

ВАЛЕНТИН СМРНОВ
АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ
Андрея Вилькицкого

A black and white portrait of a man with a full, dark beard and mustache. He is wearing a dark military uniform with light-colored epaulettes on his shoulders. A small star is visible on the left epaulette. He is also wearing a dark vest over a white shirt with a dark cravat. A cross pendant is visible on a chain around his neck. The portrait is set within a white border with rounded corners.

НАЧАЛЬНИКЪ
ГИДРОГРАФИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
СѢВЕРНАГО
ЛЕДОВИТАГО ОКЕАНА

В Санкт-Петербурге 1892 года.

24 No 127

Нёледотый океанъ.

ИЛЛЮСТРАЦИЯ
АЛО-КАРМАКУЛЬСКОГО СТАНОВИЩА
по работам 1877, 87, 93 и 94 г.г.
Глубины в саженьях, а на рифах в футах
Сев. шир. 16° 01' 1895 г.; годовое убавл. в'
наклонение 78° 16' 7.
Примеч. отъ W до S ф.

Звезда Тагана / Широта 52° 25' 25" S
(К. Вуы 1881) / Диста 52° 30' 45" отъ Таг.
Астроном. мѣст. / Широта 52° 23' 27" S
(Жданко 1893) / Диста 52° 45' 15" отъ Таг.

принять: Владение пниденномъ въ 1836 въ опасностей
проходить по 18 сторону Обь-Балхунъ, пользоваться
плодотвореніи, Управленіи не рекомендуется.

ГЛАВНОЕ ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ

3. АПР. 99

УПРАВЛЕНИЕ.
МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХЪ ДѢЛЪ.
АРХАНГЕЛЬСКАГО
ГУБЕРНАТОРА.
ПО КАНЦЕЛЯРИИ.

11" Santa 1899 roga.

④ бурж.

На берегъ Новой Земли.

О.Базарный

3^{го} Августа 1899 года

Be. Truave
Infrabene.

Paulsen

Къ отчету Глави, Гидрографич. Управл. М. М. за 1899г.

[illegible]

ВАЛЕНТИН СМИРНОВ

АРКТИЧЕСКИЕ
ЭКСПЕДИЦИИ
Андрея Вилькицкого



Paulsen
Москва 2021

УДК 910.4
ББК 26.89
С50

Рецензенты:

доктор исторических наук В.С. Соболев (СПбФ ИИЕТ РАН)
доктор технических наук Н.Н. Неронов (Гидрографическое общество)

Смирнов, В.Г.

С50 Арктические экспедиции Андрея Вилькицкого. / В.Г. Смирнов. Москва: Паулсен, 2021. – 300 с., ил. – 22.

ISBN 978-5-98797-274-8

В монографии впервые подробно освещается история организации и деятельности научно-исследовательских экспедиций в Северном Ледовитом океане, организованных Главным гидрографическим управлением Морского министерства на рубеже XIX–XX вв. Начальником этих экспедиций был морской офицер, гидрограф Андрей Ипполитович Вилькицкий (1858–1913). Деятельность экспедиций А.И. Вилькицкого стала началом масштабного систематического исследования и освоения Арктики и прежде всего трассы Северного морского пути.

Книга основана на обширных материалах Российского государственного архива Военно-Морского Флота и Российского государственного исторического архива.

Книга будет полезна всем интересующимся историей исследования Арктики, историей отечественного флота и России.

The monograph, for the first time, covers in detail the history of the research expeditions to the Arctic Ocean, organized by the Main Hydrographic Department of the Navy Ministry at the turn of the XIX–XXth centuries. The head of those expeditions was a naval officer, hydrographer Andrei Ippolitovich Vilkitsky (1858–1913). A.I. Vilkitsky's expeditions were the beginning of large-scale systematic research and development of the Arctic, and, above all, the Northern Sea Route.

The book is based on extensive documents of the Russian State Naval Archive and the Russian State Historical Archive.

The book will be useful to anyone who is interested in the history of Arctic exploration, the history of the Russian fleet and Russia.

УДК 910.4
ББК 26.89

Scan by Greego

Фото на обложке: А.И. Вилькицкий. Из архива И.С. Тихомировой.

ISBN 978-5-98797-274-8

© В.Г. Смирнов, 2021
© ООО «Паулсен», 2021

Содержание

Введение	5
-----------------------	---

ГЛАВА I

Командировка А.И. Вилькицкого на Новую Землю и в Хайпудырскую губу в 1887 г.

Инициатива Императорского Русского географического общества	11
В Белом море и на Новой Земле	17
Обследование устья реки Коротаихи в Хайпудырской губе	19
Маятниковые наблюдения в Архангельске	21
Проект Обского транзитного торгового пути А.Д. Голохвастова	23

ГЛАВА II

Арктический пролог Морского министерства

Инициатива адмирала Н.М. Чихачева	25
Енисейские экспедиции Л.Ф. Добровольского и И.И. Залева 1893 г.	28

ГЛАВА III

Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря (1894–1896)

Организация Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря	33
Экспедиция И.И. Залева и Хр. Г. Майделя в Енисейск и Гольчиху 1894 г.	51
Подготовка Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря весной 1894 г.	52
Коммерческий интерес англичан	63
Утверждение состава экспедиции	64
Первый полевой сезон 1894 г.	67
В Петербурге: осенне-весенний период 1894–1895 гг.	72
Подготовка к полевому сезону 1895 г.	74
Работы экспедиции А.И. Вилькицкого в 1895 г.	87
Работы летом 1896 г.	94
Итоги деятельности Гидрографической экспедиции под руководством А.И. Вилькицкого в 1894–1896 гг.	98

ГЛАВА IV

Межэкспедиционный период (1896–1897)

В Санкт-Петербурге	103
Обследование бухты Находка в 1897 г.	107

ГЛАВА V

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1898–1901)

Решение Комитета Сибирской железной дороги	113
Комплектование личного состава	121
С.Ю. Витте и пароход «Пахтусов»	128
О дисциплинарной власти начальствующих лиц ГЭСЛО	128
В Англии.	130
Полевой сезон ГЭСЛО 1898 г.	134
В Петербурге: осенне-зимний период 1898–1899 гг.	135
Наблюдения А.И. Вилькицкого по поручению ИРГО	143
В Архангельске: весна 1899 г.	146
Работы 1899 г.	147
«Пахтусов» и охрана промыслов.	162
Остров Колгуев, Печорский лиман и лесопромышленники.	166
Формирование Печорской партии	175
Зимой 1899–1900 гг. в Петербурге	178
Кризис с офицерскими кадрами	181
Финансовое обеспечение подготовки полевого сезона 1900 г.	188
Дополнительные задачи ГЭСЛО в 1900 г.	190
Работы 1900 г.	192
В Санкт-Петербурге (осень 1900 – весна 1901 гг.)	202
МПС и исследование бара Печоры	207
Финансовое обеспечение деятельности ГЭСЛО в 1901 г.	211
Помощь фирмы «Ульсен, Стампе и К ^о ».	214
О партии мичмана Новосильцова	216
Полевой сезон 1901 г.	218

Заключение	237
-----------------------------	------------

Приложения

Указатель приборов, инструментов, технических средств и терминов	246
Участие офицеров в Гидрографических экспедициях под руководством А.И. Вилькицкого в конце XIX–начале XX вв.	251
Повседневная жизнь и быт личного состава парохода «Пахтусов» в Архангельске в конце XIX в.	253
Биографический справочник	267

Список сокращений	286
------------------------------------	------------

Именной указатель	288
------------------------------------	------------

Источники	292
----------------------------	------------

Благодарности	299
--------------------------------	------------

ВВЕДЕНИЕ

История исследования и освоения Арктики насчитывает не одно столетие. Ей посвящены тысячи публикаций как в России, так и за рубежом.

Первое картографическое обследование берегов Сибири было предпринято в России в царствование императрицы Анны Иоанновны – в 1730–1740-е гг. Для этого Адмиралтейств-коллегия отправила экспедиции в Северный Ледовитый океан одновременно из трех мест: из Архангельска к устью Оби на двух судах, из Оби в устье Енисея на одном судне, из устья Лены к устью Енисея (одно судно) и в Берингов пролив (второе судно).

Первая экспедиция (лейтенанты С.В. Муравьев и М.С. Павлов) в 1734–1735 гг. успеха не имела. Только в 1736 г. в новом составе (лейтенанты С.Г. Малыгин и А.И. Скуратов) на других, более надежных судах экспедиция достигла реки Кары, а в 1737 г. вошла в Обь. При этом западный берег Обской губы был описан в 1736 г. (на оленях) геодезистом В.М. Селифоновым.

Вторая экспедиция (лейтенанта Д.Л. Овцына) в 1734–1737 гг. боролась «с разными препятствиями» и только в 1737 г. достигла Енисея. В 1738 г. уже под командованием штурмана Ф.А. Минина был описан восточный берег Енисейской губы, а в 1739–1741 гг. – и территории далее на север, а также река Енисей до города Енисейска.

Третья экспедиция работала в 1735–1743 гг. В ней участвовали лейтенанты В.В. Прончищев, П. Лассиниус, Х.П. и Д.Я. Лаптевы. Все обширное исследованное пространство было впервые нанесено на карту¹.

Однако точность съемок, выполненных в XVIII в., через полтора столетия справедливо оценивалась как невысокая, большей частью

¹ Вилькицкий А.И. Предварительный отчет о работах Гидрографической экспедиции в 1894 году в реке Енисее и Ледовитом океане // Известия ИРГО. Т. XXXI. –СПб., 1895. С. 136–137.

основанная на счислении, «подверженном неизбежным погрешностям от течений и непрерывных поворотов во льдах». Эта опись могла служить «только приготовительным началом другой, вернейшей описи»².

В 1826–1827 гг. штабс-капитан И.Н. Иванов и поручик И.А. Бережных произвели опись восточного полуострова Ямал. Многие десятилетия после этого офицеров русского флота для описи сибирских берегов не посылали.

Наибольшую пользу гидрографии принесли результаты плавания Н.А.Э. Норденшёльда в 1875–1878 гг. Они показали, что в положении объектов на морских картах, ошибки, особенно по долготе, составляют иногда 40 миль и более. Однако и наблюдения Норденшёльда не отличались высокой точностью, поскольку базировались на ходе только одного хронометра³.

Среди отечественных исследователей «полярных стран» дореволюционного периода широкой публике наиболее известны герои, не вернувшиеся из арктических экспедиций в 1912–1914 гг., – Г.Я. Седов, Г.Л. Брусилов и В.А. Русанов.

В начале XX в. внимание общественности привлекли выдающиеся результаты Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО-2)⁴ на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» (1910–1915). Под руководством капитана 2-го ранга Бориса Андреевича Вилькицкого ГЭСЛО-2 в 1913 г. сделала последнее крупное географическое открытие на Земле, обнаружив к северу от полуострова Таймыр неизвестную ранее обширную землю, названную Землей Императора Николая II (ныне – Северная Земля), а в 1914–1915 гг. совершила сквозное плавание по трассе Северного морского пути с востока на запад с зимовкой в полярных льдах⁵.

Высоко оценивая результаты ГЭСЛО-2, следует, однако, помнить, что достижения экспедиции под командованием Б.А. Вилькицкого стали возможны во многом благодаря деятельности его отца – генерала

² Вилькицкий А.И. Предварительный отчет о работах Гидрографической экспедиции в 1894 году в реке Енисее и Ледовитом океане // Известия ИРГО. Т. XXXI. – СПб., 1895. С. 137.

³ Там же. С. 137–138

⁴ В 1898–1915 гг. Главное гидрографическое управление Морского министерства сформировало две Гидрографические экспедиции Северного Ледовитого океана. Первая действовала в 1898–1905 гг. в западной части Российской Арктики на пароходе «Пахтусов» с базированием в Архангельске, вторая – в 1910–1915 гг. в восточной части Российской Арктики на пароходах «Таймыр» и «Вайгач» с базированием во Владивостоке. Поэтому мы будем называть их ГЭСЛО-1 и ГЭСЛО-2.

⁵ Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). – СПб.: ЦКП ВМФ, 2000.

Корпуса гидрографов Андрея Ипполитовича Вилькицкого (1858–1913), который в 1907–1913 гг. являлся начальником Главного гидрографического управления Морского министерства (ГГУ). В «Истории Гидрографической службы Российского флота» справедливо указано: «Особо следует отметить деятельность на посту начальника ГГУ А.И. Вилькицкого – талантливого организатора и инициативного администратора, крупного ученого и известного исследователя Арктики»⁶. Эту краткую, но емкую характеристику Андрей Ипполитович заслужил не зря.

А.И. Вилькицкий родился 1 (13) июня 1858 г. в семье потомственного дворянина Минской губернии. 17-летним юношей Андрей начал службу на Балтийском флоте юнкером. Через два года, после сдачи экзаменов, он был произведен в гардемарины.

В 1878 г. Вилькицкий получил звание мичмана и поступил в Николаевскую морскую академию (НМА). Учеба продолжалась два года. В 1880 г. мичман Вилькицкий окончил академию «по первому разряду» и был прикомандирован к Гидрографическому департаменту⁷.

