

УДК 556.04(571):(093)"1916"

О.В.Шабалина

**ИЗ ИСТОРИИ ОРГАНИЗАЦИИ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ И ГИДРОЛОГИЧЕСКИХ НАБЛЮДЕНИЙ
НА О.ДИКСОН В 1916 Г. (ПО МАТЕРИАЛАМ МУЗЕЯ-АРХИВА ИСТОРИИ ИЗУЧЕНИЯ
И ОСВОЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА ЦГП КНЦ РАН)**

Аннотация

Статья посвящена истории организации метеорологических и гидрологических наблюдений на о.Диксон в 1916 г. Исследование осуществлено на основе материалов Музея-Архива истории изучения и освоения Европейского Севера ЦГП КНЦ РАН. В статье представлен важный источник личного происхождения – путевой дневник метеоролога Иннокентия Константиновича Тихомирова (1890-1955).

Ключевые слова:

о.Диксон, источник личного происхождения, путевой дневник, Музей-Архив истории изучения и освоения Европейского Севера ЦГП КНЦ РАН.

O.V.Shabalina

**FROM THE HISTORY OF THE ORGANIZATION
OF METEOROLOGICAL AND HYDROLOGICAL OBSERVATIONS ON DICKSON ISLAND
IN 1916 (BASED ON MATERIALS OF THE MUSEUM-ARCHIVE
OF THE EUROPEAN NORTH INVESTIGATION AND EXPLORATION HISTORY
OF THE BARENTS CENTRE OF HUMANITIES OF THE KSC RAS)**

Abstract

This paper is devoted to the history of meteorological and hydrological observations on Dickson Island in 1916. Study was carried out based on the funds of the Museum-Archive of the European North Investigation and Exploration History of the Barents Centre of Humanities of the KSC RAS. The paper presents an important source of personal origin – the travel diary of meteorologist Innokenty Konstantinovich Tikhomirov (1890-1955).

Key words:

Dickson Island, personal source, the travel diary, Museum-Archive of the European North Investigation and Exploration History of the BCH of the KSC RAS.

Развитие капитализма в России в начале XX в. неизбежно привело к ее экономической централизации и возбудило интерес иностранного капитала к новым окраинным рынкам сбыта, природным ресурсам Севера и Сибири. В это время стало технически возможным освоение и развитие Северного морского пути (СМП), в частности, пути в Сибирь через Карское море. Во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. вопрос об использовании СМП приобрел особую актуальность для доставки стратегических грузов и боевых сил из Европейской части страны на Дальний Восток [Пихенсон, 1962].

31 августа 1910 г. российское правительство учредило Гидрографическую экспедицию для исследования Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) от Берингова пролива до устьев реки Лены. Для реализации экспедиционных целей и задач были построены транспортные пароходы ледокольного типа «Таймыр» и «Вайгач» с арктическим снаряжением и оборудованные мощными для того времени радиостанциями.

Деятельность ГЭСЛО, базировавшейся во Владивостоке, осуществлялась более пяти лет. Экспедиция в 1910-1913 гг. составила новую опись значительной части северного побережья Сибири, выполнила глубокую разведку Северного морского пути. Это позволило Морскому министерству в 1914 г. в качестве главной задачи экспедиции определить сквозной проход судов из Владивостока на Мурман. Способствовать успешному проведению данной операции должна была сеть Карских радиостанций, организованных в течение 1913-1914 гг. [Глущенко, 2005: 424-425].

24 июня 1914 г. экспедиция, возглавляемая капитаном 2 ранга Б.А.Вилькицим, вышла из Владивостока. В августе корабли экспедиции были затерты во льдах у мыса Челюскина и дрейфовали с ними к северо-востоку. В сентябре суда были вынуждены встать у берегов п-ова Таймыр на зимовку, для успешного проведения которой на борту было предусмотрено все необходимое [Там же]. А на тот случай, если «Вайгачу» и «Таймыру» не удалось бы освободиться из ледового плена, остаться на зимовку 1915-1916 гг., экипажам пришлось бы покинуть суда, направиться берегом к устью Енисея. Главным гидрографическим управлением на о. Диксон была организована база с радиостанцией для зимовки экспедиции. Дом для офицеров на 14 человек, казарма для нижних чинов на 50 человек, баня, запасы угля и продовольствия, оборудование для радиостанции были изготовлены в Красноярске и доставлены на лихтере «Корреспондент», барже и буксире «Туруханск» в июле 1915 г. Начальником экспедиции для оборудования базы на Диксон был назначен ветеринарный врач коллежский асессор П.Г.Кушаков – заместитель начальника первой российской экспедиции Г.Я.Седова к Северному полюсу в 1912-1914 гг. [Известия АОИРС, 1915, № 5: 153; № 6: 194-196].

18 июля море вскрылось, а 26 июля суда Гидрографической экспедиции, возобновив свое плавание, стали медленно продвигаться на запад [Глущенко, 2005: 426]. 26 августа 1915 г. было окончательно закончено оборудование радиостанции на о.Диксон и принято сообщение о том, что район западных Карских проливов свободен ото льда. Стоявшие на рейде о.Диксон «Таймыр» и «Вайгач» 27 августа отправились в Архангельск. К этому времени уже было принято решение о прекращении дальнейших работ ГЭСЛО. А после прибытия экспедиционных судов в Архангельск и радиостанцию на Диксоне, как выполнившую свое предназначение, решено было закрыть. Предложение Морского министерства «о передаче радиостанции на баланс Почтово-телеграфного ведомства и использовании ее в группе Карских радиостанций для освещения гидрометеорологической обстановки в Северном Ледовитом океане» поддержки в Главном управлении почт и телеграфов на тот момент не нашло [Там же: 427]. После ходатайства о сохранении радиостанции на о.Диксон со стороны Академии наук и директора-распорядителя Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли И.Лиды, сумевшего расположить к своим торгово-транспортным замыслам влиятельных русских лиц и сделавшего их своими официальными компаньонами, 22 апреля 1916 г. Совет министров принял постановление об отпуске средств на оборудование новой «постоянной гидрометеорологической радиостанции» на о.Диксон [Там же: 428].

