



АРХАНГЕЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ КОЛЛЕДЖ

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ
государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение
Архангельской области «Архангельский государственный многопрофильный колледж»

БП.07 ИСТОРИЯ

РАЗДЕЛ 2. ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА 1914-1918 гг.

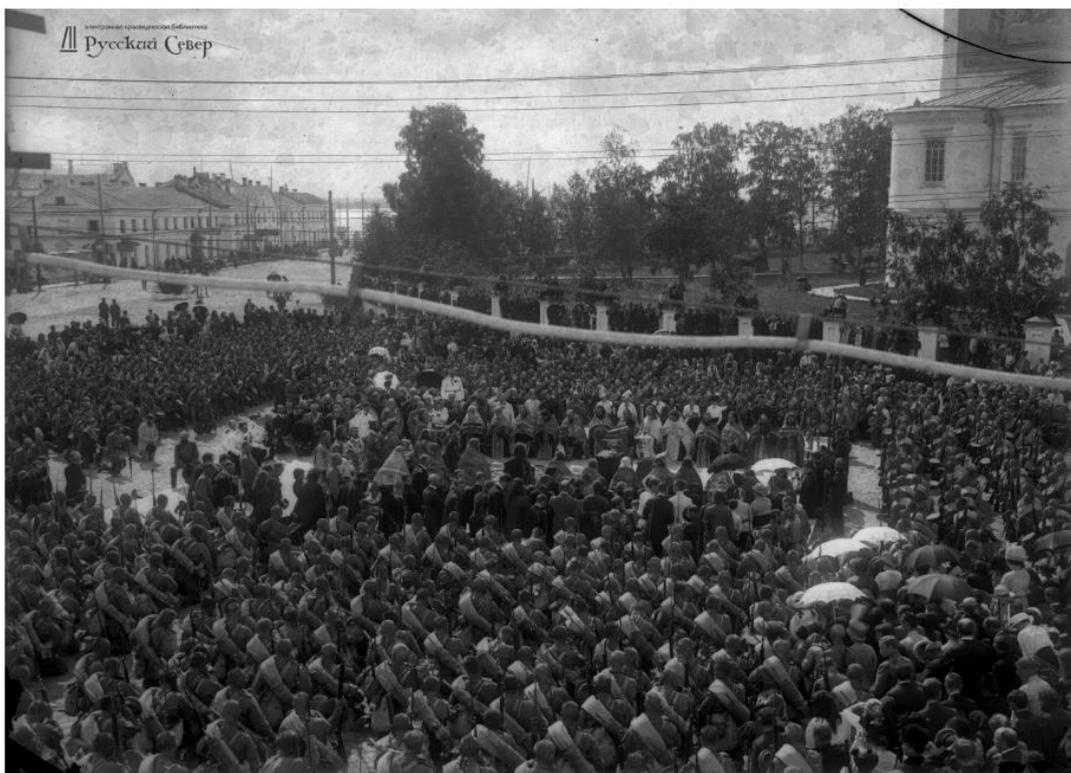
ТЕМА ЗАНЯТИЯ: АРХАНГЕЛЬСКИЙ СЕВЕР В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Содержание лекции

1. Портовые и дорожные строительства в Архангельской губернии
2. Охрана северного морского пути
3. Урбанизация сельского населения Архангельской губернии

В первой мировой войне видят «пролог XX века», определивший все великие и трагические события нового столетия. В связи с этим, пристальное внимание историков привлекают не только военно-политический и экономический ракурсы Первой мировой войны, но и повседневная жизнь населения, стремительно изменявшаяся под ее влиянием. Можно сказать, что «великая война» полностью изменила психологию не только воюющей части населения, но и тех, кто проживал в глубоком тылу.

В значительной степени это касается населения Европейского Севера России, и в первую очередь Архангельской губернии. За годы войны существенно изменилась экономическая карта региона, демографические характеристики населения, его социальная и культурная жизнь.