В 1882–1885 гг. он выполнял гидрографические работы на Балтийском море и в Онежском озере⁸.

Исследования Онежского озера продолжались 20 лет – с 1874 по 1894 г. Ежегодно на Онежском озере организовывались 2–3 партии с 4–16 производителями работ. Число нижних чинов составляло около 70 человек, а вольнонаемных рабочих – от 40 до 70 человек.

Промерные работы выполнялись с пароходов «Казань», «Ладога», «Невка», «Петр», с портовых судов «Лаг» и «Лот» и с 6–15 гребных судов. В обеспечении работ ежегодно участвовали два грузовых судна. По результатам исследований были составлены карты и физико-географическое описание озера. Исследование Онежского озера стало школой для многих впоследствии известных российских гидрографов⁹, в том числе и для Вилькицкого.

Следует отметить, что в период работ на Онежском озере Вилькицкий продолжал учиться, поскольку между полевыми сезонами в зимнее время в течение трех лет изучал в Пулковской обсерватории практическую астрономию и высшую геодезию¹⁰. Полученная Вилькицким

⁶ История Гидрографической службы Российского флота/ Отв. ред. А.А. Комарицын. – В 4 т. Т. 1. – Гидрографическая служба Российского флота (1696–1917). – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1997. – С. 346.

⁷ Фонды Российского государственного архива Военно-Морского Флота (далее – РГАВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 21–21 об.

⁸ Там же. Л. 27–27 об.

⁹ История Гидрографической службы Российского флота. Т. 1. С. 378–379.

¹⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 21 об. – 22.

основательная астрономическая подготовка способствовала тому, что начиная с 1885 г. он вел практические занятия по астрономии в НМА на протяжении более чем 20 лет, хотя и с перерывами, когда не мог этого делать в связи с исполнением служебных обязанностей.

В 1886 г. Вилькицкий был назначен младшим делопроизводителем ГГУ, а затем – исполняющим должность старшего делопроизводителя Морского ученого комитета¹¹.

В конце 1880-х гг. лейтенанту Вилькицкому посчастливилось выполнять важную научную работу. Она была связана с деятельностью Императорского Русского географического общества (ИРГО), которое в 1884 г. постановило включить маятниковые измерения силы тяжести в круг своих постоянных наблюдений. В том же году была создана Комиссия по изучению распределения силы тяжести на территории России. Председателем ее избрали начальника Военно-топографического отдела Генерального штаба, известного геодезиста полковника И.И. Стебницкого (1832–1897). В 1887 г. Комиссия разработала план наблюдений силы тяжести по параллели 47°30' и 52° с.ш., на которых располагались триангуляционные ряды государственных съемок. Производство наблюдений поручили профессору геодезии Петербургского лесного института А.П. Соколову и лейтенанту А.И. Вилькицкому.

В 1887 г. Вилькицкий впервые оказался в Арктике: в июле он определил самый северный в то время в России гравиметрический пункт в становище Малые Кармакулы на Новой Земле (72°22'33'' с.ш.), а затем в порту Архангельска. В ходе этой командировки он, кроме того, выполнил промер Хайпудырской губы в юго-восточной части Баренцева моря¹².

В конце XIX в., в связи со строительством Транссибирской магистрали, правительство России решило вплотную заняться исследованием Севера. В 1894 г., по инициативе управляющего Морским министерством адмирала Н.М. Чихачева, Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД) организовал Гидрографическую экспедицию для исследования морского пути в Сибирь. Начальником экспедиции назначили подполковника Корпуса флотских штурманов (КФШ) Вилькицкого. Задачей экспедиции было изучение устьев Оби, Енисея и части Карского моря.

В «Истории Гидрографической службы...» можно найти менее страницы текста с указанием работ специальной гидрографической экспедиции под руководством Вилькицкого для исследования устьев рек Енисей и Обь и прилегающей к ним части Карского моря (1894–1896)

¹¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 22.

¹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 51. Л. 19–24.



Генерал-лейтенант А.И. Вилькицкий. 1910-е гг.
Из личного архива И.С. Тихомировой.

и итогами деятельности Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, которой в 1898–1901 гг. командовал полковник А.И. Вилькицкий¹³.

Более обстоятельно деятельность двух арктических экспедиций Вилькицкого изложена в фундаментальном труде «История открытия и освоения Северного морского пути»¹⁴. В то же время специальных исследований, детально охватывающих все аспекты подготовки и осуществления в конце XIX – начале XX в. арктических экспедиций А.И. Вилькицкого (состав их участников, технические средства, ход и результаты работ), включая и первую (1887 г.), до настоящего времени опубликовано не было. Цель данной монографии – постараться решить эту научную проблему.

В основу книги положены материалы Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ) и Российского государственного исторического архива (РГИА), публикации XIX–XX вв. В монографии значительное внимание уделено архивным документам, наиболее точно передающим не только суть событий и дух минувшей эпохи, но и позволяющим ввести таким образом в научный оборот тексты, помогающие читателю максимально полно судить о всех трудностях подготовки и осуществления экспедиций в Арктику.

Монография состоит из пяти глав, двух приложений, заключения, именного указателя, списка источников и литературы, а также благодарностей лицам, оказавшим автору помощь при подготовке издания. Все даты указаны по старому стилю, в отдельных случаях – по старому и новому стилям (в скобках). При использовании архивных документов в квадратных скобках восстановлены сокращенные слова.

25 мая 2019 г. исполнилось 125 лет со дня утверждения императором Александром III решения КСЖД о деятельности Гидрографической экспедиции Морского министерства в устье рек Енисей и Обь и части Карского моря. По сути, это решение императора послужило началом «русского наступления в Арктику», которое с нарастающей активностью продолжалось 100 лет – до начала 1990-х гг. И первым «командующим» в этом наступлении был Андрей Ипполитович Вилькицкий.

¹³ История Гидрографической службы Российского флота. – Т. 1. – С. 362. Годы работы последней экспедиции указаны неверно: 1889–1910 гг.

¹⁴ История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // Под ред. Я.Я. Гаккеля и М.Б. Черненко. – Л.: Морской транспорт, 1962. – С. 203–213.

Командировка А.И. Вилькицкого на Новую Землю и в Хайпудырскую губу в 1887 г.

Инициатива Императорского Русского географического общества

В 1884 г. ИРГО постановило ввести в круг занятий Общества наблюдения над качанием маятника с целью определения фигуры Земли. Профессор Р.Э. Ленц, председательствовавший в отделении физической географии, «на Высочайше дарованные средства» заказал для Общества «прибор маятников» у механика И.-Г. Репсоляда в Гамбурге и часы у мастера А. Хоху в Амстердаме.

После изготовления этих приборов Ленц использовал их в Берлине и Пулкове для установления связи будущих наблюдений над этими маятниками с наблюдениями Ф.В. Бесселя, а также с наблюдениями над маятниками с помощью прибора Академии наук, который, в частности, был применен на 12 пунктах русского градусного измерения¹⁵.

Первые наблюдения над новым маятником было предложено произвести на Новой Земле и в Архангельске. В феврале 1887 г. лейтенант Вилькицкий получил предложение ИРГО принять на себя производство этих наблюдений¹⁶. Он был готов выполнить эту задачу, однако не мог самостоятельно принять решение об участии в своей первой экспедиции на Север.

Поэтому 27 февраля 1887 г. вице-председатель ИРГО П.П. Семенов направил управляющему Морским министерством вице-адмиралу И.А. Шестакову письмо следующего содержания:

¹⁵ Русское градусное измерение (РГИ) по меридиану было начато профессором астрономии и геодезии Дерптского университета В.Я. Струве. В 1820–1830 гг. он измерил в Прибалтийском крае небольшую дугу.

После назначения его директором Пулковской обсерватории в 1839 г. работы были продолжены на юге и севере (с продолжением через Швецию и Норвегию). РГИ охватило огромную дугу в $25^{\circ}20'$ по широте и представляло непрерывную цепь из 258 треугольников триангуляции, в которой было измерено 10 базисов и определено 13 астрономических пунктов.

Подробнее см.: Струве В. Дуга меридиана между Дунаем и Ледовитым морем (СПб., 1861, в 2-х томах, на русском и французском языках).

¹⁶ Наблюдения над качаниями маятников Репсоляда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1887 г. // Записки ИРГО. – Т. XXIV. № 1. – СПб., 1890. – С. 1–2.

«Милостивый Государь Иван Алексеевич,

Вашему Превосходительству известно то выдающееся значение, какое придадут в настоящее время исследованиям над распределением силы тяжести на поверхности земли, с целью более точного изучения фигуры нашей планеты. Вам известно также, что наблюдения этого рода были производимы преимущественно моряками всех наций, и в русском флоте введены незабвенным учредителем Императорского Русского Географического Общества и одним из знаменитейших моряков Графом Ф.П. Литке.

Отвлеченное другими вопросами, Морское Ведомство не могло, к сожалению, продолжать начатых Графом Литке работ и дело это на время перешло в руки Императорской Академии Наук, прибором которой были произведены соответствующие наблюдения на многих точках градусного измерения, геодезистами военного ведомства на Кавказе и английскими геодезистами в некоторых пунктах Индии. Вслед за тем Межевое Ведомство приобрело еще один прибор оборотных маятников, посредством которого профессор Бредихин произвел наблюдения в Москве и по приглашению ИРГО будут производить определения в Средней России, а также около Москвы, где было открыто астрономом Швейцером замечательное ненормальное отклонение отвесной линии.

Но двух приборов на широкое пространство России недостаточно для произведения всех желательных в этом отношении исследований, и потому Императорское Русское Географическое Общество приобрело на Высочайше дарованные ему на это средства третий прибор.

Прибор этот изготовлен известным механиком Репсольдом, выверен, и минувшим летом им произведены наблюдения профессором Р.Э. Ленцом в Берлине, на том месте, где знаменитый астроном Бессель произвел определение длины секундного маятника и таким образом установлена связь между русскими и западно-европейскими определениями напряжения силы тяжести.

В настоящее время ИРГО озабочено приведением в исполнение задуманного им плана исследований этого рода и желало бы произвести их нынешним летом на месте подвигов Адмирала Рейнеке и Литке¹⁷, на северном побережье Европейской России. Прежде всего желательно сделать наблюдения над качанием маятника в Малых Кармакулах, в Моллеровом заливе на Новой Земле, на Соловецком острове, в Архангельске и если время и средства позволят, еще в каком-либо пункте на берегах Белого моря или Мурмане.

¹⁷ Речь идет об арктических экспедициях Ф.П. Литке на бриге «Новая Земля» (1821–1824) и М.Ф. Рейнеке на бриге «Лапоминка» (1826–1832).

Без просвещенной помощи морского ведомства Географическое Общество не может, однако, произвести помянутых исследований, и Совет Общества поручил обратиться к Вашему Превосходительству с усерднейшею просьбою об исходатайствовании разрешения оказать ему эту помощь, которая могла бы выразиться следующим:

1) откомандированием в распоряжение Общества, на время с 1 Июня по 30 Сентября сего года, для производства помянутых исследований, а равно и для определения по телеграфу долготы Архангельска относительно Пулкова – Старшего Делопроизводителя Ученого Комитета Морского Министерства лейтенанта Андрея Вилькицкого, на которого пал выбор Совета, как на лицо, вполне подготовленное для предположенных исследований и

2) предоставлением для той же цели одного из судов Беломорской флотилии для переезда наблюдателя из Архангельска на Новую Землю и обратно, а также на один из пунктов Мурманского берега.

Вместе с тем позволяю себе просить Ваше Превосходительство о назначении лейтенанту Вилькицкому на время командировки или морского довольствия по званию начальника отдельной съемки, или суточных в соответствующем размере.

Сверх того, представляется крайне желательным назначить в помощь г. Вилькицкому, на время командировки одного матроса, если возможно, из 8-го флотского экипажа, из числа тех, которые находились при описи Онежского озера, и затем двух матросов из Архангельской флотской роты, а также снабдить Вилькицкого несколькими хронометрами и соответственными инструментами для определения времени и широты.

Императорское Русское Географическое Общество позволяет себе надеяться, что Ваше Превосходительство благосклонно встретит это ходатайство и тем поспособствуете вписать новую славную страницу в летописи доблестного русского флота, снискавшего себе всеобщее уважение не только бессмертными своими боевыми заслугами, но и службою на мирном поприще науки.

Примите, Ваше Превосходительство, уверение в глубоком моем уважении и совершенной преданности.

П. Семенов»¹⁸

Получив это письмо и ознакомившись с ним, И.А. Шестаков предписал ГГУ «доложить обо всем касающемся, возможности дать просимые средства, сколько времени понадобится и вообще о плане г. Вилькицкого»¹⁹.

¹⁸РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 58. Л. 1–5.

¹⁹Там же. Л. 6.