25 июня 1916 г. на пароходе «Лена» экспедиция для строительства радиостанции на о.Диксон под руководством все того же П.Г.Кушакова отбыла из Красноярска. Одним из участников этой экспедиции был Иннокентий Константинович Тихомиров (1890-1955), который описал ее ход в своем дневнике «Командировка на о.Диксона. VI-X/ 1916» [Музей-Архив... НВФ 945]. Этот путевой

дневник вместе с другими материалами отложился в личном фонде И.К.Тихомирова, принадлежащем Музею-Архиву истории изучения и освоения Европейского Севера ЦГП КНЦ РАН.

Дневник как автокоммуникативный источник личного происхождения с момента своего создания предназначен для длительного хранения и представляет собой «периодически пополняемый текст, состоящий из фрагментов с указанной датой для каждой записи» [Жожикашвили, 2001: 232]. Автор дневника оперативно ежедневно или с минимальными временными промежутками письменно фиксирует произошедшие с ним и его ближайшим окружением события, создавая маркеры для воспроизведения в памяти прошлого в возможном будущем с целью анализа и оценки. Единство формы дневников основано на их структурной единице – повседневной записи с фиксацией даты, а в случае с путевым дневником – еще и места происходивших событий [Кодан, 2014: 196-197]. А.В.Предтеченский, изучая дневник А.С.Пушкина, представил его «человеческим документом, частицей жизни того, кто его создал» и отметил, что «автор дневника не может иметь никакого замысла или даже плана, ибо он не подчиняется имманентным законам художественного творчества, а идет вслед за жизнью» [Предтеченский, 1962: 267-277]. Согласившись с этим замечанием, следует подчеркнуть, что дневники как письменные носители исторической информации фиксируют на документально-субъективном уровне результат личностного восприятия реальной действительности, прошедшей через фильтры памяти автора с учетом его личного опыта и социально-коммуникационных связей, посредством кодировки его в различных знаках, словах, сигналах и т.п. [Пушкарев, 1975: 95; Кодан, 2014: 189].

Путевые дневники дают возможность воспроизвести маршрут автора, часто с достаточно высокой степенью детализации, узнать его дорожные впечатления, «увидеть» его глазами современные ему ландшафты и культурную среду, часто утраченных впоследствии безвозвратно под натиском цивилизации. Кроме предоставления информации в рамках названных аспектов путевой дневник И.К.Тихомирова содержит информацию по истории организации метеорологических и гидрологических наблюдений на о.Диксон в 1916 г. и, несомненно, является интереснейшим историческим источником.

Автор Иннокентий Константинович Тихомиров родился 19 июня (1 июля н. ст.) 1890 г. в семье протоирея в Иркутске, где окончил в 1908 г. с серебряной медалью Иркутскую губернскую гимназию и в том же году поступил на математическое отделение физико-математического факультета Санкт-Петербургского университета. Выпустился из университета по двум специальностям: «метеоролог» (1913) и «астроном» (1915).

1 октября 1913 г. он поступил на службу в Главное гидрографическое управление (ГГУ) Морского министерства на должность штатного вычислителя гидрометеорологической части [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 8]. В 1914 г. И.К.Тихомиров был избран действительным членом Русского астрономического общества, а в 1916 – действительным членом Русского географического общества.

Летом 1916 г. Главное гидрографическое управление командировало молодого специалиста в устье Енисейского залива на о.Диксон (73° 30' с.ш.) для оборудования там гидрометеорологической станции и организации гидрологических, метеорологических и аэрологических наблюдений. В то время это была самая северная метеорологическая станция на территории России.

В 1916-1920 гг. И.К.Тихомиров служил помощником начальника Гидрометеорологической части ГГУ и руководил обработкой наблюдений сети береговых метеорологических станций Морского ведомства [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 8 об.- 9].

В 1920-1926 гг. он возглавлял Главную морскую библиотеку в г.Ленинграде и, кроме продолжения работ в области метеорологии, изучал историю книгопечатания, специально интересуясь инкунабулами и изданиями Эльзевиров.

В 1920 г. И.К.Тихомиров начал свою преподавательскую деятельность в качестве ассистента преподавателя по кафедре гидрологии Географического института. С 1922 по 1924 гг. состоял штатным преподавателем высшей математики в Гидрологическом училище РККФ.

В 1920-е гг. Иннокентий Константинович устанавливал метеорологическое и гидрологическое оборудование в различных местах Карелии и Кольского полуострова, а в 1925 г. работа по установке испарительной станции на о. Нигозеро (около г.Кондопога) была отмечена малой серебряной медалью Государственного русского географического общества (ГРГО) [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 9-9 об.].

С ноября 1928 г. И.К.Тихомиров был приглашен Ленинградским гидротехническим бюро треста «Энергострой» для организации в составе этого Бюро гидрометеорологической секции и для заведования этой секцией. За период с 1928 по 1933 гг. этой секцией составлено около 50-ти очерков климата, охвативших значительную часть территории СССР [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 10].

В 1929-1930 гг. Иннокентий Константинович организовал по поручению Ленинградского гидротехнического бюро сеть испарительных станций в Донецком бассейне. В 1931 г. он был приглашен в Государственный институт проектирования гидротехнических сооружений (Гипровод) для организации Метеорологического бюро, которое в 1932 г. вошло в состав Ленинградской конторы Нижневолгопроекта.

В 1932 г. И.К.Тихомиров был избран секретарем Карело-Мурманской комиссии ГРГО, а в мае 1933 г. был приглашен руководить гидрометеорологическими работами Хибинской горной станции Академии наук СССР и в течение лета 1933 г. и лета 1934 г. совершил ряд экскурсий в Хибинском горном массиве [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 10 об.]. В 1934 г. он был утвержден в звании доцента Ленинградского государственного университета и начал чтение курса гидрометеорологии. В 1935-1937 гг. жил, работал и преподавал в Саратове.

