние ресурсной базы, на примере города Архангельска и сравнив с зарубежными практиками, можно сделать вывод, что в нашей стране отходы «А» класса из медицинских учреждений утилизируются как отходы ТКО, в отличие от других стран, которые более детально подходят к сортировке МО (в США даже отходы класса «А» утилизируются отдельно от остальных). Более опасные виды МО обезвреживаются и сжигаются, причем именно сжигание отходов в России является преимущественным методом утилизации. По данным Центра природопользования и охраны окружающей среды Архангельский полигон должен прекратить свою работу в 2024 году из-за перегрузки территории и невозможности больше размещать там отходы, следовательно, снова появляется проблема неразвитой утилизации в регионе, что повлечет за собой создание новых полигонов. Также стоит отметить, что в Архангельской области нет компаний, производящих медицинское оборудование, поэтому его необходимо закупать/импортировать из других регионов и стран, а учитывая неблагоприятную эпидемиологическую ситуацию

последних лет можно прогнозировать складирование колоссальных объемов МО по всей области [2].

На взгляд автора основной проблемой в области обращения с МО является несовершенство законодательства, о чем свидетельствуют многие научные работы. Главным методом утилизации выступает сжигание, которое не всегда сопровождается правильной очисткой выбросов. Требуется дополнение уже существующего СанПина более подробной классификацией медицинских отходов, а также разработка современных методов утилизации, которые помогут снизить нагрузку на полигоны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Доклад «Состояние окружающей среды Архангельской области» ГБУ Архангельской области «Центр природопользования и охраны окружающей среды» С. 278-300.
2. Хамитова Г.М. Правовое регулирование утилизации медицинских отходов в зарубежном праве / Г.М. Хамитова, А.И. Хабиров // Право и управление. XXI век. 2021. С. 53-60.
3. Холявко Т.И. Факторы воздействия медицинских отходов на окружающую среду и здоровье человека // Стратегия устойчивого развития России 2014. С. 101-106.
4. Пономарев М.В. Правовой режим отходов медицинской деятельности / М.В. Пономарев, Цомартова Ф.В // Журнал Российского права. 2019. С. 145-158.
5. Яворская К.П. Анализ воздействия химических веществ на организм человека и окружающую среду при грубом нарушении утилизации медицинских отходов / К.П. Яворская, О.С. Власова // Проблемы взаимодействия науки и общества. 2018. С. 24-28.
6. Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» от 21.11.2011 № 323-ФЗ (последняя редакция) // СПС Консультант Плюс.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 3 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО БОСОГО В.И. | 6 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО НИКИФОРОВА П.В..... | 7 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО СОЗИНОВА П.А. | 8 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ЛЕОНОВА А.Г. | 9 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО СТАРОЖИЛОВА М.А..... | 10 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО КОВАЛЕВА С.М. | 11 |
| ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО КУЗНЕЦОВА В.С. | 12 |

СЕКЦИЯ:

| | |
|--|-----------|
| ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ И ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ | 13 |
|--|-----------|

Никифоров П.В.

| | |
|--|-----------|
| АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ ЛЕЙТЕНАНТА ФЕДОРА ПЕТРОВИЧА ЛИТКЕ..... | 13 |
|--|-----------|

Чикин Л.А.

| | |
|---|-----------|
| ОРГАНИЗАЦИЯ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1832-1833 гг. (I НОВОЗЕМЕЛЬСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ПЕТРА КУЗЬМИЧА ПАХТУСОВА) | 41 |
|---|-----------|

Булатов С.Н.

| | |
|---|-----------|
| «ЗАЩИТНЫЙ КУПОЛ» АО «КОНЦЕРНА ВКО «АЛМАЗ-АНТЕЙ»» В АРКТИКЕ | 58 |
|---|-----------|

Чуракова О.В.

| | |
|--|-----------|
| ПОД «ФЛАГОМ КРЕСТА И ЯКОРЯ, ФЛАГОМ ВЕРЫ И НАДЕЖДЫ»: ОРГАНИЗАЦИЯ СПАСАТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ НА ПОБЕРЕЖЬЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА | 67 |
|--|-----------|

Зарецкая О.В., Шагин М.С.