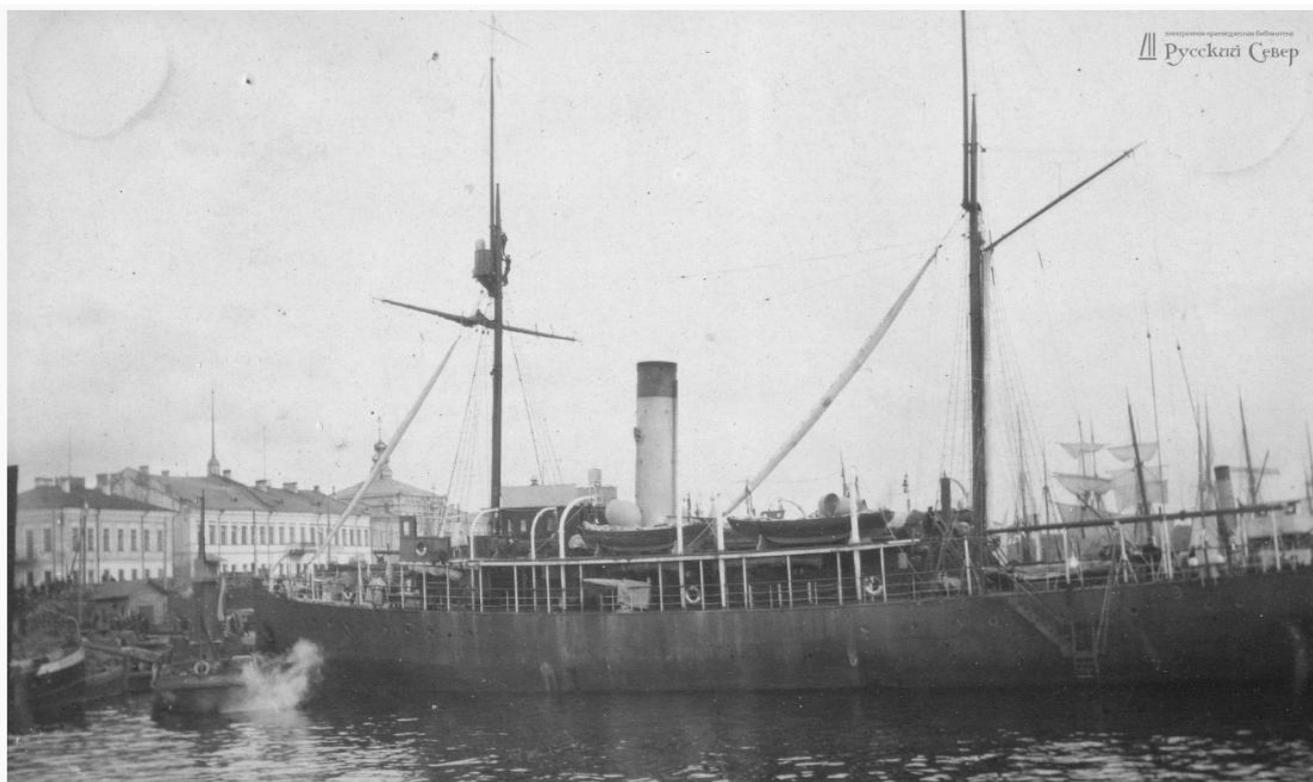


Проводы мобилизованных. Молебен на Соборной площади в Архангельске. Август 1914 г.

1. Портовые и дорожные строительства в Архангельской губернии

Именно в годы Первой мировой войны была устроена ширококолейная железная дорога от Архангельска до Вологды, что позволило увеличить ее пропускную способность в десятки раз. Эта дорога была продолжена – в зимнее время прямо по льду – на правый берег, до Экономии и Патракеевки, а оттуда на Мудьюг, ставший самым северным районом Архангельского порта. В годы войны появились новые районы порта: казенный перегрузочный район Бакарица, Левый берег, зимний аванпорт Экономия. Архангельск на время войны стал портом круглогодичной навигации, для чего была создана специальная ледокольная служба. К северо-западному морскому району Архангельской губернии, к Екатерининской гавани на Кольском полуострове, была проложена самая северная в мире Мурманская железная дорога. Построенная в фантастически короткие сроки, она поражает тем, что была проведена по крайне тяжелой для дорожного строительства территории: через болота, вечную мерзлоту, по скалистым участкам.