В 1938-1946 гг. И.К.Тихомиров возглавлял гидрологическую службу комбината «Апатит» в г.Кировске Мурманской области, а в годы Великой Отечественной войны занимался организацией водоснабжения промышленных предприятий прифронтовой зоны г.Кировска. В 1945 г. награжден медалью «За оборону Советского Заполярья». После войны Иннокентий Константинович вернулся на работу в Кольскую базу им. С.М.Кирова АН СССР – в Полярный ботанический сад, защитил кандидатскую диссертацию на соискание ученой степени кандидата географических наук (1946-1948) [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 11 об.]. С 1939 г. по 1946 г. активно преподавал в Кировском горно-химическом техникуме, фельдшерско-акушерской школе, на курсах повышения квалификации ИТР комбината «Апатит». Умер И.К.Тихомиров в 1955 г. и похоронен в г.Кировске [НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586. Л. 12].

Иннокентий Константинович начал вести рассматриваемый нами ниже путевой дневник «Командировка на о.Диксона. VI-X/1916» 19 июня 1916 г. в свой 26 день рождения после первого дня пребывания в Красноярске¹. Молодой человек предвкушал долгое плавание: «Шутка сказать – плыть придется 20 суток, а обратно т-р-и-д-ц-а-т-ь д-е-в-я-т-ь – будет время и насмотреться на природу и (страшно писать – как бы не сглазить) поработать – вычислять» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 1]. С 19 по 25 июня он, воспользовавшись заминкой в отправке экспедиции, изучал окрестности Красноярска: «...был на горе у часовни и 24 числа ездил на пароходе в монастырь, с приключением. Вечером рано лег спать, а назавтра утром уехал на пароходе. День (25) побродил по городу». 25 июня (суббота) в 4 часа по полудню на пароходе отслужили молебен и в 6-ом часу вечера отошли от пристани вместе с лихтером «Корреспондент» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 1 об.]. И.К.Тихомиров проводил время за наблюдением видов, открывавшихся с борта парохода «Лена», и фиксировал свои впечатления: «Берега весьма красивы – похоже на Финляндию... прошли устье Ангары – чрезвычайно величественная картина. Впечатление будто Енисей впадает в Ангару. Ширина у Стрелки – не менее 3 верст – кажется, что плывешь не по реке, а по озеру. Я не предполагал встретить такой картины. Куда Волге угнаться за нашими сибирскими реками!» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 1 об.].

27-28 июня пароход стоял в Енисейске. Автор дневника посетил Спасский монастырь, музей, «был в Соборе, воскрес. и Хр-Рождественской церквях». В полдень 29 июня плавание продолжилось.

С 30 июня в записях И.К.Тихомирова появляются этнографические наблюдения: «В 5 ч. – Ворогово... Смотрели церковь... Село оригинальное – по улицам тротуары – иначе не пройти такая грязь. Собак не видно во всей деревне ни одной – все поголовно привязаны – иначе телят и овец передушат. Птицы домашней тоже не видно. Крестьяне живут исключительно рыбной ловлей и совершенно не сеют хлеба... За Вороговым... находятся перекаты, Осиновский порог, Щеки² и Кораблики³... Против Корабликов впервые на берегу видел остяцкие чумы (2), ниже на берегу видел еще 11 чумов... 1 июля вечером (около 12 ночи). За день были остановки Мирная, Новоселово, Гулково... Остяцкий чум... Обитатели чума – старик – на «Лене» собир[ал] милостыню – старуха сидит каменным изваянием в чуме у огня. Во всех селах много молодежи – в Туруханском крае нет воинской повинности. Особенности говора крестьян в Чулковой – нет «из»» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 3-4 об.].

По пути следования И.К.Тихомиров осматривал метеорологические станции, проверяя работу оборудования, и описывал в своем дневнике их оснащение, работающих там сотрудников: «...2 июля рано утром (в часа 2-3 – я еще спал и точно не знаю) мы стали в Верхнее-Имбатском. Осмотрел и здесь метеорологическую станцию. Станция 2 разряда 1 класса (2 ртутн. барометра) и барограф (недельн. средн.). У барографа часовой механизм весьма отстаёт (к пятнице с понедельника отстал на 10 часов). Барометры (чашечные) висят в отдельном стеклянном шкафчике. Дождемер старой конструкции. Наблюдатель (из ссыльных, надо полагать студент-юрист) – вполне толковый. Сама станция в исправности» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 4 об.-5].

¹ При цитировании из источника текст передан посредством современной орфографии с сохранением авторской пунктуации.

² Щеки – вост. сиб., крутые утесы, сжимающие с обеих сторон течение реки

³ Кораблик и Барочка – о-ва на р.Енисей

По мере приближения к Полярному кругу путешественник фиксировал изменения ландшафта, растительности. 3 июля «Лена» прибыла в Туруханск, где также была проведена проверка оборудования на местной метеорологической станции. Затем Иннокентий Константинович осмотрел монастырь: «Иконостас. Царские врата... Живопись на клиросах – медальоны – картины – пейзажи, без изображений святых. Библиотека. Камень веры (рукописи) – Автограф Стефана Яворского. Уложение Алекс[ея] Мих[айловича] (1649); Острожская библия (Ив[анна] Федорова) 1581 г. Мощи Василия Мангаз[ейского] и Тихона» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 5 об.-6].

5 июля после пересечения Полярного круга молодой естествоиспытатель – автор дневника – вменил себе в обязанность сбор образцов местной флоры: «...Пора приниматься за сбор полярных растений, хотя бы деревьев (травы буду собирать на Диксоне)... 8 июля. Утром, до 12^h, стояли в Дудинке. В 10^h ходил на берег собирал образцы пород кустарников» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 7-9].

9 июля «несколько южнее луковой протоки, около о-ва Пашкова... оставили “Корреспондента”» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 10]. 10 июля «Лена» вынуждена была вернуться на 12 верст в «устье р. Б[ольшой] Хеты. Там нужно было выгрузить 2000 пудов груза» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 10 об.]. Следующие два дня члены экспедиции провели, охотясь на птиц.

12 июля груз с лихтера был переправлен на пароход, и он ушел, оставив лихтер у песка. 13 июля «Лена» подошла к дельте Енисея – Бреховским островам и стала у о-ва Лебяжьего, в 3-4 верстах от него, на середине Енисея. Ближе подойти было нельзя – мелко. На остров на шитике¹ увезли груз [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 12-13]. Продвигаясь дальше, «Лена» вошла в «плесо «Большая переправа» – здесь уже Енисей потерял свой речной вид – ширина его тут больше 50 (пятидесяти) верст!» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 13 об.]. И.К. Тихомиров записал в своем дневнике: «К утру или завтра днем будем в Гольчихе и может быть завтра же выйдем в Енисейский залив с соленою водою, стоверстною шириною, перспективой качки и уже с близкой целью – до Диксона от Гольчихи 2290-2045 = 245 верст всего» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 14].