По указанию начальника ГГУ вице-адмирала Р.И. Баженова 9 марта 1887 г. А.И. Вилькицкий представил план своих работ на Новой Земле «с маятником». Он намеревался выехать из Петербурга через Вологду в Архангельск, куда планировал прибыть в период от 15 до 20 июня. В Архангельске он собирался приступить к кладке каменных столбов для маятника и в то же время, если состояние неба позволит, определять местное время и производить, для вывода долготы Архангельска посредством телеграфа, сравнение этого времени с пулковским. Для этой цели Департамент почт и телеграфов обещал предоставить линию Пулково – Архангельск в распоряжение экспедиции и «усилить батареи» в Пулкове и Архангельске для непосредственного сообщения. Эта операция при благоприятной погоде должна была занять 2–3 дня.

Вилькицкий предполагал в конце июня отправиться в Малые Кармакулы на Новой Земле, перенеся туда посредством хронометров архангельское время для определения хронометрическим путем долготы Малых Кармакул. Для установки маятника он рассчитывал воспользоваться домом, принадлежавшим ИРГО, увеличив в нем число окон и поставив столбы, если роль последних не в состоянии будет выполнить печная кладка. Для выполнения этих работ, по мнению лейтенанта, из Архангельска следовало взять мастеровых. Вилькицкий полагал, что все наблюдения – как определения времени, так и качания маятника и широты места – должны были занять не более восьми дней при благоприятном состоянии неба.

Завершив работы на Новой Земле (в Малых Кармакулах), он намеревался перейти на Соловецкие острова, чтобы и там произвести качания маятника и необходимое при этом определение времени и места; после этого произвести качания маятника в Архангельске. В том случае, если останется время, Вилькицкий собирался продолжить работу и на Мурманском берегу Кольского полуострова. Андрей Ипполитович планировал вернуться в Петербург к концу сентября 1887 г.²⁰

10 марта 1887 г. Баженов представил план работы Вилькицкого Шестакову и доложил, что инструменты для него (пять хронометров) будут выделены Географическим обществом, а вертикальный круг Репсольда и два-три хронометра дополнительно предоставит ГГУ. Баженов сообщал, что доставка Вилькицкого из Архангельска на Новую Землю, Мурманский берег, Соловецкие острова и обратно может быть сделана на том судне, которое в это время будет оставаться в Архангельске (приписка карандашом на полях –

²⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 58. Л. 8–9 об.

«на Бакане»²¹. – В.С.). Кроме того, Баженов указал, что вместе с лейтенантом Вилькицким необходимо отправить одного из матросов команды парохода «Невка» (из 8-го флотского экипажа), уже знакомого с обращением с инструментами. Если судно не будет оставаться при экспедиции во время пребывания ее на Новой Земле, то необходимо назначить в распоряжение Вилькицкого еще двух матросов из Архангельской флотской роты. Расходы по переезду этих трех матросов, а также и их морское содержание будут отнесены на счет Географического общества. Баженов поддержал ходатайство Общества о назначении Вилькицкому морского довольствия по званию начальника отдельной съемки сроком на четыре месяца, так как находил это вознаграждение вполне соответствующим важности поручения, имея в виду сопряженные с этой поездкой значительные расходы, и просил управляющего Морским министерством утвердить это ходатайство.

Шестаков утвердил предложения ГГУ, указав на необходимость соединить новоземельскую экспедицию с экспедицией в Хайпудырскую губу²².

Через неделю, 17 марта, Баженов подписал четыре отношения, касавшихся предстоящей командировки Вилькицкого в Арктику. Первое из них было адресовано Пермскому губернатору Б.В. Струве²³. В нем сообщалось, что после производства физических наблюдений на Новой Земле лейтенанту Вилькицкому было приказано сделать промер в Хайпудырской губе. При этом упоминалось, что необходимые для этих работ инструменты (мензулы, кипрегели и проч.) будут отпущены от казны, все же материалы (вехи, баканы, линии и проч.) должны быть приобретены за счет компании²⁴ (А.Д. Голохвастова. – В.С.).

Второе отношение Баженов направил П.П. Семенову. В нем он сообщал о разрешении управляющего Морским министерством командировать лейтенанта Вилькицкого для проектируемых ИРГО наблюдений над силой тяжести на остров Новая Земля, назначив ему содержание как начальнику Отдельной съемки на четыре месяца (всего 1224 рубля), выдать для предстоящих работ круг Репсольда и два или три хронометра, назначить шхуну «Бакан», состоящую при Архангельском порте, для доставки экспедиции на Новую Землю и одного матроса

²¹ «Бакан» – парусно-винтовая двухмачтовая шхуна с железным корпусом, водоизмещением 251/284 тонны, построена в Англии в 1857 г. Длина – 39,6 м, ширина – 6,1 м, осадка – 2,6 м. Мощность паровой машины 30–40/90–120 л.с. Дальность плавания при средней скорости в 8 узлов – 800 миль, максимальная скорость – 12 узлов. Вооружение – шесть орудий.

²² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 58. Л. 6–7.

²³ В 1887 г. эту должность исполнял В.В. Лукошков (1885–1892).

²⁴ Там же. Л. 10–10 об.

из 8-го флотского экипажа в распоряжение Вилькицкого. «...Все остальные расходы проектируемой экспедиции, как то доставку ее из Петербурга до Архангельска и обратно, вспомогательные работы по устройству приспособлений для маятника и проч. должны быть отнесены на счет Географического Общества», – также сообщал Баженов²⁵.

В третьем и четвертом отношениях Баженов уведомлял ГМШ и Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС) о приказании управляющего Морским министерством в связи с командировкой Вилькицкого «для зависящих распоряжений»²⁶.

30 марта 1887 г. начальник ГГУ дополнительно препроводил в ГМШ копию с плана работ Вилькицкого, указав, что он одобрен управляющим Морским министерством. Кроме того, Баженов сообщал, что с разрешения И.А. Шестакова Вилькицкому «согласно ходатайства г.г. Голохвастова и Струве, предполагающих провести железную дорогу от р. Оби в Хайпудырскую губу, поручено сделать промер и опись этой губы, у реки Коротайхи, с тем, чтобы шхуна "Бакан" находилась постоянно при этих работах и вообще во время своей экспедиции оказывала Лейтенанту Вилькицкому всевозможное содействие»²⁷.

Интересно, что в этот же день, 30 марта, помощник начальника ГМШ контр-адмирал П.П. Тыртов направил в ГГУ встречное отношение следующего содержания:

*«Распоряжение о командировании матроса Образцова в распоряжение Лейтенанта Вилькицкого не может быть сделано впредь до разъяснения условий, на каких управляющий Морским министерством разрешил командировку этого матроса, т.е. какое следует производить ему содержание, а также путевое и кормовое довольствие во время следования к месту назначения и обратно»*²⁸.

Однако этот документ оказался в ГГУ только 13 апреля, и Баженов в своей резолюции приказал потребовать объяснений от Вилькицкого²⁹. В тот же день Вилькицкий письменно доложил, что на содержание матроса Образцова во время командировки получил от ИРГО: «1) путевое довольствие, 2) кормовое довольствие и 3) дополнительное содержание за плавание, так что от Министерства он должен быть удовлетворен береговым содержанием»³⁰.

²⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 58. Л. 11–11 об.

²⁶ Там же. 12–13 об.

²⁷ Там же. Л. 14–14 об.

²⁸ Там же. Л. 15.

²⁹ Там же.

³⁰ Там же. Л. 17.

Тогда же, 13 апреля, Баженов препроводил докладную записку Вилькицкого в ГМШ, указав, что *«командирование матроса Образцова не требует от Министерства ничего, кроме берегового содержания»*³¹.

В апреле 1887 г. Вилькицкий, которого с устройством маятникового прибора ознакомил профессор Ленц, уже проводил его исследования в Пулковской обсерватории, а затем определил длину секундного маятника в Пулкове, которая после сопоставления ее с наблюдениями, сделанными после путешествия, позволила лейтенанту прийти к выводу о неизменности маятников за время путешествия³².

Пока Вилькицкий готовился к предстоящей командировке, 29 мая 1887 г. из ГМШ в ГГУ поступило уведомление, что временно управляющий Морским министерством приказал, по ходатайству ИРГО, принять на шхуну «Бакан» для доставления на Новую Землю вместе с «ученой экспедицией» лейтенанта Вилькицкого секретаря Общества А.В. Григорьева.

В Белом море и на Новой Земле

18 июня 1887 г. Вилькицкий отправился по назначению³³. Путь от Санкт-Петербурга до г. Повенца³⁴ он совершил на пароходе, а от Повенца на Сумский Посад³⁵ на лошадях. В числе инструментов у Вилькицкого были:

- полный прибор маятников, состоявший из двух $\frac{3}{4}$ -секундных поворотных маятников разного веса;
- прибор для определения положения в них центра тяжести;
- двояковыпуклое стекло;
- зрительная труба со штативом и призмой;
- три термометра работы *Fuess*;
- разборный медный штатив для маятников;
- масштаб для определения длин маятников;
- компаратор для сравнения маятника с масштабом;
- прибор для освещения ножей маятников;

³¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 58. Л. 16.

³² Наблюдения над качаниями маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1887 г. // Записки ИРГО. – Т. XXIV. № 1. – СПб., 1890. – С. 2.

³³ Там же. – С. 1–2.

³⁴ Повенец – ныне поселок городского типа в Медвежьегорском районе Республики Карелия, административный центр Повенецкого городского поселения.

³⁵ Сумский Посад – село на юго-востоке Беломорского района Республики Карелия, административный центр Сумпосадского сельского населения. Расположено на реке Суме в 2 км от Белого моря.

- стеклянный разборный шкаф для установки в нем штатива с маятником на время наблюдений качаний;
 - часы для наблюдений качаний поворотных маятников;
 - штатив для их установки;
 - девять хронометров для вывода хода часов за время наблюдений качаний (три из них были судовыми хронометрами шхуны «Бакан»);
 - пассажный инструмент Эртеля и вертикальный круг Репсоляда для определения времени;
 - центрировочный теодолит;
 - карманный нивелир;
 - ртутный барометр;
- а также:

- два анероида;
- два уровня наполненных;
- две пустые трубки от уровней, а также для их наливки – эфир, рыбий пузырь, белужий клей, лак и пук паутиновых нитей.

Все инструменты еще в Пулкове были хорошо пригнаны и уложены в рессорной телеге, которая неразгруженной была принята в Петербурге на пароход Петербурго-Петрозаводского пароходного общества. Директор пароходства В.А. Свищев предоставил также Вилькицкому место для завода и сличения хронометров и бесплатный проезд и провоз грузов.

В Сумском Посаде инструменты выгрузили на шхуну «Бакан», которая сначала отправилась в Архангельск для погрузки угля, а затем на Новую Землю, куда и прибыла 10 (22) июля 1887 г.

Наблюдения на Новой Земле Вилькицкий производил на берегу залива Моллера, в становище Малые Кармакулы, в южной избе спасательной станции. Приборы были установлены на двух кирпичных столбах, возведенных на цементе с песком: один столб предназначался для часов, второй – для маятника. Установили столбы 10 (22)–11(23) июля, а наблюдения над маятником начали 14 (26) июля. К сожалению, температура в южной избе была непостоянной, однако северная изба была еще менее пригодной для наблюдений.

Установка приборов и способы наблюдений были теми же, что и в Пулкове, за исключением методики определения хода часов, находившихся при маятнике. Если в Пулкове их сравнивали с часами Обсерватории, ход которых был точно известен, то на Новой Земле эталоном должна была стать совокупность взятых для этой цели девяти хронометров и самих часов при маятнике, а ходы их уже выводили с помощью определения времени из астрономических наблюдений.

Сличения делались посредством тринадцатибойщика и так же, как и в Пулкове, – до и после окончания каждого ряда наблюдений над качанием поворотного маятника; сперва замечалось два совпадения часов с тринадцатибойщиком, потом по одному совпадению тринадцатибойщика с каждым из хронометров, а после этого ряд сравнений повторялся в обратном порядке.

Для определения времени Вилькицкий пользовался вертикальным кругом Репсольда (для наблюдений высот солнца) и пассажным инструментом Эртеля (для наблюдений прохождения звезд).

Полученные определения времени переносились на девять хронометров и на часы, принадлежащие к маятниковому прибору, с помощью рабочего хронометра, ход которого за время наблюдений выводился из сравнения его с несколькими из хронометров.

Для вычисления наблюдений видимые места звезд были взяты из Берлинского астрономического ежегодника. Вычисление часовых углов солнца было произведено шестизначными логарифмами по специальной формуле³⁶.

После всех произведенных наблюдений и вычислений Вилькицкий получил длину секундного маятника, равную 995,6975 мм³⁷.

Обследование устья реки Коротаихи в Хайпудырской губе

24 июля 1887 г. Вилькицкий закончил работы на Новой Земле, и шхуна «Бакан» отправилась в Хайпудырскую губу³⁸ для обследования устья реки Коротаихи для решения вопроса о возможности устройства там коммерческого порта.

Утром 27 июля шхуна прошла меридиан входа в Югорский Шар. В 9.32, еще не доходя до траверза Парус-луды³⁹, Вилькицкий приступил к морскому промеру, бросая лот поочередно с обоих бортов каждые две минуты. Шхуна шла 7-узловым ходом, но встречный ветер в 4–5 баллов уменьшал его до 4,5 узла. Глубины постепенно менялись с девяти

³⁶ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким... С. 86–89.