Все эти грандиозные портовые и дорожные строительства осуществлялись на средства казны, поскольку северные моря во время войны оказались единственным «окном», через которые можно было получать из-за рубежа вооружение для армии, уголь для флота, материалы для оборонной промышленности. В обратном направлении, к союзникам России направлялись продовольствие, а также русские солдаты, принимавшие участие в боевых действиях на Западном фронте. Противник всячески стремился ограничить использование этого морского пути Россией и другими странами Антанты. Для этого применялись различные методы: шпионская деятельность, диверсии, нападение на торговые суда.



Пароход у Соборной пристани. Архангельск, 1916-1918 гг.

Совместные русско-британские силы осуществляли боевое патрулирование вдоль курсов, которыми следовали суда с военными и другими стратегическими грузами, траление мин в наиболее опасных районах морского пути. Была введена система провода судов караванами в боевом сопровождении (на случай нападения германских подводных лодок) и за

тралами, очищавшими море от выставленных там мин. Русские и британские моряки круглый год работали в тяжелейших условиях Арктики. Впервые в истории траление мин происходило в ночное время (зимой в высоких широтах ночь почти круглые сутки), при свете прожекторов. Для своевременного оповещения о проходе судов, о возникающих на их пути опасностях, была выстроена стройная «служба связи», для чего использовались не только существовавшие маяки, но и вновь устроенные на безлюдных каменистых островах Ледовитого океана радиотелеграфные станции.

2. Охрана северного морского пути

С целью охраны северного морского пути была создана флотилия Северного Ледовитого океана. Для ремонта пострадавших от мин и от плавания в тяжелых ледовых условиях судов были существенно расширены судоремонтные мастерские Архангельского порта. Была изменена система управления губернией: введена должность военного губернатора (главноначальствующего), в подчинение которого входили все морские пути, речной путь до Котласа и Вологды и железнодорожный – до Ярославля. Был воссоздан на время войны военный порт, созданы различные органы, в том числе контрразведывательные. Впрочем, трагедий, связанных с деятельностью вражеских диверсантов, предупредить не удалось. В октябре 1916 г. произошел взрыв в портовом районе Бакарица, унесший несколько сотен человеческих жизней и приведший к большим материальным потерям. В январе 1917 г. произошел взрыв в портовом районе Экономия, причиной которого стали технические неполадки в системе перегрузочных операций.

Для подвоза к северным портам экспортных грузов и транспортировки доставленного импорта в центр страны и к фронту, в Архангельской губернии и сопредельных территориях в годы войны активно использовался альтернативный железнодорожному речной (Северо-Двинский) путь; задействовались заброшенные гужевые тракты. Это было вызвано огромным грузооборотом, с которым железная дорога не справлялась. В летнее время на Северной Двине проводились дноуглубительные работы, освещался фарватер, строились сотни барж. С Волги на Двину была приведена целая флотилия речных буксиров, для чего проводилась реконструкция каналов на Мариинской водной системе.

3. Урбанизация сельского населения Архангельской губернии

Все эти огромные работы требовали человеческих ресурсов. В годы войны происходила стремительная урбанизация сельского населения Архангельской губернии. Местные крестьяне до войны в основном были сезонными рабочими, теперь же, в условиях круглогодичной работы порта и промышленных предприятий, они стали перебираться в город. Кроме того, и в Архангельск, и в когда-то пустынные северо-западные районы губернии (на Кольский полуостров), направлялись десятки тысяч рабочих: это были и те, кого работа на севере привлекала предоставляемой «бронью» от армии или высокими заработками (среди последних было немало иностранцев: канадцев, особенно много китайцев), и те, кто был сюда направлен принудительно: военизированные рабочие части, ополченческие рабочие дружины (в том числе из сибирских народов), военнопленные.