С 14 июля в дневнике наряду с описательными заметками начинают появляться оценочные суждения автора: «У нас с собой на «Лене» целый зверинец около 10 больших собак, 7 щенят..., 3 коровы, бык, поросенок, 2 курицы с цыплятами и лебедь «Гага»... Невольно дивисься предусмотрительности П.Г.К. – ему бы хозяином помещиком быть» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 14 об.]. П.Г.К. – это начальник экспедиции ветеринарный врач коллежский асессор Павел Григорьевич Кушаков. Далее в тексте источника он будет упоминаться как «доктор» или «Dr».

14 июля «Лена» пришла в Гольчиху. И в дневнике снова появляются интересные этнографические наблюдения: «Остановились верстах в 2 от берега и пошли на берег на лодке. Гольчиха – местный центр – имеет 3 дома. Кругом бегают несколько собак и одна из них с оригинальным украшением – к ошейнику подвешен на цепочки в четверть-полторы длинною солидный чурбанчик. Этим знаком отличия награждают, видимо, наиболее сварливых собак. (Один из моих спутников – АПГ [Александр Петрович Голубков – старший

¹ Шитик – небольшое плоскодонное парусное судно, части корпуса которого были сшиты ремнями или виной (прутьями можжевельника и ели)

радиотелеграфист, почтово-телеграфный чиновник 3 разряда из Петрограда]; услышав, что собаки в драке загоняют друг друга в воду, bona fide¹ определил упомянутое приспособление, как поплавок – чтобы собака не утонула).

Поглядев на собак... мы увидели сажень в 50^{ти} болок² и пошли посмотреть его – внутри он имеет вполне жилой вид – жел[езная] печка, кровать с подушками, и под ней «генерал»³.

Возле самого болока поражен был такой картиной – стоит конь около бочки и кушает что-то. При ближайшем рассмотрении оказалось, что бочка до верху наполнена сушками – испортились они от чего-то, вот и пошли в дело совсем необычным способом. Первый раз видел, как коня кормят сушками! В нескольких шагах далее находится лавочка (хозяина упомянутых сушек – Антонова – в 1906 г. – сослан – рабочий, теперь имеет больше 100000 р. капитала); купил там, на память медную бляху, какие покупают инородцы для украшения своих поясов.

Сзади лавки находится церковь. Вид ее более чем убогий. Это – маленькое зимовье – почти что. Доски с крыши частью растащены; стекол в окнах нет. Рядом стоит деревянная звонница с маленьким (фунтов 35-60) колоколом. Сегодня как раз церковь проветривалась, и входная дверь была открыта настежь.

Внутри форменная мерзость запустения. Престол хотя и стоит на месте и под покровом, но царские врата сняты с петель и стоят в сенях. Посредине церкви стоит стол с наваленными несколькими свечами и огарками и кружкой, в которой позванивают монеты.

Справа на аналое лежат 2 книги (какие не помню) здорово попорченные сыростью. Икон особенно старых нет. Интересны царские врата. Я впервые видел такую убогую церковь! Впрочем ведь и место-то тут такое! Кажется, ее собираются скоро отремонтировать – доброе дело... Ушли мы из Гольчихи в 5 j часа к противоположному берегу залива и там подошли к «Лене» две лодки с юраками. (Продажа песцов)... Пара любопытных юраков (Один в малиновой малице) Костюм юраков – малица (савик) с капюшоном. «Друг! Марфуша – молчит – язык дома сушиться остался» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 14 об.-17].

15 июля после упоминания о том, что с парохода видели стаю белух, И.К.Тихомиров «в виде лирического отступления» перечислил членов кают-компаний: «1) командир «Лены» Василий Вас[ильевич] Ильинский; 2) помощник его Ал[ексан]др Иван[ович] Сушихин; 3) Пав[ел] Григ[орьевич] Кушаков; 4) с.с. Ник[олай] Ник[олаевич] Козьмин; 5) (почти студент) Николай Серг[еевич] Велецкий; 6) Александр Петр[ович] Голубков⁴; 7) Андрей Кондратьевич Яковлев⁵; 8) Аз, многогрешный» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 18 об.].

Далее, под этим же числом, Иннокентий Константинович сделал предположение: «Завтра вечером будем, вероятно, на Диксоне. Дай Бог получше управиться со всем! До Диксона всего 125 верст. Снегу видно достаточно» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 19].

¹ bona fide – с латыни – добросовестно

² Болок – челнообразные крытые сани с единственным широким полозом

³ Генерал – (арго) ночной горшок

⁴ А.П.Голубков – старший радиотелеграфист, почтово-телеграфный чиновник 3 разряда (из Петрограда)

⁵ А.К.Яковлев – старший механик и заведующий рацией (откомандирован Рижской радиостанцией)

16 июля, находясь на стоянке в бухте Широкой Енисейского залива, И.К.Тихомиров сошел на берег и описал в дневнике летнюю тундру. Прodelав путь в 5 верст, он с товарищами осмотрел старые дома, которые видны были с борта «Лены» – в дневнике появилось еще одно этнографическое описание: «Перевалив несколько пригорков, мы поднялись на последний перед развалинами домов и наткнулись тут на кладбище – громадный крест (восьмиконечный) с надписями лежит на земле здорово погнил – ему наверно не менее 150-200 лет, возле виднеется еще несколько могил. Нашли маленький долбленный гробик с остатками костей младенца. Далее приподняв доску покрывавшую одну могилу увидел череп, вероятно, женщины. Кости лежат почти у самой поверхности земли – то ли не смогли из-за мерзлоты закопать их поглубже, то ли почва осела. Старинные покойники. Кто они пожалуй невозможно установить. Много мыслей кружится в голове, когда стоишь в этой пустыне, среди могил, а десятиью саженями ниже в берег сердито бьют волны Северного Ледовитого океана. За этим пригорком в залив вдается Крестовский мыс с остатками домов. Очень солидные постройки (были, конечно, – теперь погнили. В доме, видно, что было несколько комнат, остатки подполья, разные хозяйственные постройки, баня – все вместе – северным обычаем). Тут же и современные вещи – теперь здесь живут и ловят дельфинов рыбопромышленники. Принадлежности сей ловли – сети, веревки, ворот, котлы, бочки. Кто жил тут – определенно установить трудно – одни говорят, что иностранцы, другие, что ссыльные, третьи, что промышленники – одно достоверно, что строили все это лет 150-200 тому назад» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 20 об.-21].