³⁷ Там же. С. 122.

³⁸ Хайпудырская губа – залив юго-восточной части Баренцева моря. Губа при входе с запада ограничивается мысом Мединский Заворот, а с востока – мысом Белковский Нос. Длина 46 км, ширина у входа около 15 км, в средней части – 33 км. Глубина 1–2 м. Западные берега высокие, обрывистые, восточные – низкие, окаймленные осыхающими отмелями. Впадают рр. Хайпудыра, Коротаиха и др. Приливы полусуточные, величина их около 1 м. Название происходит от самоедского слова «хейвыд педеры», в переводе «страшный лес», так как служило кладбищем кочевавших там самоедов.

³⁹ Парус-луда – небольшой остров, образованный на отмели; имеет вид паруса.

до восьми саженей⁴⁰. К полудню отлив и встречный ветер «окончательно свели на нет» ход судна, и «Бакан» вынужден был стать на якорь в восьми милях к югу от Парус-луды.

Ранним утром 28 июля шхуна совершила трехчасовой переход и в 5.30 стала на якорь «на виду самоедского чума» при довольно свежем ветре на глубине четыре сажени. Берег был очень низменным, и определить местоположение судна оказалось задачей трудной. *«Где мы именно стали на якорь, некоторое время сказать было трудно, я считал Белков Нос⁴¹ уже пройденным, и только когда я, пользуясь хорошим бейдевиндом, отправился с лейтенантом Студницким и Секрет[арем]. Географич [еского]. Общ[ест]ва Григорьевым на берег к чуму, который мы усмотрели несколько ранее полдня и на виду которого стали на якорь, то от самоедов узнал, через переводчика из матросов, что мы, к моему удивлению, немного не дошли до Белкова Носа, что река Коротаиха еще впереди и перед нею будет река Талата»,* – указывал Вилькицкий в своем отчете 16 февраля 1888 г.⁴²

При этом встреча с самоедами оказалась практически случайной, так как, напуганные приходом судна, они вывезли все из своего чума, стоявшего в часе ходьбы от берега, в том числе «и жен, и детей, и богов своих», но вернулись за шлюпкой, груженной их имуществом и стоявшей «в речке наготове». Страх мешал самоедам говорить. *«Мы обласкали их, подарили им бывшую с нами бутылку водки, несколько щепоток пороху, несколько папирос; все это и увещевания сделали наконец свое дело, и мы разузнали все, чем они могли быть нам полезны»,* – констатировал Вилькицкий⁴³.

28 июля «Бакан» снялся с якоря и пошел к устью реки Коротаихи. Глубина почти все время была четыре сажени; как только она уменьшалась, брали мористее. Через два часа хода с марса была обнаружена Коротаиха, «расстилающаяся широкою по земле полосой». Через 20 минут хода лотлинь не показывал уже и трех саженей. Полагая, что судно находится «на приливе», пришлось отойти на глубину 3,5 сажени и в 10.30 стать на якорь при довольно сильном ветре. К вечеру стало тише, и судно снялось с якоря, чтобы искать проход в русло Коротаихи. Через полчаса вода изменила свой цвет с оливково-зеленого на светло-коричневый. Это означало, что «Бакан» находился против входа в реку, но пройти в нее, обходя бар, оказалось невозможно из-за уменьшения глубины. Пришлось вновь стать на якорь на ночевку. *«Утро также*

⁴⁰ Одна сажень равнялась семи английским футам (2,13 м).

⁴¹ Бельковский Нос – низменный полуостров, выдающийся к югу на 6 миль. Координаты мыса: 69° 05′ 27″ с. ш., 60° 45′ 26″ в. д.

⁴² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 51. Л. 20–20 об.

⁴³ Там же. Л. 21.

не принесло нам ни входа в реку, ни возможности приблизиться к берегу, чтобы послать шлюпку, так что в 8 час. 29²⁰ Июля мы пошли обратно, бросая все время лот», – отмечал в отчете Вилькицкий⁴⁴.

Хотя местность и не была обследована подробно, плавание по этим местам особых затруднений не представляло – дно было довольно гладким.

Уже после возвращения из командировки Вилькицкий нашел в архиве ГГУ отчетную карту работ 1824 г. штурмана Рагозина и его журнал. Оба эти документа подтверждали недоступность Коротаихи, так как на ее фарватере была указана глубина четыре фута, а в журнале отмечалось, что «берег сильно низменный и заливается версты на 2–3»⁴⁵.

14 февраля 1888 г. лейтенант Вилькицкий завершил подготовку отчета о командировке в Хайпудырскую губу, к которому приложил карту измеренных глубин со шхуны «Бакан» (в футах). В заключительной части отчета Вилькицкий указал, что «карта эта (Рагозина. – В.С.) показывает, что от Белкова Носа к северу берег утесистый и изобилует бухтами, ровно как и берега Югорского Шара, и что по глубине бухты этих берегов предоставляют полную возможность для устройства в них коммерческого порта»⁴⁶.

Маятниковые наблюдения в Архангельске

6 (18) августа 1887 г. шхуна «Бакан» вернулась в Архангельск⁴⁷, где Вилькицкий также произвел наблюдения над маятником в бывшем караульном каменном доме Архангельского порта. Комната, в которой производились наблюдения, была значительных размеров и имела большое венецианское окно, поэтому и по освещенности, и по сохранению одинаковой температуры оказалась очень пригодна для исследований.

Инструменты были установлены на каменных (кирпичных) столбах высотой 2 м, постройка которых на прочно забитых сваях (33 штуки) началась еще до ухода Вилькицкого на Новую Землю; поэтому столбы к началу наблюдений были совершенно сухи.

В нескольких шагах от караульного дома находилось здание бывшей обсерватории порта, в которой был помещен пассажный инструмент после небольших исправлений башни, сделанных по распоряжению директора маяков и лоции Белого моря капитана 2-го ранга П.Ф. Иванова, содействием которого Вилькицкий неоднократно пользовался.

⁴⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 51. Л. 23.

⁴⁵ Там же. Л. 23–23 об.

⁴⁶ Там же. Л. 23 об.

⁴⁷ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким... С. 4.

Для определения времени, по вечерам, 8 (20), 13 (25), 14 (26) и 15 (27) августа 1887 г., Вилькицкий производил наблюдения в вертикале Полярной звезды, из которых затем вывел суточные ходы всех хронометров⁴⁸.

Произведя наблюдения и расчеты, Вилькицкий получил длину секундного маятника для Архангельска, равную 995,2185 мм⁴⁹.

Так завершилась первая экспедиция Вилькицкого в Арктику (1887), во время которой он не только познакомился с суровой природой Русского Севера, но и получил первый опыт плавания и производства наблюдений в Белом и Баренцевом морях, в том числе на Новой Земле. Накопленные материалы маятниковых наблюдений он обрабатывал не один год. Результаты наблюдений Вилькицкого над качаниями поворотных маятников на Новой Земле и в Архангельске были опубликованы в 1890 г.⁵⁰.

Следует отметить, что в 1889 г. Вилькицкий произвел маятниковые наблюдения в городах Орле, Липецке, Саратове⁵¹ (по дуге параллели 52°)⁵², а в 1892 г. – в Кишиневе и Александровске⁵³.

За выполнение этих научных исследований ИРГО дважды награждало гидрографа Вилькицкого: в 1887 г. – Малой золотой медалью и в 1892 г. – Золотой медалью имени графа Ф.П. Литке⁵⁴.

Однако важно помнить и о другом научном достижении Вилькицкого, связанном с первой командировкой в Арктику. В 1893 г., обработав не только свои астрономические наблюдения, но и наблюдения других исследователей – астронома В.Е. Фуса (1882), подполковника КФШ К.А. Мякишева (1884), поручика КФШ В.П. Астафьева (1889), Вилькицкий опубликовал в «Морском сборнике» статью, посвященную определению географической широты города Архангельска (креста колокольни Архангельского собора). Она составила 64° 32' 11,6''⁵⁵.

⁴⁸ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким... С. 124.

⁴⁹ Там же. С. 140.

⁵⁰ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1887 г. СПб., 1890.

⁵¹ В газете «Саратовский дневник», в разделе «Хроника», сообщалось о произведенных лейтенантом А.И. Вилькицким работах по определению величины силы тяжести по поручению ИРГО (Государственный архив Саратовской области. Научно-справочная библиотека. «Саратовский дневник», 1889. № 184. С. 2).

⁵² Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в Орле, Липецке и Саратове А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1889 г. СПб., 1901.

⁵³ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в Кишиневе и Александровске А. Вилькицким в 1892 г. СПб., 1903. (Речь идет об Александровске-на-Днепре. С 1921 г. – г. Запорожье.)

⁵⁴ История Гидрографической службы Российского флота. Т. 4. С. 71.

⁵⁵ Вилькицкий А.И. Географическая широта города Архангельска // Морской сборник. – 1893. – № 5. – С. 23–38.

Проект Обского транзитного торгового пути А.Д. Голохвастова

Следует отметить, что результаты командировки лейтенанта А.И. Вилькицкого в Хайпудырскую губу использовал А.Д. Голохвастов в брошюре «Транзитные торговые пути из Сибири в Европу» (1891). В ней автор констатировал, в частности, следующее:

«Морской путь из Западной Сибири в Европу чрез Обскую Губу и Карское море, как доказано опытом, окончательно неприменим для надежного, обеспеченного торгового сообщения, и если случалось изредка какому-нибудь, даже приспособленному к арктическому плаванию, пароходу проскочить между постоянно плавающими в Карском море ледяными массами, то это следует приписать редко счастливому стечению благоприятных условий. После долголетних, в большинстве случаев неудачных попыток даже самые ярые поклонники этого проекта, барон Норденшёльд, гг. Виггинс и другие, исключительно иностранные отважные мореходцы, навсегда, по-видимому, отказались от дальнейших стараний открыть торговле сплошной водный путь из Сибири чрез Обскую губу»⁵⁶.

Чтобы избежать трудностей плавания по Обской губе и Карскому морю, Голохвастов предложил построить Обскую железную дорогу от «начального пункта на левом берегу Малой Оби, составляющей протоку Большой Оби, напротив с. Обдорска, направиться на Север до предгорий Урала, который она пересечет одной из поперечных его долин, причем высший пункт ее пролегания будет находиться лишь на 600 футах (183 м. – В.С.) над поверхностью моря.

По выходе из Урала, железнодорожный путь направится на Северо-Запад по равнине Большеземельской тундры к морскому берегу севернее Белкова Носа. На всем 400-верстном протяжении ни постройка, ни эксплуатация железной дороги не встретит не только непреодолимых, но даже серьезных затруднений»⁵⁷.

Голохвастов считал, что эксплуатация Обской железной дороги обеспечит вывоз из Западной Сибири до 30 млн пудов (1 пуд = 16,3 кг) грузов ежегодно. По его расчетам, для создания нового Обского транзитного торгового пути из Сибири на европейские рынки, минуя Европейскую Россию, необходимы были затраты в размере 20 млн руб. кредитными билетами, в том числе:

- на пароходы и баржи – 3 млн руб.;
- строительство Обской железной дороги (400 верст) и закупку подвижного состава – 15 млн руб.;

⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 172. Л. 102.

⁵⁷ Там же. Л. 105 об.

– строительство морского порта «с приспособлениями для перегрузки товаров» – 2 млн руб.

Строительство порта Голохвастов считал самым существенным вопросом «всего предприятия Обской железной дороги». Опираясь на официальные данные морского ведомства, он считал целесообразным построить порт на берегу Северного океана между $69^{\circ} 20'$ и $69^{\circ} 40'$ с.ш.

На основании своих рассуждений и расчетов Голохвастов делал следующий вывод:

«Надо надеяться, что открытие нового обширного поля деятельности, как то, которое будет открыто осуществлением проекта транзитного торгового пути при содействии Обской железной дороги, даст мощный импульс к созданию русского торгового флота на Северном океане»⁵⁸.

В своей брошюре Голохвастов поместил шесть карт, в том числе на английском языке, с указанием Обского транзитного торгового пути и его фрагментом, на котором указал место строительства порта с глубинами, измеренными шхуной «Бакан» в 1887 г. (т.е. А.И. Вилькицким)⁵⁹.

Проект Голохвастова сочли достаточно интересным и перспективным, однако весьма затратным. Он закончил писать свою брошюру 3 июля 1891 г. – через 3,5 месяца после того, как во Владивостоке цесаревич Николай Александрович (будущий император Николай II) отвез первую тачку земли на полотно будущего «Великого Сибирского рельсового пути» и заложил первый камень в здание Владивостокского железнодорожного вокзала. Строительство Сибирской железной дороги требовало огромных затрат из казны, и потому проект Обской железной дороги Голохвастова, в том числе и морского порта, не мог быть осуществлен в конце XIX в.

⁵⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 172. Л. 105 об.–106 об.

⁵⁹ Там же. Л. 114.

Арктический пролог Морского министерства

Инициатива адмирала Н.М. Чихачева

Сооружение Сибирской железной дороги стало крупнейшим строительным проектом в Российской империи в конце XIX в. В ходе его реализации приходилось решать немало проблем.