Северные губернии, в первую очередь Архангельская, стали местом расселения интернированных граждан неприятельских государств, а также беженцев из западных губерний России, на территории которых происходили боевые действия. Эти люди, с другой культурой, новыми знаниями, не могли не оказать влияния на местное население.

Значительные изменения за сравнительно короткий период войны затронули буквально все стороны жизни. Так, в условиях «тотальной» войны государство, вероятно, впервые, обратилось за помощью к общественности. И это касалось не только традиционной для военного времени «благотворительности». В условиях деформации привычной системы обеспечения затребованной оказалась общественная активность торгово-промышленных слоев. Им предлагалось выискать возможности для размещения военных заказов (армии требовалось не только оружие; нужны были сапоги и обмундирование, противогазы и «стаканы» для гранат, лопаты и шесты, мешки и ящики) в кооперативных и кустарных мастерских. Архангельское купеческое общество проявило инициативу в поиске замены сократившегося или вовсе прекратившегося импорта. Например, столь необходимый в условиях войны йод стали получать из беломорских водорослей. Не все инициативы торгово-промышленных слоев оказались успешными, но все же, это был, пожалуй, первый для них опыт включения в общегосударственные дела.

Изменениям подвергся сам город Архангельск. С одной стороны, здесь, наконец, пустили трамвай, открыли городскую электростанцию. С другой стороны, внезапно изменившийся статус города, размещение в нем большого количества воинских частей, российских и иностранных транспортных контор, привело к продовольственному, жилищному и топливному кризису. Жители Архангельска чуть не первые в стране столкнулись с проблемой дороговизны, а затем и дефицита предметов первой необходимости. Именно в условиях войны произошло существенное имущественное и социальное расслоение населения. Изменение психологического климата, произошедшего за время войны, стало тем фоном, на котором развернулись революционные события.



Трамвай в Архангельске. 1916 г.

В условиях войн существует жесткая цензура, и средства массовой информации являются, как правило, рупором только официальной точки зрения, представляя весьма дозированную информацию о реальных событиях. Однако война 1914-1918 года для России

имела несколько иное значение. Произошла активизация общественной жизни, и одновременно – ослабление жесткого контроля над периодическими изданиями со стороны государственной власти. Разумеется, газеты того времени, в соответствии с требованиями военного положения, не могли печатать на своих страницах немало важных сведений. Об этом говорят, в частности, купюры – белые полосы, с которых были сняты непропущенные военной цензуры материалы. При этом на месте купированных материалов нередко помещались какие-то бытовые очерки, информации о «маловажных», казалось бы, событиях. В другое время, скорее всего, редактор не стал бы их помещать. Но в его «портфеле» всегда были подобные заметки, чтобы заполнить внезапно освободившиеся газетные полосы.

В результате, многие грандиозные события, происходившие в крае во время войны, в газетах не освещались. Знание об этих важных исторических событиях мы можем получить из других источников, прежде всего, из архивных документов. Однако в делопроизводстве государственных и губернских учреждений, которые хранятся сегодня в архивах, вряд ли нашли отражение, по крайней мере, с таким количеством подробностей, события, волновавшие горожан. Именно в газетах военного времени присутствуют детали бытовой жизни населения, что позволяет восстановить тыловую «повседневность».

Определенная «недосказанность» может оказаться весьма красноречивой – если знать историческую канву тех событий. Газеты позволяют «день за днем» проследить изменение жизни населения, его настроения, его ожиданий и чаяний. Разумеется, эта информация весьма опосредована. Следует учитывать, кто были читатели газет – их численность и социальный состав в годы войны существенно расширились. Несмотря на то, что среди всех воюющих стран доля мужчин, взятых в армию, в России была самой низкой – до 40% мужчин призывного возраста – все же это была первая война, когда практически из каждой семьи кого-то забрали в солдаты. Население живо интересовалось происходящим в мире и на фронте, а узнать это зачастую можно было только из газет.



Эталный лазарет общества Красного креста, сформированный в Архангельске. 1915 г.