Именно 16 июля И.К.Тихомиров решает записать в дневнике «для памяти наш «режим»», т.е. расписание принятия пищи на корабле: «8^h чай; 12^h горячий завтрак; 3^h чай; 6^h обед; 9^h чай. Плата за это удовольствие 2 р[уб]. 50 к[оп]. в сутки» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 21 об.].

17 июля на горизонте впервые показались плавучие льды (между Омудовой и Ефремовым Камнем): «К 12 часам прошли траверс Ефремова Мыса. Кругом, особенно у берега много плавучего льду. До Диксона оставалось всего 35 верст – каких-нибудь 2 часа ходу – но не тут то было. За Ефремовым камнем встретили сплошной лед – и увы и ах повернули назад. Остановились в Губе Слободской, где предполагается – если не удастся пробиться к Диксону – остаться на берегу. Придется жить в палатке – мало приятная перспектива! Ну да Бог даст все устроится! ...в Слободской мы выгрузили на берег часть провизии коров и собак и для охраны оставили там Лемберова и Петухова» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 22-23 об.].

18 июля из-за густого тумана «Лене» не удалось продвинуться дальше, к тому же она села на мель. На следующий день 19 июля «лед уже значительно отогнало... миновали Ефремов Камень: «Все к этому времени столпились на мостике смотреть, когда покажется мачта на Диксоне – ...очень хотелось самим увидеть ее – ведь от этого зависели успех или неудачи всего дела. На горизонте в этот день были облака – вероятность увидеть издали мачту значительно уменьшилась. Наконец мне первому... со середины Ефремовой бухты удалось кое-как ее разглядеть. Это была, с позволения сказать, торжественная минута. Очертания Диксона уже виделись вдали, виден был и большой остров Вернса со знаком на нем, но перед ними был сплошной лед. Мы подходили уже к мысу Исаченко. На траверсе его кое-где начали попадаться отдельные льдины и небольшие полосы льда. Лавируя между льдинами, пошли мимо бухты, лежащей сразу за мысом Исаченко и завернули к берегу следующей. Бухта

оказалась удобной. Пристали, спустили на берег сходни и начали выгрузку. Бухта эта не особенно большая (сажень 200) и довольно открытая – *N* и *W* ветра разводят здесь большую волну... Берега нашей бухты состоят из черного песка и такой же мелкой гальки. Много плавнику» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 22 об.-23 об.].

В этой бухте И.Н.Тихомиров остался с товарищами Н.Н.Козьминым, А.П.Голубковым (старший радиотелеграфист), А.К.Яковлевым (старший механик и заведующий рацией) и другими для организации временного лагеря экспедиции: «...на берегу в ряд ставились палатки – 5 штук – 4 для сна (по 4 человека в каждой) и 1 – кают-компания» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 25]. Здесь путешественники должны были дожидаться вскрытия льда у о.Диксон. «Лена» свистнула и ушла, пообещав прийти с грузом из Слободской на другой день [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 24-24 об.].

20 июля началась работа в лагере. «Доктор вздумал строить зимовье» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 25]. К 8 часам вечера вернулась «Лена» с оставшимся грузом, выгрузка которого была завершена к полуночи: «...мы сердечно распрощались со всеми, полюбовались все вместе (я впервые в жизни) на полуночное солнце и Лена ушла, оставив нас, в буквальном смысле, сидеть у моря и ждать погоды. Любопытно видеть солнце, когда часы показывают полночь! В довершение всего великолепия видна радуга» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 25].

21 июля в лагере продолжалась стройка. «...Режим в лагере: 8^h – чай, 12^h – обед, 6^h – ужин» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 25 об.]. И.К.Тихомировым, П.Г.Кушаковым и Ф.Я.Цельмом (моторист, военный моряк) была предпринята разведка моря у о. Диксон на моторной лодке. Но по пути следования они отвлеклись на охоту: им удалось добыть оленя и белого медведя. [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 25 об.-26]. Позднее «...идти к Диксону было и поздно, да и бесполезно. Весь пролив между о.Верна и Диксоном был забит льдом» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 26 об.].

22 июля была совершена вторая разведка на Диксон силами П.Г.Кушакова, Ф.Я.Цельма, А.П.Голубкова. И.К.Тихомиров этот день, как и три последующих, посвятил охоте. 25 июля в процессе третьей разведки почти удалось добраться до Диксона – не дошли около 50 саженей [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 27].

Теплым днем 27 июля были возобновлены попытки добраться до острова. П.Г.Кушакова, Ф.Я.Цельма, А.К.Яковлева и И.К.Тихомирова «...в самую бухту Диксона не пустил лед, покрывавший, как почти всю бухту, так и проливы (Вега, Лена и Провенен). Пришлось высадиться на Южном берегу, верстах в 3-4 от станции» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 27 об.]. В 6 часов вечера И.К.Тихомиров первый в 1916 г. ступил на берег Диксона. Станция оказалась в полной целости и сохранности. Чтобы попасть внутрь, членам экспедиции пришлось сломать замки, повозиться с разбухшими дверями. Далее – «...чаепитие и ночевка на оленьих шкурах» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 27 об.-28]. Вместо запланированных 20 дней плавание к о.Диксон заняло 32 дня.

28 июля разведчики вернулись во временный лагерь, погода резко ухудшилась – начался шторм, который продолжался и на следующий день. Сильный ветер и дождь не прекращались до 3 августа. 2 августа было закончено сооружение зимовья [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 28-28 об.].

3 августа было решено отправить первую партию (8 человек) на Диксон. И.К.Тихомиров остался «до второй партии. Раскупорил на берегу ящики и собрал свои вещи» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 28 об.].