В начале 1893 г. управляющий Морским министерством адмирал Н.М. Чихачев на одном из первых заседаний Комитета Сибирской железной дороги⁶⁰ поставил вопрос об обследовании морского пути в Сибирь *«ввиду громадного значения его для постройки самой железной дороги и вообще для края»*⁶¹.

19 февраля 1893 г. Чихачев представил в КСЖД обширную записку, в которой, в частности, указал на значение Обь-Енисейского канала, строительство которого было завершено в 1891 г.⁶²: *«...им открыт северный морской путь* (выделено мной, т.к. это первое известное нам использование данного термина. – В.С.) *и вполне судходное течение Енисея»*⁶³. Последующие рассуждения Чихачева мы приведем полностью:

«...Нет сомнения, что плавание в полярных морях представляет значительные трудности. Но история полярных экспедиций показывает, что эти трудности настойчиво преодолевались для целей менее важных или гораздо более отдаленных. В былое время, в прошлом и первой половине настоящего столетия, мы сами были в этом отношении предприимчивее и снаряжали экспедиции, оставившие по себе добрую память. Но в последние годы главными деятелями по

⁶⁰ Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД) – высший административный законосовещательный государственный орган, учрежденный для общего руководства строительством Сибирской железной дороги. Создан 10 декабря 1892 г. по инициативе министра финансов С.Ю. Витте. В КСЖД вошли министры внутренних дел, государственных имуществ, финансов, путей сообщения и государственный контролер, позднее – военный министр и управляющий морским министерством. Председателем КСЖД стал наследник престола великий князь Николай Александрович, вице-председателем – председатель Комитета министров Н.Х. Бунге.

⁶¹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1893 год. – СПб., 1895. – С. 105.

⁶² Обь-Енисейский канал с входящими в его систему речками построен в конце XIX в. в пределах нынешних Томской области и Красноярского края. Решение соединить речные системы Оби и Енисея возникло еще в конце XVIII в., но финансовые возможности для реализации проекта появились только в 1882 г. В настоящее время канал заброшен.

⁶³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 2 об.

установлению морского сообщения с Сибирью являются англичане и норвежцы, и даже самому энергичному из наших деятелей на этом пути, Сидорову, пришлось всего больше пользоваться поддержкою англичан. Не излишним будет пояснить, что из 36 судов, направленных с 1874 года, морским путем к устьям Оби, Енисея и Лены благополучно достигли цели 25; вынуждены были возвратиться 10, и крушению подверглось только одно судно Сибирякова, в 1882 году. Если таковы результаты плаваний, предпринятых по частному почину, при средствах нередко скудных и без должной подготовки и опытности, то, конечно, можно ожидать еще гораздо лучшего успеха при правильной постановке дела. В торгующем сословии, тяготеющем к Красноярску, убеждение в возможности правильных сношений этим путем установилось настолько, что, как видно из всеподданнейшего отчета Иркутского Генерал-Губернатора за 1889–1892 годы (стр.18), местный купец Гадалов возбудил в 1890 г. ходатайство о разрешении ему учредить срочное пароходное сообщение от Минусинска до устьев Енисея и оттуда по Карскому морю до устья Печоры, с одновременным продолжением до устья Печоры рейсов товарищества Мурманского пароходства на Новую Землю. Теперь, когда ко всем прежним причинам, побуждавшим людей науки, общественных деятелей и промышленников стремиться к установлению северного пути в Сибирь, присоединяется возможность ускорить этим путем сооружение Сибирской железной дороги, нам казалось бы неудобно отступать перед трудностями этого дела и оставлять его в зависимости от доброжелательства иностранцев. Напротив, мы нравственно обязаны решительно взять его в свои руки и поставить надлежащим образом. Желая проверить личную мою уверенность в совершенной осуществимости мысли о доставке этим путем железнодорожных грузов, я искал случая видется с бывшим на этих днях в Петербурге лучшим знатоком полярных морей, бароном Норденшёльдом, который заявил мне, что вполне присоединяется к моему взгляду на предмет и со своей стороны ручается за успех. При этом он заметил, что вследствие упадка в настоящее время полярных промыслов, теперь можно на выгодных условиях приобрести или зафрахтовать пароходы, приспособленные к плаванию в полярных морях, и что весьма полезно было бы присоединить к ним разведочное судно меньшего размера, подобное пароходу "Лена", который сопровождал его в плавании на пароходе "Вега", до устьев р. Лены и затем поднялся по этой реке до Якутска.

Для осуществления вышеизложенной моей мысли, я полагал бы:

Зафрахтовать теперь же, в Англии или Швеции, надежный грузовой пароход и, для упрощения и удешевления операции, направить его

по назначению прямо из порта зафрахтования, нагрузив его, по указанию Министерства Путей Сообщения, необходимейшими железнодорожными принадлежностями, как для устройства пути, так и для механических заведений. Груз этого парохода и фрахтовая сумма за его плавание обязательно подлежали бы застрахованию, чтобы в случае неудачи риск ограничивался исключительно страховой премией.

Заказать теперь же, также в Англии или Швеции, два буксирных парохода: один – преимущественно морской с осадкою до 9 футов; другой – более приспособленный к речному плаванию, и направить их по назначению с места постройки, совместно с зафрахтованным пароходом, и также при условии застрахования их стоимости и груза. Покупка этих пароходов не только не составит сверхсметного расхода, уклоняющегося от общего плана ассигнований по сооружению Сибирской дороги, но, напротив, прямо подходит под статью вспомогательных предприятий, в числе коих предположено и учреждение пароходств по сибирским рекам. При этом пароходы, доставленные в Красноярск морским путем, обойдутся гораздо дешевле, чем при постройке на месте или тем более при сухопутной перевозке в разобранном виде.

Снарядить и отправить сухим путем промерную партию для исследования течения и устьев р. Енисей.

В зависимости от данных, добытых этими средствами, зафрахтовать в 1894 г. потребное число пароходов, нагрузить их рельсами, скреплениями, подвижным составом, мостовыми частями и т. п. и направить их по назначению, с застрахованием груза и фрахтовой суммы, озаботившись в то же время подготовлением в устье реки достаточных перегрузочных и буксирных средств. Если сравнительный расчет покажет, что при отправлении этих судов из Англии, с грузом английского происхождения, могла бы быть сбережена весьма значительная сумма, то допустить заказ этого груза в Англии, имея в виду, что эта одновременная мера не будет ощутительна для русской промышленности; а сбереженные средства получают назначение самое благожелательное для русских интересов.

Если вышеизложенные предположения будут одобрены Комитетом, то, ввиду общегосударственной важности Сибирской железной дороги и особого значения, которое она имеет для развития наших морских сил в Тихом океане, Его Императорское Высочество, Великий Князь Генерал-Адмирал⁶⁴ соизволил выразить готовность возложить на чинов Морского ведомства суровую задачу исследования устьев и течения р. Енисей». ⁶⁵

⁶⁴ В 1883–1905 гг. генерал-адмиралом Русского флота был великий князь Алексей Александрович (1850–1908).

⁶⁵ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 2 об. – 5 об.

Записка Чихачева стала импульсом для последующих действий Морского министерства. Было решено доставить из Англии морским путем через Карское море и реку Енисей в Красноярск 100 тыс. пудов рельсов, необходимых для постройки среднего участка Сибирской железной дороги.

Енисейские экспедиции Л.Ф. Добротворского и И.И. Залевского 1893 г.

Для выполнения этого проекта были снаряжены две экспедиции: одной из них руководил лейтенант Л.Ф. Добротворский, другой – лейтенант И.И. Залевский. Для доставки рельсов в устье Енисея были зафрахтованы английские пароходы.

Экспедиция лейтенанта Добротворского, подготовившись к плаванию, вышла 16 июля 1893 г. из Думбартона (близ Глазго) в Шотландии. В состав экспедиции, получившей название Енисейской, входили три судна, построенные в Думбартоне: винтовой пароход «Лейтенант Овцын»⁶⁶, колесный пароход «Лейтенант Малыгин»⁶⁷ и парусная баржа «Лейтенант Скуратов»⁶⁸.

На «Овцыне», кроме командира парохода и начальника экспедиции Добротворского, находились лейтенант Д.Ф. Цим и мичман Н.Н. Коломейцев, на «Малыгине» – лейтенанты Е.Л. Шведе (командир парохода) и В.И. Семенов, а так же мичман Ф.Н. Пизани, на «Скуратове» – лейтенанты П.К. Тундерман (командир баржи) и П.И. Паттон, морской врач А.А. Бунге и мичман С.З. Балк.

Суда Енисейской экспедиции пересекли Немецкое (Северное) море, подошли к Норвегии и продолжали путь шхерами до мыса Нордкап, зашли в Вардё, откуда далее направились к проливу Югорский Шар.

16 августа 1893 года суда Добротворского встретились с пароходами «Орест», «Минусинск» и приспособленной для арктического

⁶⁶ Пароход «Лейтенант Овцын» построен в 1893 г. из мягкой стали 0,3 дюйма толщиной. Он имел водоизмещение 370 т, два винта, усиленную обшивку в носовой и кормовой частях, максимальный ход – 11,5 узла. Списан в 1924 г.

⁶⁷ Колесный буксирный пароход «Лейтенант Малыгин» построен в 1893 г., имел длину 50,2 м, ширину 6,7 м, осадку 1 м, парусное вооружение (одна мачта с косыми парусами), скорость до 9 узлов. Экипаж – три офицера, фельдшер и 17 человек команды. Списан в 1957 г.

⁶⁸ Плоскостонная парусная баржа «Лейтенант Скуратов» построена в 1893 году. Она имела водоизмещение 500 т. Ее длина составляла 115 футов (35 м), ширина – 28 футов (8,5 м), осадка около 8 футов (2,5 м). Баржа имела две паровые лебедки и брашпиль, двухмачтовое шхунское вооружение, паровой катер с машиной в четырех силы, трехвесельный вельбот и шлюпку – «нордланку». Баржа могла принимать до 300 т груза.

плавания яхтой «Бленкатра»⁶⁹, находившимися под общим управлением капитана Дж. Виггинса, неоднократно ходившего через Карское море в устье Енисея.

17 августа все суда вышли в Карское море. На протяжении 500 миль пути от Югорского Шара до Енисейской губы экспедиция прошла около 115 миль во льдах или по их окраине. Льды в основном были речного происхождения. Иногда это были обломки ледяных полей, при этом высота их над поверхностью моря редко превышала 7–8 футов.

Участники экспедиции установили огромное влияние воды реки Оби на соленость вод обширного пространства около устья Обской губы. Когда же суда вошли в Енисейскую губу, вода у Бреховских островов оказалась совершенно пресной.

Погода в Карском море стояла тихая, иногда был туман, шел снег и «крупа».

Рекогносцировка пролива между островом Белый и Ямалом, произведенная пароходом «Лейтенант Малыгин», показала, что берега острова нанесены на картах неверно, а весь остров смещен к востоку (на карте) примерно на 10–12 миль. В проливе Малыгина были обнаружены сильные приливо-отливные течения (до 4 узлов), фарватер оказался извилист и загроможден банками, не показанными на карте. Поэтому был сделан вывод о невозможности плавания этим проливом до выполнения подробной описи.

У северной оконечности мыса Матэ-сале⁷⁰ «Лейтенант Малыгин» обнаружил обширный, но мелководный залив, также не показанный на карте.

22 августа 1893 г. экспедиция вошла в Гольчиху, а вслед за ней прибыли и английские пароходы.

Последующая доставка (вверх по реке) была возложена на экспедицию, состоявшую из трех судов, под общим руководством лейтенанта Добротворского. Навстречу экспедиции Добротворского (вниз по Енисею) была направлена особая гидрографическая партия под

⁶⁹ В 1867 г. спущена на воду в качестве канонерской лодки «Ньюпорт». В 1881 г. приобретена британским путешественником А. Юнгом (участником экспедиции по поиску Дж. Франклина) и переименована в «Пандору II». Следующий собственник, Ф.В. Либур-Пофам, назвал яхту «Бленкатрой», которая, после похода 1893 г., ходила в Арктику в 1897–1898 гг. В 1912 г. яхту купил Г.Л. Брусилов, дав ей имя «Святая Анна». При попытке прохождения Северного морского пути пропала без вести в 1914 г.

⁷⁰ Матэ-сале (Маттесале) – мыс на севере полуострова Явай. По-ненецки – Тупой мыс. В 1737 г. Д.Л. Овцын, зная, что ненцы так называют север Гыданского полуострова, посчитал за него северный берег нынешнего о. Шокальского, из-за чего до 1923 г. здесь показывался несуществующий залив. В 1895 г. А.И. Вилькицкий ошибочно отнес название Матэ-сале к нынешнему о. Неупокоева, показав последний соединенным с материком. В 1930 г. экспедиция на пароходе «Мейснер» отнесла название к его нынешнему месту, хотя оно никогда ненцами так не называлось. Они называют так северный берег полуострова Мамонта (поселок Маттюйсала).