**ОСВОЕНИЕ И ИЗУЧЕНИЕ ШПИЦБЕРГЕНА – «НИЧЕЙНОЙ ЗЕМЛИ»
(ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ) 80**

Третьякова С.Н.

**БЫТ НОВОЗЕМЕЛЬСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ
КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА 93**

Едовин А.Г.

ДНЕВНИК ВЛАДИМИРА ГУБАНОВА 1913-1914 ГГ. 110

Силин А.В.

**ВЗАИМООТНОШЕНИЯ СОВЕТСКОЙ РОССИИ
И ФИНЛЯНДИИ В 1917–1920 ГОДАХ: ЧЕРЕЗ РЕВОЛЮЦИИ
И ВООРУЖЕННЫЕ СТОЛКНОВЕНИЯ К ЮРЬЕВСКОМУ
(ТАРТУСКОМУ) МИРУ 122**

Вологжанинов Д.Г.

**«ЗАРОЖДЕНИЕ СОВЕТСКОЙ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ
И СМП (СЕВМОРПУТИ)» Н.С. БОБРОВА
КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК 139**

Рыжков С.И.

**АРКТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ США:
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ150**

Пантюхин С.С.

АРКТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ИСЛАНДИИ 163

Ивлева А. Ф.

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АКОНОДАТЕЛЬСТВА
ОБ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 175**

Шапаров А.Е., Рогачев И.В.

**РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОГО ТУРИЗМА В РОССИИ:
ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ 192**

Порцель А.К.

**НОРВЕЖСКИЙ РЫБНЫЙ ПРОМЫСЕЛ У ШПИЦБЕРГЕНА:
КРАТКИЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЗОР 201**

Беляев Д.П.

**КАМЕННАЯ ПЛИТА
ОСТРОВА БОЛЬШОЙ АНИКЕЕВ – КАК ПАМЯТНИК ИСТОРИИ
ПОЛЯРНОГО МОРЕПЛАВАНИЯ 209**

Гильманов Д.Ш., Илатовская Е.А.

**АРКТИЧЕСКИЕ ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ
НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ 223**

Потапова Н.М.

**ГЕНДЕРНАЯ ПОЛИТИКА СССР
В ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ 231**

Смирнов В.С.

**СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ НАЧАЛЬНИКА ГОСУДАРСТВЕННОГО
ЦЕНТРАЛЬНОГО МОРСКОГО ПОЛИГОНА КОНТР-АДМИРАЛА
Е.Д. НОВИКОВА. ЕГО ВКЛАД В УКРЕПЛЕНИЕ
ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ 249**

**СЕКЦИЯ:
ЕСТЕСТВЕННО-НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ АРКТИКИ 261**

Барзут О.С., Кочурова А.А.

**ПОКАЗАТЕЛИ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА
НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ 261**

| | |
|---|------------|
| <i>Потапов И.А.</i> | |
| ЗАМОРОЗКИ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ МЕНЯЮЩЕГОСЯ КЛИМАТА..... | 269 |
| <i>Попова В.Г.</i> | |
| ИЗМЕНЧИВОСТЬ ЗНАЧЕНИЙ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА В РАЙОНЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ | 276 |
| <i>Барзут О.С., Буката А.И.</i> | |
| ОСОБЕННОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРНЫХ УСЛОВИЙ ПО СЕЗОНАМ ГОДА В СЕЛЕ КАРПОГОРЫ ПИНЕЖСКОГО РАЙОНА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ | 281 |
| <i>Романова А.В., Поликина Л.Н.</i> | |
| ИЗМЕНЕНИЯ ТЕПЛООВОГО РЕЖИМА С 2006 ПО 2021 ГГ. В ЗАПАДНОМ СЕКТОРЕ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ | 287 |
| <i>Санников Г.В.</i> | |
| ДИНАМИКА ВЕТРОВОГО РЕЖИМА В ПОСЕЛКЕ АМДЕРМА НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА..... | 295 |
| <i>Сопочкина С. А.</i> | |
| ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО КЛИМАТА САМОГО СЕВЕРНОГО ГОРОДА РОССИИ (ПЕВЕК)..... | 300 |
| <i>Шелгинских В.В.</i> | |
| ВЛИЯНИЕ ОСНОВНЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК НА ИЗМЕНЧИВОСТЬ ЛЕДЯНОГО ПОКРОВА НА УСТЬЕВОМ УЧАСТКЕ РЕКИ СЕВЕРНАЯ ДВИНА..... | 305 |
| <i>Сахарова А.Ю.</i> | |
| ПРОБЛЕМА ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКИХ ОТХОДОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ..... | 315 |