4 августа на Диксон отправилась вторая партия сотрудников экспедиции с грузом: ящики с провизией, инструментами, оборудованием. Между о.Верна и о.Диксон «...волна почти затопила лодку и смыла с нее ящики с грузом... вошли в проливчик между островами и пристали к скалам южной стороны острова, таща за собой полузатопленную лодку... Несколько человек отправились на N берег острова... смотреть, не прибило ли к берегу, чего-либо из потонувшего. Нашли ящики столяра, крышку от ящика с инструментами и сито. Все остальное погибло... в 11^h20^m вечера пошли дальше... Шли до Диксона еще 2 часа слишком». Заканчивает описание этого плавания И.К.Тихомиров в дневнике такими словами: «Правда, тридцативерстный переход по океану при свежей погоде на открытой речной моторке вещь не шуточная! Жаль инструментов – трудно теперь будет работать на Диксоне» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 29 об.-32].

5-8 августа молодой естествоиспытатель характеризует в своем путевом дневнике как дни «безделья»: «...инструменты все – которые не потонули – в лагере. Актинометром наблюдать нельзя – погода пасмурная (ветер здоровый к тому же). Не знаю уцелел ли психрометр Ассмана – без него совсем швах дело. Помнится, будто он в другом ящике лежал» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 32-32 об.].

9 и 10 августа были предприняты «вылазки» с участием И.К.Тихомирова в лагерь за инструментами: «...лодка была очень нагружена и при том таким грузом, гибель которого была бы гибелью всего дела» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 32 об.]. 10 августа вернуться из-за погоды на Диксон не удалось. Ночью начался шторм. Сидели в зимовье. «В 5^h вечера волной залило моторку, и она затонула» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 33]. 11 августа Иннокентий Константинович начал обучать персонал будущей метеорологической радиостанции обработке пилот-баллонных наблюдений [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 33 об.].

Только 14 августа удалось выбраться из лагеря: «Грузу опять было много. Почти все оставшиеся метеорологические инструменты. Утопить их было бы крайне печально... Мне страшно хотелось поскорее попасть на Диксон и мною руководило не одно только желание поскорее доставить инструменты. На Диксоне, за мое четырехдневное штормование на Павловском станке, должны уже были установить приемную станцию, а следовательно, и получить вести о военных событиях. Шутка ли с 29 июня не было никаких сведений! Не с меньшим нетерпением и на Диксоне ожидали нашего возвращения – Цельм¹ был единственным лицом, которое могло пустить в ход Болиндера². Конечно, первые слова мои были «как дела на войне?» Мне сказали, что все благополучно и что русские войска уже на Карпатах» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 34-34 об.].

15-19 августа И.К.Тихомиров разбирал инструменты (Анемограф etc) и отлаживал метеорологические приборы... впервые в жизни слышал работу радио-телеграфа (надел телефоны), начал срочные наблюдения и собирать растения на Диксоне [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 35-36]. 20-25 августа были

¹ Ф.Я.Цельм – моторист, военный моряк

² Болиндер – двухтактный калоризаторный двигатель. Название происходит от имени производителя, который поставлял двигатели такого типа в Россию

продолжены работы по оборудованию метеорологической станции и обучению работам с приборами участников экспедиции, которые останутся на зимовку 1916-1917 гг. [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 36-36 об.]. 26 августа на станцию приезжал Лид¹ [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 37].

Далее, вплоть до 4 сентября, в дневнике идут скупые описания каждодневных работ по организации и проведению метеорологических наблюдений, продолжавшегося обучения персонала [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 37-39 об.].

4 сентября пришла «Лена» с недостающими метеорологическими инструментами. И.К.Тихомиров записал в этот день в своем дневнике: «Завтра я покидаю Диксон. Впечатлений о людях и жизни на нем писать не хочется. Ну их всех! Поднадоело! Работу сделал, какую мог, что будет зимой (в смысле наблюдений) – покажет будущее» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 40]. Далее в источнике следует описание природы о. Диксон, сделанное «для памяти» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 40-41 об.].

5 сентября Иннокентий Константинович встал рано: «...нужно было откупорить ящики с инструментами и установить их, устроить свои дела, сложить вещи etc. Одним словом дела было по горло. Dr. напоследок угостил приличным обедом (с вином!), распрощался я со всеми и... покинул берега Диксона. Когда «Лена» отчалив давала прощальные свистки, то диксоновцы отвечали на них звоном колокола. Унылая картина! Невольно щемило сердце, когда я глядел на 8 человек зимних жителей острова Диксона. Зимовка здесь не легкая вещь» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 41 об.-42]. На зимовку 1916-1917 гг. остались ранее упоминавшиеся начальник станции П.Г.Кушаков, А.К.Яковлев, А.П.Голубков, Ф.Я.Цельм и М.М.Шуныко – радиотелеграфист, военный моряк (участвовал в экспедиции Б.Вилькицкого в 1913-1915 годах); С.К.Лемберов – плотник и каюр (родом из Тобольской губернии, в 1901 году участвовал в американской экспедиции Болдуина на Землю Франца-Иосифа); И.Пищухин – повар (участвовал в экспедиции Г.Я.Седова к Северному полюсу); П.Я.Володин – рабочий (зачислен на месте из сезонных рабочих, политический ссыльный из Иркутской губернии в Туруханский край) [Глущенко, 2005: 429].

От Диксона пошли без приключений. Миновали знакомые места – острова Верна, Павловский станок, Ефремов камень и уже увидели противоположный берег залива. Морское плавание И.К.Тихомирова в 1916 г. закончилось [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 42].