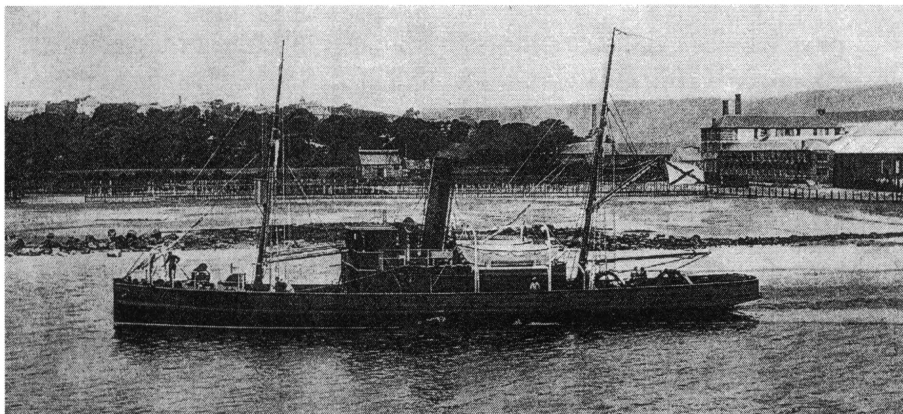
начальством Залевского. В ее задачи входили как предварительная рекогносцировка реки, так и доставка необходимых для перегрузки плавающих средств в Енисейскую губу, в Гольчиху – к месту прибытия английских пароходов с рельсами⁷¹. Практически вся организация этих работ была возложена на ГГУ.

В гидрографическую партию лейтенанта Залевского, кроме него, входили мичман Л.П. Ведерников и 14 нижних чинов. 3 июня 1893 г. экспедиция, снабженная необходимыми инструментами, выехала из Санкт-Петербурга и 26-го числа того же месяца достигла Красноярска. Там Залевскому удалось приобрести винтовой буксирный пароход «Бард», а также нанять у енисейского купца И.Д. Черемных деревянные баржи для доставки рельсов вверх по реке в обмен на доставку его груза в Гольчиху. 17 июля пароход «Бард» с военной командой вышел из Красноярска с одной баржей на буксире, в Енисейске взял еще две баржи, 38 рабочих и 26 июля ушел в Гольчиху. Туда же отправился пароход купца Гадалова «Граф Игнатъев» с тремя другими баржами⁷². На всем пути производилась маршрутная съемка реки с помощью компаса. 13 августа «Бард» прибыл в Гольчиху. Недосток сухих дров стал главной причиной неудачи Залевского, ему не удалось сделать рекогносцировку в Енисейской губе до прихода экспедиции лейтенанта Добротворского и пароходов капитана Виггинса с рельсами (22 августа 1893 г.).

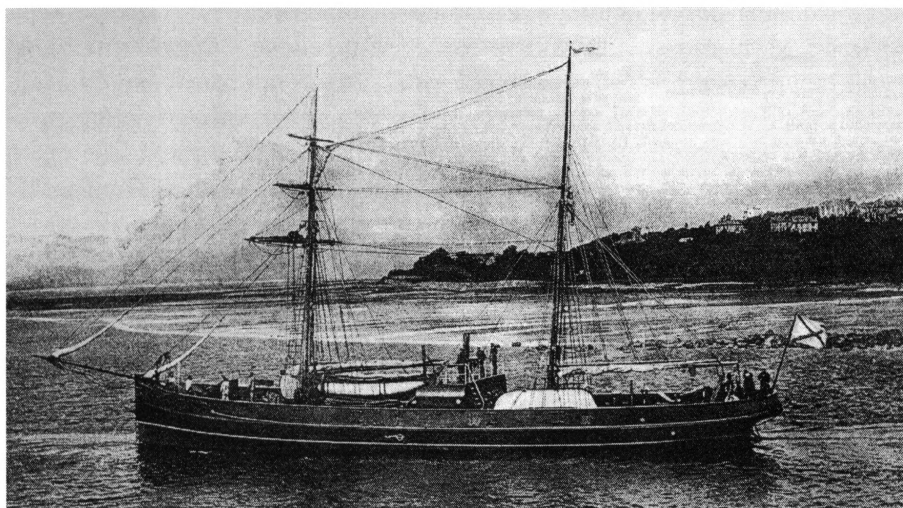
24 августа началась выгрузка рельсов с парохода «Орестес» на баржи. Разгрузка производилась на совершенно открытом плесе с глубиной 20 сажень (1 сажень = 2,13 м). Однако целый ряд штормов помешал успешному проведению операции. 1 сентября погибла самая большая баржа Гадалова с грузом 1357 рельсов: она переломилась, начала быстро наполняться водой и для спасения груза ее пришлось немедленно выбросить на берег. Во время шторма 2–4 сентября погибли еще две баржи Гадалова – одна с 752 рельсами, другая с 806 (они были выброшены на берег и залиты водой). Нагрузив рельсами оставшиеся три баржи, 8 сентября 1893 г. все суда экспедиции лейтенанта Добротворского, пароходы «Бард» и «Граф Игнатъев» пошли вверх по Енисею, а пароход «Орестес» отправился в Архангельск, чтобы там выгрузить остаток рельсов.

⁷¹ В.И. Семенов так описал Гольчиху в своей книге: «Гольчиха – это речка с мелководным баром, впадающая в Енисей... Близ устья построена часовня, белая с зеленой крышей, сооруженная енисейским купцом Кытмановым по обету, данному во время шторма. Тут же находятся лавка, торгующая с инородцами, и магазины для склада рыбы, доставляемой промышленниками. Постоянные жители – Серов, приказчик Кытманова, владельца лавки, и рыбак Иголкин с женой и двумя ребятишками» (Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь / сост. Н.А. Кузнецов. – М.: Паулсен, 2017. – С. 93).

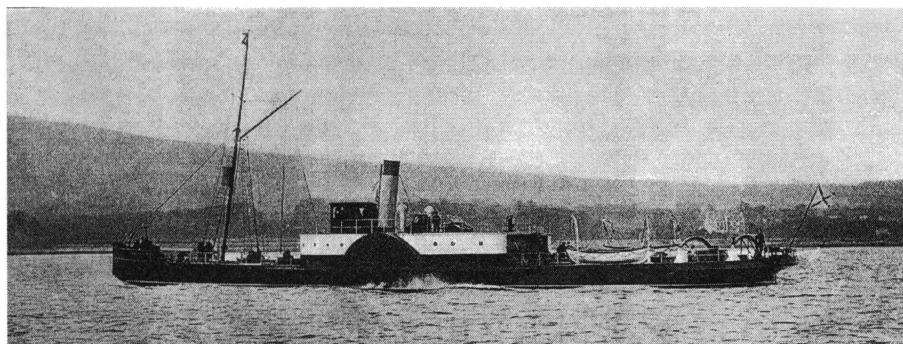
⁷² РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 80.



Двухвинтовой пароход «Лейтенант Овцын».
Воспр. по: «Всемирная литература». 1893. Т. 50.



Стальная баржа «Лейтенант Скуратов».
Воспр. по: «Всемирная литература». 1893. Т. 50.



Колесный пароход «Лейтенант Малыгин».
Воспр. по: «Всемирная литература». 1893. Т. 50.

5 октября все суда благополучно прибыли в Енисейск, где и остались на зимовку. Из привезенных рельсов 506 было отправлено в Красноярск, остальные сложены в Енисейске на берегу. Таким образом, всего в Енисейск и Красноярск было доставлено 1480 рельсов (24,7%), 450 выгружено на берег в Гольчихе (7,5 %), 1149 отправлено в Архангельск (19,2 %) и 2915 рельсов (48,6 %) утонуло в разбитых баржах. На судах была оставлена команда и два офицера, 18 ноября экспедиция Добротворского и гидрографическая партия лейтенанта Залевского оставили Енисейск и 12 декабря вернулись в Санкт-Петербург⁷³.

В результате работ этих экспедиций были составлены две карты реки Енисей (одна партией лейтенанта Залевского, другая – на пароходе «Лейтенант Овцын»), карта плавания пароходов экспедиции лейтенанта Добротворского (от пролива Югорский Шар до селения Гольчиха), планы рекогносцировки пролива Малыгина и бухты к северу от мыса Матэ-сале, план гавани города Енисейска, определены склонение компаса в Енисейском заливе и Луковой протоке реки Енисей, а также три астрономических пункта (селение Гольчиха, Луковая просечка и д. Денежкина)⁷⁴.

От Свято-Троицкого монастыря в Туруханске до океана обе экспедиции пользовались картой, составленной участником Туруханской экспедиции⁷⁵, военным топографом И.Е. Андреевым в 1867–1868 гг.

Таким образом, плавание экспедиции Добротворского еще раз подтвердило полную возможность использования морского пути в Сибирь, так как в течение августа-сентября Карское море и устья рек Оби и Енисея свободны ото льда.

Плавания судов обеих экспедиций по Енисею доказали, что река судоходна на протяжении 1000 верст от устья для судов с осадкой до 20 футов (1 фут = 30,48 см), а на протяжении 1500 верст – с осадкой до 15 футов. До Енисейска могли доходить суда с осадкой 10 футов, а до Красноярска – с осадкой в шесть футов. Главным недостатком судоходства по Енисею оказалось его быстрое течение – местами до 15 верст в час. Это требовало наличия пароходов с сильными машинами⁷⁶.

⁷³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 80 об. – 81.

⁷⁴ Экспедиции Л.Ф. Добротворского посвящены следующие труды ее участников: Семенов В.И., Цим Д.Ф. Морской путь в реку Енисей (результаты экспедиции 1893 г.) // Морской сборник. – Т. ССLXI. – 1894. № 6, неоф. отд. – С. 157–164; Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь // СПб., 1910. В 2017 г. обе работы были переизданы в книге: Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь / сост. Н.А. Кузнецов. – М.: Паулсен, 2017. – 160 с.

⁷⁵ Подробнее см.: Лопатин И.А. Дневник Туруханской экспедиции 1866 года // Записки ИРГО. – Т. XXVIII. № 2. – 1897. – С. 1–191.

⁷⁶ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1893 год // СПб.: 1895. – С. 105–110.

Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря (1894–1896 гг.)

Организация Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря

8 октября 1893 г. начальник ГГУ вице-адмирал П.Н. Назимов представил управляющему Морским министерством адмиралу Н.М. Чихачеву подписанный, кроме него, старшим делопроизводителем Управления подполковником Вилькицким доклад с обоснованием будущих работ в Арктике.

В нем указывалось, что согласно приказаниям Чихачева, ГГУ *«имеет честь представить соображения об организации гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан для обследования устья реки Енисея, Обской губы и мыса Мате-соль (Матэ-сале. – В.С.) и смету расходов.*

Ввиду обширности пространства, подлежащего обследованию, заключающего в себе одной береговой линии более 2½ тысячи верст, подробное гидрографическое описание этой местности стоило бы больших денег и унесло бы много времени, между тем современное состояние картографии этого района наших вод, оставаясь в одном и том же положении в течение полутора лет, настолько неудовлетворительно, что совершенно не может отвечать требованиям безопасности судоходства. В силу такого положения дела Главное Гидрографическое Управление полагало бы, не задаваясь обширными задачами по изучению подробностей, направить все средства к тому, чтобы: 1) трактуемая местность занимала бы на географической сетке по широте и долготе то самое место, какое она имеет, и чтобы таким образом мореплаватели, определив место корабля по обсервации, мог бы уже безошибочно заключать о месте нахождения его по отношению к берегам этой местности, 2) общая форма берегов на карте подходила бы к действительности настолько близко, что при приближении к ним возможно было бы по ним ориентироваться и 3) существующие удобные и закрытые якорные стоянки у берегов были бы нанесены на карту и исследованы настолько, что пользование ими не представляло бы опасений.

Для удовлетворения этих трех положений гидрографические работы должны носить характер точной инструментальной рекогносцировки, основывающейся на возможно большем числе надежных

астрономических определений. Такие определения в больших широтах, хотя и уступают по точности определениям в наших широтах, но, будучи ведены сильными инструментами и с должным опытом и предусмотрительностью, они не только будут отвечать, по мнению Гидрографического Управления, современной надобности, но и могут впоследствии лечь в основу подробных исследований, если в таковых когда-либо явится надобность...»⁷⁷.

Далее предлагался следующий штат экспедиции:

- начальник Гидрографической экспедиции – 1;
- начальник Отдельной съемки – 1;
- помощники начальника Гидрографической экспедиции – 11, из которых:
 - 4 офицера командуют судами: шхуной «Лейтенант Овцын», пароходом «Лейтенант Малыгин», баржей «Лейтенант Скура-тов» и буксиром «Бард» (последний предлагалось назвать именем штурмана Ф.А. Минина или именем геодезиста В.М. Селифонтова, описавшего на оленях полуостров Ямал)⁷⁸;
 - 4 офицера состоят старшими офицерами, 3 – старшими штурманскими офицерами и 1 – врач.

Всего 14 человек.