**Сборник выпущен при финансовой поддержке
РЕГИОНАЛЬНОГО ОТДЕЛЕНИЯ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ
ОБЩЕСТВЕННО-ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «РОССИЙСКОЕ
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО»
В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ.**

РВИО – общественно-государственная организация, ставящая своими целями поддержку общественным инициативам на всестороннее и глубокое изучение военно-исторического прошлого нашей Родины; распространение военно-исторических знаний в рамках издательской деятельности, организацию и проведение научно-просветительских мероприятий, а также противодействие информационным кампаниям, целью которых является фальсификация истории России.

**163000 г. Архангельск, пр. Троицкий, д. 118
+79214940049, +79214711305 arhrvio@yandex.ru**





Сборник выпущен при финансовой поддержке

**АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ
«НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
МАШИНОСТРОЕНИЯ».**

**Акционерное общество «Военно-промышленная корпорация
«Научно-производственное объединение машиностроения»
является одним из ведущих ракетно-космических предприятий
России. Как головное предприятие в многопрофильной
кооперации обеспечивает Вооруженные Силы страны
новейшими видами военной техники, осуществляет военно-
техническое сотрудничество с зарубежными партнерами.**

**143966 Московская область,
г. Реутов, ул. Гагарина, д. 33,
Факс: +7 (495) 508-87-17
+7 (495) 302-20-01**





Сборник выпущен при финансовой поддержке

**АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«КОНЦЕРН ВКО «АЛМАЗ-АНТЕЙ».**

АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» - российский концерн, объединяющий предприятия, разрабатывающие и выпускающие вооружения для противовоздушной и противоракетной обороны.

А также разрабатывает, производит и модернизирует зенитно-ракетное и радиолокационное оборудование.

Кроме этого, задачи концерна включают в себя реализацию, сопровождение, ремонт и утилизацию средств противовоздушной обороны.

**121471 г. Москва, ул. Верейская, д. 41,
Факс: +7(495) 276-29-82, +7(495) 276-29-61**



НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МО РФ
СЕВЕРНЫЙ (АРКТИЧЕСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА
АРХАНГЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА
АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
Всероссийской очно-заочной
научно-практической конференции
«III Пахтусовские чтения:
ПОСТИЖЕНИЕ АРКТИКИ»

*Все материалы представлены в авторской редакции.
Авторы опубликованных материалов несут полную ответственность
за содержание материалов, подбор и точность приведенных фактов,
цитат, статистических данных и прочих сведений.*

Электронное издание

Минимальные системные требования:
Процессор – 1,3 Гц; Оперативная память – 512 Мб;
минимум 52 Мб свободного места на жестком диске;
привод CD-ROM. Операционная система: Windows XP/7/8/10.
Программное обеспечение: Adobe Acrobat Reader

Подписано к использованию 19.07.2022. Электронное издание
Тираж 100 экз. Заказ № 22046.

Издательство «КИРА»
163000, г. Архангельск, ул. Поморская, 34
Тел. (8182) 65-47-11, e-mail: oookira@yandex.ru