7 сентября «Лена» перешла от Гольчихи к мысу Воронцовскому. Иннокентий Константинович в своем дневнике записал: «Вскоре после прихода случилось тяжелое несчастье. Помощник командира Александр Иванович Сушихин с матросами и пассажирами отправился на шлюпке на берег. Был очень свежий ... ветер, создающий в районе Гольчихи неприятнейшую толчею... Шлюпка вплоть к берегу не могла подойти – ее залило волной, а бывшие в ней люди вброд выбрались на берег...Алекс[андр] Иванович с 3 матросами и рабочими рыбака Симонова вздумали на рыбацкой лодке добраться до парохода. Плыть нужно было двести саженей. Едва лодка отошла от берега саженей 30-40, как волна залила лодку. Бывшие в ней люди вскочили на ноги, следующим валом лодку опрокинуло. Несчастные пошли ко дну почти

¹ И.Лид – директор-распорядитель Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли

моментально. С «Лены» несчастье заметили сразу, но пока спускали большую лодку, пока плыли – прошло минут 15 и уже никого не могли спасти. Жуткая картина. В каких-нибудь 150 саженях гибнут люди и чувствуешь, что бессилен помочь им. Спасать утопающих ушли капитан, один (из двух) лоцман и почти все матросы... Добраться берега вплотную не удалось и спасательной партии – им пришлось поставить лодку на якорь, а самим вброд идти на берег. Лодку вскоре залило. Обрато попасть на пароход было невозможно. А положение «Лены» было не из важных. К вечеру ветер стал еще сильнее – приходилось серьезно опасаться, что якорь сдает, а тогда мы во мгновение ока были бы выкинуты на берег не успев дать ход машине. Капитана на судне не было, всюду, кончая нашим питанием, царил анархия. Ночь простояли на двух якорях – благополучно» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 42 об.-43 об.].

9 сентября приплыл с берега капитан и рассказал подробности несчастья: «Катастрофа произошла на глубине не большей 2^х аршин. Положительно это что-то фатальное. Несчастных очевидно оглушило волной. На берег выкинуло 3 трупа. Ветры истекших 2^х дней не прошли для «Лены» бесследно – у ней несколько поврежден руль (выскочил из пятки). В 6^ч вечера состоялось погребение погибших. К этому времени у Гольчихи уже кончили выгрузку и перешли к Воронцовскому. Могила вырыли на вершине небольшого холма над Енисеем. Это были самые торжественные похороны, которые мне когда-либо доводилось видеть. Все было просто, сурово и величественно. Не было ни лишних слов, ни суеты. Простые деревянные гроба были покрыты флагами; когда их опускали в могилу, на «Лене» приспустили флаг и дали три протяжных свистка. Гулко, глухо и жалобно неслась эта «вечная память» над 12^{ми} верстным водным простором, вокруг могилы все стояли молча, с обнаженными головами; заходящее солнце последними лучами освещало и голые, унылые берега и прибрежную полосу воды... На могиле поставили деревянный крест с приколотенным спасательным кругом с «Лены» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 43 об.-44].

Судя по дневниковым записям И.К. Тихомирова, дни 10-14 сентября прошли без внештатных ситуаций в наблюдениях за природой и продолжающихся на обратном пути с о. Диксон осмотрах местных метеорологических станций [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 44 об.-46]. 15 сентября он пересек Полярный круг, 16 сентября в Туруханске был в гостях на метеорологической станции [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 46-46 об.]. 17 сентября на «Лене» закончился уголь, и пришлось перейти на дровяной ход. Время стоянок увеличилось из-за трудоемкой погрузки дров. Иннокентий Константинович тоже носил дрова [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 46 об.].

21 сентября при отправке от поселка Алинского «Лена» села на мель. После схода с нее оказалось, что сломалась лопасть у одного винта. «От этого здоровая тряска... Капитан беспокоится будут ли в Бахте дрова. Господь ведает, когда мы придем в Енисейск, а уж про Красноярск и говорить нечего!» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 47-47 об.]. И.К.Тихомиров сокрушается, что «...плыть же (до Красноярска) еще почти 1000 верст. Когда-то будем там! Надоела кочевая жизнь, хочется в Питер. Ведь из дому я имел всего одну телеграмму в 4 слова и больше ничего – правда, телеграмма хорошая, но все же чувствуется некоторая забота и беспокойство – как-то там живут. Долго буду помнить эту поездку – много приключений» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 48].

Чем больше от о.Диксон отдалялась «Лена», тем лаконичнее становятся записи в дневнике. И теперь они все больше содержат описания технических моментов плавания на судах Енисейского срочного казенного пароходства, которые все отодвигали сроки возвращения И.К.Тихомирова в Петроград: «...Все-таки какого-либо распорядка и помину нет в Енисейском Срочн[ом] Казен[ном] пароходстве. Бестолочь, сутолока и почти поголовное пьянство» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 54 об.].

Изредка еще встречаются этнографические наблюдения. Так, 27 сентября Иннокентий Константинович записал: «...Для памяти (местные изречения): 1) «Ишь ты идет словно инженер путей сообщения – дожидайся его»; 2) Писи поцтение. В Туруханском крае, до самого Ворогова, а может быть еще южнее, у крестьян совсем нет телег. Дрова к пароходу подвозили на санях. Летнее сообщение здесь производится исключительно водою» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 50-50 об.]. 1 октября: «...Назимово – первый пункт (с N), где население уже занимается хлебопашеством. Здесь также впервые попадаются голуби» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 52 об.-53]. Теперь автору дневника до Енисейска осталось всего 100 верст: «... Быть может завтра днем будем уже в Енисейске. Весь вопрос в том, будет ли там пароход в Красноярск» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 53].

2 октября «пришли в Енисейск в 4^h15^m дня». 3 октября: «...Записываю для памяти некоторые черточки славного города Енисейска: электричество на улицах, постройки из барочного лесу, извозчики (долгуши)¹ Патриархальность (здорованье) etc.» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 55]. Вечером И.К. Тихомиров пересел на «Иртыш» и отправился в Красноярск: «...Я устроился сносно. Буду спать на диване в кают-компании. Приключений за эту поездку было слишком достаточно – несказанно хочется спокойного плавания» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 56].

5 октября в дневнике автор отметил, что уже ровно месяц, как он плывет по Енисею, а 7 октября записал: «В Красноярске будем 10^{го}, а то и 11^{го} числа. До Питера значит еще остается 9-10 дней пути. Хочется туда поскорее. Надоело шатанье» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 57-58].