В докладе предлагалось офицерскому составу *«определить денежное довольствие, установленное действующими в Морском ведомстве общими положениями»*, т.е. на основании табелей I, II и III приложений к статьям 2 и 154 книги XIII Свода Морских Постановлений, *«причем во время плавания выдачу содержания производить совершенно на тех же основаниях, как это было установлено и для чинов, находящихся на этих судах в настоящее время, и считая при этом все четыре судна на время кампании во II ранге...»⁷⁹*. Кроме того, авторы доклада предлагали назначить офицерским чинам подъемные деньги *«в том размере, как они назначены офицерам, посланным на Енисей сухим путем, штаб-офицерам, – по 450 рублей, а обер-офицерам – по 400 рублей, прогоны же по положению»⁸⁰*.

Что касается нижних чинов, находившихся на первых трех судах, по 16 человек на каждом, то Управление признало это количество недостаточным для гидрографических работ. Однако в виду того, что комплектование экспедиции нижними чинами обходится дорого,

⁷⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 156–157 об.

⁷⁸ Там же. Л. 158.

⁷⁹ Там же. Л. 157 об.–158.

⁸⁰ Там же. Л. 159.

Назимов и Вилькицкий полагали дополнить комплект нижних чинов 60 вольнонаемными рабочими, а на пароход «Бард» назначить квартирмейстера, двух рулевых, машинного квартирмейстера 1-й статьи, машиниста и двух кочегаров.

При этом они предлагали денежное довольствие нижним чинам назначить *«согласно действующих постановлений на тех же основаниях, как оно производится нижним чинам, ныне находящимся на упомянутых судах, а отпуск провизии производить по Сибирскому положению...»*⁸¹.

Также нижним чинам предлагалось *«прогоны рас[с]читывать для переезда по почтовым трактам на одну лошадь каждому, а суточное довольствие в пути до подъема флага и по спуске его по 50 копеек в день, считая в том числе для матросов 44,4 коп. стоимости провизионной порции по Сибирскому положению, 2,5 морского довольствия, а для квартирмейстеров и машиниста, сохраняя кроме 50 коп. и следующее им по закону морское довольствие»*⁸².

На случай зимовки Назимов и Вилькицкий предлагали заготовить запас провизии на 10 месяцев на весь личный состав, из расчета по 45 металлических рублей на офицера и по 11 металлических рублей 25 копеек на нижнего чина (ежемесячно). Кроме того, следовало снабдить команду и теплой одеждой – так же, как были экипированы уже находившиеся в Енисейской экспедиции⁸³.

Таким образом, из приведенных соображений расходы на экспедицию должны были составить следующие суммы:

Денежное довольствие офицеров	32 943 руб. 10 коп.
Подъемные деньги офицерам (3 штаб-офицера и 10 обер-офицеров)	5350 руб. 00 коп.
Прогоны в Енисейск и обратно офицерам	6838 руб. 20 коп.
Денежное довольствие команды во время плавания	1385 руб. 70 коп.
Проезд нижних чинов по железным дорогам, пароходам и часть пути на лошадях в оба конца	8125 руб. 00 коп.
Суточное довольствие нижних чинов 2 мес.	2200 руб. 00 коп.
На наем 60 рабочих на 3 месяца	5500 руб. 00 коп.
Экстраординарные расходы по коммерческой части	281 руб. 41 коп.
Пополнение расходных материалов	837 руб. 25 коп.
Экстраординарные расходы по другим частям	2903 руб. 15 коп.
Постройка знаков, значков, плотничий инструмент, окраска знаков и проч.	3000 руб. 00 коп.
Расходные гидрографические материалы	300 руб. 00 коп.

⁸¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 158 об.

⁸² Там же. Л. 159.

⁸³ Там же. Л. 159 об.

Топливо (уголь)	12000 руб. 00 коп.
Приобретение шлюпок	6000 руб. 00 коп.
Провоз инструментов	1000 руб. 00 коп.
Покупка новых инструментов	1000 руб. 00 коп.
На наем зимнего помещения, на 30 ч., на освещение	2000 руб. 00 коп.
На наем чертежной, отопление и освещение	1000 руб. 00 коп.
На покупку мебели для чертежной	300 руб. 00 коп.
Теплая одежда	605 руб. 00 коп.

Всего 113223 руб. 44 коп.

Кроме того, в случае закупки провизии и теплой самоедской одежды для команды сверх того потребуется:

Провизия на 10 месяцев для офицеров	5850 руб. (мет[алл].)
Провизия на 13 месяцев для нижних чинов	9506 руб. (мет.) 25 коп.
Теплая одежда нижним чинам	2840 руб. 00 коп. ⁸⁴

Ознакомившись с докладом, Чихачев 13 октября 1893 г. карандашом наложил следующую резолюцию:

«Г[лавное]. Гидр[ографическое]. Управление.

Прошу составить План работ по обследованию устьев реки Енисея и части берега от порта Диксон до острова Белого, включив остров Сидорова и мыс Матэ-сале. Определение пунктов астрономически. Лишь судовой промер. Как средства для работ рас[с]читывать лишь на шхуну "Овцын", Командир и 3 гидрографа. Баржа. Командир и два офицера, назначение баржи быть складом угля и провизии»⁸⁵.

Таким образом, Чихачев распорядился изменить подготовленный в ГГУ (фактически – Вилькицким) план работ в Арктике.

Уже 15 октября 1893 г. Назимов представил Чихачеву новый доклад с изложением уточненного плана работ по обследованию устьев реки Енисей и части берега от порта Диксона до острова Белого, включая остров Сибирика и мыс Матэ-сале, в основание которого были положены установки Чихачева о том, что работа по обследованию упомянутых вод должна ограничиваться определением астрономических пунктов и производством морского промера и что для этой работы Управление может располагать шхуной «Лейтенант Овцын» с четырьмя офицерами и баржей «Лейтенант Скуратов» (для склада угля и провизии) с тремя офицерами.

⁸⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 160–160 об.

⁸⁵ Там же. Л. 156.



П.Н. Назимов. Воспр. по книге: Болгурцев Б.Н. Морской биографический словарь Дальнего Востока России и Русской Америки. XVII–начало XX вв. Владивосток: Уссури, 1998. С. 138.

В этом плане его автор Вилькицкий указал, что для ориентировки берега будет достаточно иметь астрономические определения через каждые 100 верст и что таким образом потребуется определить около 12 пунктов; такая работа могла быть закончена в одно лето.

В это же лето возможно будет начать и морской промер. Если промер производить от Бреховских островов до мыса Крестовского галсами через одну версту, а далее к северу – через пять верст, то общая длина всех галсов составит 5500 миль. Для выполнения морского промера потребуется около 140 полных рабочих дней.

Кроме того, для связи пунктов промера с берегом необходимо будет *«количество определенных точек на берегу умножить постановкой знаков, которые надлежит определить инструментально»*⁸⁶.

Далее в плане были указаны следующие расходы на экспедицию:

Денежное довольствие офицеров	13407 руб. 00 коп.
Подъемные деньги офицерам	
(2 штаб-офицерам и 5 обер-офицерам)	2900 руб. 00 коп.
Прогоны в Енисейск офицерам	1884 руб. 00 коп.
Денежное довольствие команды во время плавания	703 руб. 50 коп.
Проезд нижних чинов по железным дорогам, парходам и часть пути на лошадях в один конец	2200 руб. 00 коп.
Суточное довольствие нижних чинов на 1 месяц	450 руб. 00 коп.
На наем 20 рабочих на 4 месяца	2400 руб. 00 коп.
Экстраординарные расходы по коммерческой части	320 руб. 00 коп.
Пополнение расходных материалов	700 руб. 00 коп.
Экстраординарные расходы «по другим частям»	1600 руб. 00 коп.
Постройка знаков, значков, плотничьи инструменты, окраска знаков и проч.	1500 руб. 00 коп.
Расходные гидрографические материалы	100 руб. 00 коп.
Топливо (уголь)	6000 руб. 00 коп.
Приобретение шлюпок	1500 руб. 00 коп.
Провоз инструментов	500 руб. 00 коп.
Покупка новых инструментов	1000 руб. 00 коп.
На наем зимнего помещения на 30 чел. команды, на освещение и отопление	2000 руб. 00 коп.
На наем чертежной, отопление и освещение	100 руб. 00 коп.
На покупку мебели для чертежной	300 руб. 00 коп.
Теплая одежда	300 руб. 00 коп.

Всего 40764 руб. 90 коп.⁸⁷

⁸⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 164–165.

⁸⁷ Там же. Л. 166–166 об.

Заслушав доклад Назимова, Чихачев приказал следующее:

«Нижним чинам зимовать в Енисейске при двух офицерах. Остальным офицерам возвращаться в Петербург. Подъемные деньги выдавать: Шт[аб]-офицерам по 450 руб., а обер-оф[ицерам]. по 400 руб., тем же, которые на зиму будут оставаться в Енисейске, увеличивать подъемные деньги против этих окладов на 300 рублей. Жалованье по Сибирскому положению производить круглый год, а оклады морского довольствия определить установленные для заграничного плавания. Вместо вольнонаемной команды взять нижних чинов. На расходы по экспедиции сверхсметным расходом кругло 50000 рублей, и дать движение этому делу, по отношению к испрошению кредита, не дожидаясь докладного дня. Лейтенанта Добротворского опросить, возможно ли достать уголь на Енисее.

Командирам шхуны "Лейтенант Овцын" и баржи "Лейтенант Скуратов", старшим офицерам этих судов и старшим штурманским офицерам производить денежное довольствие по II рангу судов»⁸⁸.

28 октября 1893 г. Назимов подписал составленное оставшимся за старшего делопроизводителя ГГУ Ю.М. Шокальским отношение в счетный отдел Главного управления кораблестроения и снабжения (ГУКиС), в котором сообщалось, что для министра финансов были собраны следующие сведения о прежнем исследовании реки Оби. В 1881 г. по соглашению Министерств финансов и Морского была снаряжена особая экспедиция для обследования Обской губы и дельты р. Оби, состоявшая из начальника полковника КФШ С.А. Моисеева, пяти офицеров морского ведомства, топографа и астронома; общая сумма расходов, необходимых для осуществления этой экспедиции, была определена в 63820 рублей⁸⁹.

27 ноября 1893 г., отвечая на запрос начальника Управления по сооружению Сибирской железной дороги Н.Е. Ададунова, подполковник Вилькицкий сообщил, что в настоящее время в распоряжении Енисейской экспедиции состоят три судна со следующими техническими характеристиками.

Двухвинтовая шхуна «Лейтенант Овцын». Длина – 116 футов, ширина – 23 фута и 6 дюймов. Наибольшее углубление (осадка. – В.С.) – 10 футов. Водоизмещение при углублении 8 футов – 370 тонн. Скорость хода при 8-футовом углублении – 8 ½ узла.

Колесный пароход «Лейтенант Малыгин». Длина – 165 футов, ширина – 22 фута, углубление – 3 фута 6 дюймов. Глубина интрюма – 7 футов и 6 дюймов. Водоизмещение – 300 тонн. Скорость при углублении 3 фута и 6 дюймов – 7 ½ узла, а при буксировке 1000 тонн – 5 узлов.

⁸⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 164–164 об.

⁸⁹ Там же. Л. 167.

Палубный буксир «Бард». Длина – 60 ½ фута, ширина – 13 футов. Глубина интрьума – 6 футов. Скорость – 8 узлов. Буксировал вверх по р. Енисею 10000 пудов.

При этом Вилькицкий указал, что 7 футов равняются 3 аршинам.

В заключение своей справки он отметил, что из этих судов *«два последние вполне пригодны для буксировки грузов как по р. Енисею, так и по р. Ангаре как сильные и мелкосидящие»*⁹⁰.

В последующие два месяца в ГГУ продолжалась подготовка будущей экспедиции. 25 января 1894 г. Чихачев и Назимов направили в КСЖД следующий обширный доклад, автором которого был Вилькицкий:

«Снаряжением экспедиции в р. Енисей имелось в виду ускорить постройку Сибирской железной дороги посредством подвоза морским путем и затем вверх по реке до Красноярска значительного количества рельсов, для ведения работ от названного города одновременно в обе стороны. Осуществимость означенного способа доставки вполне доказана экспедицией, что и было признано Комитетом в заседании 10 Ноября 1893 года.

Морское министерство считало бы, однако, крайне желательным, чтобы деятельность Енисейской экспедиции не была ограничена тем немногим, что ей удалось выполнить в прошедшем году. Морское министерство не может не иметь в виду, что Высочайшее соизволение вести экспедицию под военным флагом последовало в ознаменование служения ея высшим государственным целям; ея плавание доказало доступность Карского моря обыкновенным коммерческим судам и таким образом несомненно поспособствует постепенному оживлению промышленности в Приенисейском крае, и можно с достоверностью предвидеть, что в самом скором времени плавание этих трех судов вызовет последователей, для которых Карское море не будет уже казаться тем недоступным, каким оно представлялось до сих пор, а потому было желательно, чтобы труды наших моряков и появление вновь русского военного флота на водах крайнего севера оставили бы более определенный и прочный след в истории развития морских сношений с Сибирью.

Таким следом, по мнению Морского министерства, должна бы быть опись устьев рек Енисей и Обь и некоторой части Карского моря, связи с более точным изучением вопроса о передвижении в нем льда и определением времени безопасного плавания.