8 октября «Иртыш» подошел к селу Атаманово (80 верст до Красноярска). 9 октября окрестности Атаманово были удостоены отдельного описания в дневнике И.К.Тихомирова: «Эти места... при пути на Диксон проплывали поздно вечером, когда было совсем темно и тогда я не разглядел их. Это весьма привлекательные места – берега Енисея здесь высоки и скалисты. Хорош утес при входе в эту теснину и около самой Атамановой. На последнем красуется надпись (довольно высоко над водой): «Долой Самодержавие, да здравствует революция». Надпись эта красуется в полной неприкосновенности и, видимо, по своему положению на скале, недосыгаема для местных властей» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 59-59 об.]. 10 октября «...Ровно в 5^h вечера благополучно прибыли в Красноярск» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 60].

Заканчивается путевой дневник послесловием, где Иннокентий Константинович Тихомиров описывает радость встречи с благами цивилизации на «Большой Земле»: «...Моя Диксониада закончена – остающиеся 6 суток езды по железной дороге слишком малая величина сравнительно с предыдущими странствованиями. Сверх того на железной дороге не придется опасаться ни перекатов, ни шуги – это уже не путешествие,

¹ Долгуши – экипаж, кузов которого помещен на длинных дрогах

а простая обыденщина. Большую радость почувствовал я примащиваясь на уголок сиденья извозчицей пролетки (багажа у меня с собой много). Сознание, что и Диксон и Срочное казенное Пароходство и все вообще плавание находится уже в прошедшем времени, что теперь неуверенность в событиях завтрашнего дня как это было в плавании, почти исчезает, было весьма приятно. Улицы Красноярска казались родными, а гостиница «Метрополь» (препаршивая строго-то говоря, а впрочем она – лучшая в Красноярске) – уютной и комфортабельной. Сразу же по приезде в гостиницу я отправился в баню, основательно вымылся и окончательно почувствовал себя иным человеком. Затем напился чаю и пишу вот эти строки. Остается привести в порядок кое-что из моего гардероба – и лечь спать на свежем белье с мягкой подушкой в головах. Чего же еще надо? А завтра, Бог даст, в полдень я уже покачу по Великому сибирскому пути» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 60 об.-61].

В послесловии автор также счел необходимым суммировать свой опыт, обретенный в командировке на о.Диксон: «Мне удалось увидеть полярные страны с их флорой и обитателями, до самого Мишки включительно, полярные льды, северное сияние, Северный Ледовитый океан (правда кусочек его), проплыть 2690 верст (в один конец) по одной из величайших рек мира, видеть, как живут и работают в этом крае люди – русские и инородцы, пережить самому сильные ощущения, узнать получше людей – а это ведь жизненный опыт, удалось поучиться многому из положительных и отрицательных примеров, которые пришлось наблюдать, поработать по метеорологии, поохотиться и т.д. Это ли не стоит тех, вообще говоря, небольших неудобств и лишений, которые мне довелось перенести?» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 61-61 об.].

Заканчиваются дневниковые записи патетической фразой: «Итак, да здравствуют путешествия!» [Музей-Архив... НВФ 945. Л. 61 об.].

В 1916 г. начались различные научные наблюдения на гидрометеорологической радиостанции Диксон «и этим [было] положено начало регулярной подаче метеорологических депеш для службы предсказания погоды при Николаевской главной физической обсерватории» [Известия АОИРС, 1916: 381]. Устройство на острове Диксона такой станции было вызвано «необходимостью быть осведомленными в атмосферических условиях в восточной части Карского моря, лежащей, как показывают научные исследования, вблизи одного из важных центров действия атмосферы» [Известия АОИРС, 1916: 381]. Кроме того, уже первый период работы станции Диксон показал, что она будет играть весьма важную роль в обслуживании судоходства к устью Енисея. Она была оборудована помимо полного комплекта инструментов, «полагающихся для станции 2-го разряда 2-го класса, приборами, самоотмечающими давление, температуру и влажность воздуха и ветер, а также всем необходимым для наблюдений на верхних слоях атмосферы, т.е. змеями с метеорографами и пилот-баллонами» [Там же: 381-382].

Успех этого предприятия зависел, в немалой степени, от работы молодого специалиста – метеоролога-гидролога И.К.Тихомирова, наладившего специальное оборудование на станции и обучившего радистов снятию данных с приборов наблюдения. Его вклад в организацию

самой северной в 1916 г. метеорологической станции на о.Диксон не отмечен в опубликованных ранее работах, посвященных этой теме. Благодаря источнику личного происхождения – путевому дневнику И.К.Тихомирова – этот момент прояснен, а ход экспедиции представлен ретроспективно и детально. Такой информационно емкий исторический источник представляет несомненный интерес для специалистов широкого гуманитарного спектра.

Источники

Музей-Архив ЦГП КНЦ РАН. НВФ 945 – Дневник И.К.Тихомирова «Командировка на о.Диксона. VI-X/ 1916».

НА КНЦ РАН. Ф. 1. Оп. 18. Д. 586 – Личное дело младшего научного сотрудника Тихомирова Иннокентия Константиновича.

Список литературы

Глушенко А.А. Место и роль радиосвязи в модернизации России (1900-1917 гг.). СПб.: ВМИРЭ, 2005. С. 375-435.

Жожикашвили С.В. Дневник // Литературная энциклопедия терминов и понятий. М.: НПК «Интелвак», 2001. С. 232.

Кодан С.В. Источники личного происхождения как носители информации о государственно-правовом развитии России // Проблемы истории общества, государства и права: Сборник научных трудов. Екатеринбург: УрГЮА, 2014. Вып. 2. 396 с.

Метеорологическая станция на острове Диксона // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1916. № 9. С. 381-382.

Пихенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2: Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской Транспорт, 1962. 767 с.

Предтеченский А.В. Дневник Пушкина 1833-1834 гг. // Пушкин: Исследования и материалы. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1962. Т. 4. С. 267-277.

Пушкарев Л.Н. Классификация русских письменных источников по отечественной истории. М., 1975. С. 95.

Разные вести // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1915. № 5. С. 153; № 6. С. 194-196.

Сведения об авторе

Шабалина Ольга Вячеславовна,

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц-региона Кольского научного центра РАН

Shabalina Olga Vyacheslavovna,

PhD (History), Leading Researcher Fellow of the Barents Centre of Humanities of the Kola Science Centre RAS