Гидрографическое исследование Северного Ледовитого Океана, произведенное еще в царствование Императрицы Анны Иоанновны, когда средства для астрономических определений мест на земной поверхности были весьма несовершенны, включает в себе значительные неточности в определении положения берегов, доходящие иногда, как показывают случайные астрономические наблюдения позднейшего времени,

⁹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 106–106 об.

до 30 и даже до 60 морских миль, и, не говоря уже о том, что произведенная опись этих мест не дает никаких сведений о направлении фарватеров и положении опасностей, но и самые очертания берегов представляют весьма большие несходства с действительностью.

Вследствие такого плохого состояния картографии нашего северного побережья оба мощные средства для определения места корабля и счисления его пути, которые дает мореплавателю наука кораблевождения, являются в этих плаваниях не приложными (так в тексте. – В.С.): астрономические средства – по причине ошибочного положения пунктов берега на карте по широте и долготе, а навигационные – по причине большой искаженности очертания берегов, таким образом, безопасность плавания здесь ничем не гарантируется и всецело зависит от удачи, между тем как довольно хорошая глубина северных вод и сравнительно малое количество опасностей свидетельствуют о полной в этом отношении доступности этих вод, стоит только озаботиться о правильном положении берегов на географической сетке и о верности их относительного положения с показаниями мест для якорных стоянок и характера распределения глубин, другими словами, дать карту хотя не столь подробную, как карты наших внутренних вод, но верную в своих главных основаниях. Тогда действительно получилась бы надежная почва для морских сношений с Сибирью, развития наших промыслов в тех водах, теперь эксплуатируемых норвежцами, и плодотворного направления лежащих втуне богатств обширного тамошнего края.

Выполнение вышеозначенной задачи представляется в настоящее время в высшей степени своевременным, так как торгово-промышленное оживление Приенисейского края прежде всего отразится на преуспевании Сибирской железной дороги. К тому же ценный материал Енисейской экспедиции, представляющий свыше двух третей затрат по ее снаряжению, уже находится на месте и для производства описных работ достаточно было бы лишь части этого материала, а именно: винтового парохода "Лейтенант Овцын" с баржею "Лейтенант Скуратов"; тогда как пароходы: "Лейтенант Малыгин" и "Бард" могли бы теперь же быть переданы Министерству Путей Сообщения. Трудно представить себе обстоятельства, которые с большою настоятельностью указывали бы на необходимость возобновить слишком давно прекратившиеся правительственные попытки обследования нашего побережья на крайнем севере. В течение целого полувека не было сделано в этом направлении почти ничего, тогда как при Императрице Анне Иоанновне деятели, именами которых названы суда теперешней Енисейской экспедиции, а также другие лица упорно, в течение многих лет, стремились к этой цели, не отступая перед трудностями,

едва преодолимыми при тогдашних скудных средствах. Экспедиции к берегам Сибири были затем неоднократно высылаемы в царствование Императоров Александра I и Николая Павловича, но в последующие затем несколько десятков лет правительство как бы совершенно охладело к этому вопросу. Единственным в этом отношении изъятием за все последнее время была описная экспедиция Полковника Моисеева в Обскую губу, снаряженная Министерством Финансов в 1881 году по частному почину, а именно по ходатайству, возбужденному императорским Обществом для содействия русскому торговому мореходству. Помимо некоторых частных пожертвований на эту экспедицию было ассигновано 63820 рублей, но израсходовании коих работы в следующем году не возобновились, несмотря на выраженную Сибирским купечеством готовность пожертвовать необходимые для этого средства. Затем почин остальных экспедиций позднейшего времени в наш Ледовитый океан принадлежал исключительно частным лицам, и "главным образом" Сидорову; а исполнителями или организаторами всех этого рода предприятий явились преимущественно иностранцы.

По вышеизложенным соображениям, Морское министерство считало бы желательным назначить из числа судов снаряженной в сем году экспедиции пароход "Овцын" и баржу "Лейтенант Скуратов", при 7 офицерах и 36 нижних чинах, в состав гидрографической экспедиции для описи устьев р. Енисея и Оби и части Карского моря, остальные же суда, а именно "Лейтенант Малыгин" и "Бард", теперь же передать в ведение Министерства Путей Сообщения.

При этом, имея в виду близкое соотношение между установлением правильно обследованного Морского пути в Сибирь с деятельностью Сибирской железной дороги, Морское министерство признавало бы справедливым отнести большую часть расходов по снаряжению означенной гидрографической экспедиции на средства, ассигнованные для вспомогательных предприятий, связанных с сооружением помянутой дороги.

Если Комитету угодно будет одобрить взгляд Морского министерства на этот предмет, то имею честь представить при сем смету расходов по снаряжению вышеозначенной экспедиции.

Гидрографическое исследование должно состоять в астрономическом определении пунктов по указанным берегам, в описи берега и в морском промере. Длина береговой линии, подлежащей описанию приблизительно, равна 2 ½ тысячам морских миль, величина же водной поверхности достигает 19 т. кв. морских миль. Допустив в среднем расстояние между астрономическими пунктами не более 150 верст, количество всех определений выразится числом 30. Производя морской промер параллельными линиями в расстоянии получили одна от другой в Енисейской губе

в расстоянии 3 миль, в расстоянии 3 миль в океане и 2 миль в Обской губе, учащая его там, где это будет требоваться характером рельефа дна, общая протяженность всех линий промера получится 20000 миль, на что потребуются до 4000 рабочих часов или около 400 рабочих суток. Съемка берега должна быть произведена с моря.

Таким образом, времени на производство этих работ потребуется от 5 до 6 лет. Первый год должен быть всецело посвящен определению астрономических пунктов и рекогносцировке, для чего суда должны, спустившись по Енисею, войти в Обь и дойти до Обдорска и затем уже на основании добытых данных составить подробный план.

Экспедиция предполагается в следующем составе: 1 Начальник экспедиции и 6 помощников, из которых двое состоят в должностях командиров судов II ранга, двое на них старшими офицерами и двое старшими штурманскими офицерами, нижних чинов 36 человек.

В общую смету расходов из денежного содержания как офицеров, так и нижних чинов включены только добавочные, согласно должностям, столовые, добавочное до Сибирского положения в течение круглого года жалованье и морское довольствие, которое исчислено по заграничному положению, но кредитными рублями.

Расчет содержания экспедиции показан годовой, считая со дня окончания кампании экспедициею настоящего года (10 ноября). С того же года Морское министерство принимает на свой счет содержание чинов, находящихся ныне в Енисейске, сверх семи офицеров и 36 нижних чинов, которые войдут в состав вновь снаряжаемой гидрографической экспедиции.

Хотя в Енисейске еще находятся 3 офицера, но их необходимо заменить, причем Морское министерство принимает на свой счет обратный их проезд в Петербург, введя в смету лишь прогонные деньги офицеров, которые вновь будут назначены.

Часть нижних чинов также придется заменить, вследствие необходимости высылки большого числа специалистов и выслуги некоторыми чинами обязательного срока службы. Поэтому в смету введен проезд в оба конца 18 человек, что близко будет соответствовать действительному предстоящему расходу по этой статье.

Снабжение экспедиции инструментами на сумму свыше 10000 руб. Морское министерство принимает на свой счет.

Ввиду недостаточной выясненности условий, при которых экспедиции предстоит действовать, казалось бы необходимым допустить восполнение перерасхода по одним статьям сбережениями по другим, с тем, чтобы остаток от всей ассигнованной суммы, если таковой окажется, был возвращен в фонд вспомогательных предприятий на общем основании»⁹¹.

⁹¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 168–171.

К этому докладу прилагались смета и несколько таблиц.

Смета расходов на снаряжение в 1894 г. Гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан

Денежное довольствие 7 офицеров по прилагаемой таблице – 17991 руб.

Подъемные деньги офицерам:

2 штаб-офицерам по 450 руб., 5 обер-офицерам по 400 руб. и по 330 руб. на добавочные подъемные деньги 2 офицерам, которые на зиму должны остаться с командой в Сибири – 3500 руб.

Прогоны офицерам в Енисейск и обратно, рассчитывая по 3 лошади как штаб-, так и обер-офицерам, и по 117 руб. 90 коп. на лошадь – 4952 руб.

Проезд в Енисейск и обратно 18 нижних чинов.

Согласно положению проезд одного нижнего чина в один конец обходится 66 руб. 73 коп., что для 18 человек составит 2402 руб. 40 коп. Суточное довольствие, считая по 50 коп. на человека и по 1 месяцу на путь в Енисейск и обратно, составит 540 руб. Провоз багажа 107 руб. 60 коп. – 3050 руб.

Денежное довольствие нижних чинов по прилагаемой таблице – 966 руб.

Морская провизия по 37½ коп. в день на человека на 12 месяцев – 4928 руб.

Топливо (480 тонн по 18 руб.), считая плавание 4 месяца, месяц в 20 рабочих дней и в сутках 14 рабочих часов, а в остальное время предполагая поддержку паров, что при расходе угля 15 пудов в ходовой час и 7 пудов в 1 час на поддержку паров составит около 480 тонн – 8640 руб.

Расходы по комиссариатской части – 320 руб.

Пополнение расходных судовых материалов – 700 руб.

Экстраординарные судовые расходы по другим частям – 1600 руб.

Расходные гидрографические материалы – 100 руб.

Постройка знаков, значков и проч. – 1500 руб.

Наем, отопление и освещение помещения для команды – 1000 руб.

Теплая одежда для нижних чинов – 360 руб.

Ремонт судов (5% стоимости) – 6350 руб.

Итого: 55 657 руб.

Начальник, вице-адмирал Назимов

*Ст. делопроизводитель, подполковник Вилькицкий*⁹²

⁹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 172–172 об.

**Таблица 1. Комплектация судов гидрографической экспедиции
в Северном Ледовитом океане**

	Двухвинто- вая шхуна «Лейтенант Овцын»	Парусная шхуна баржа «Лейтенант Скуратов»	Итого
Офицеров	4	3	7
Квартирмейстеров	1	1	2
Рулевых	3	3	6
Марсовых	1	2	3
Матросов 1-й статьи	6	6	12
Коков	1	1	2
Фельдшеров	1	–	1
Машинных квартирмейстеров 1-й статьи	1	–	1
Машинных квартирмейстеров 2-й статьи	1	1	2
Машинистов	2	–	2
Кочегарных квартирмейстеров	1	–	1
Кочегаров	3	1	4
Всего	25	18	43

Начальник ГГУ, вице-адмирал *Назимов*⁹³

⁹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 173.

Таблица 2. Расчет берегового и морского довольствия офицерским чинам гидрографической экспедиции в устье реки Енисей и Карское море

	Число чинов	Жалованье добавочное до Сибирского положения в год	Столовые в год (добавочн.)	Морское довольствие за 6 месяцев	Итого одному	Всего
Начальник экспедиции	1	540 руб.	1629 руб.	2286 руб.	4455 руб.	4455 руб.
Командиров судов II ранга*	2	324	1212	1926	3462	6924
Старших судовых офицеров на судах II ранга*	2	324	357	972	1653	3306
Старших штурманских офицеров на судах II ранга*	2	324	357	972	1653	3306
Итого	7					17991 руб.

*Помощник начальника гидрографической экспедиции

Начальник ГГУ, вице-адмирал *Назимов*
*Старший Делопроизводитель, подполковник Вилькицкий*⁹⁴

⁹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 174.

Таблица 3. Расчет берегового и морского довольствия нижним чином Гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане

	Число чинов	Добавочное жалованье до Сибирского положения в год	Морское довольствие на 4 месяца по заграничному положению	Одному	Всем
Квартирмейстеров	2	2 руб. 70 коп.	29 руб. 70 коп.	32 руб. 40 коп.	64 руб. 80 коп.
Рулевых	6	1-80	7-20	9-00	168 руб. 75 коп.
Марсовых	3				
Матросов 1-й статьи	12				
Коков	2	4-50	21-60	26-10	52-20
Фельдшеров	1	4-40	74-70	89-10	89-10
Машинных квартирм. 1-й статьи	1	4-40	74-70	89-10	149-10*
Машинных квартирм. 2-й статьи	2	4-50	67-50	72-00	144-00
Машинистов	2	4-50	35-10	39-60	72-00
Кочегарных квартирм	1	4-50	67-50	72-00	72-00
Кочегаров	4	4-50	32-40	36-90	147-60
Итого	36				966 руб. 75 коп.

* В том числе по 60 р. за самостоятельное управление машинами

Начальник ГГУ вице-адмирал *Назимов*

*Ст. делопроизводитель, подполковник Вилькицкий*⁹⁵

25 января 1894 г. Чихачев направил управляющему делами КСЖД А.Н. Куломзину представление Морского министерства о снаряжении в 1894 г. гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан для доклада Комитету⁹⁶. Таким образом, процесс организации экспедиции в высших сферах власти был запущен.

⁹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 175.

⁹⁶ Там же. Л. 176.

Узнав о рассмотрении данного вопроса в КСЖД, министр финансов С.Ю. Витте в своем ответе 7 февраля 1894 г. сообщил следующее:

«...Я должен буду возражать против представления Морского министерства об исследовании устьев Енисея и Оби и части Карского моря с трех точек зрения: 1) с общей в смысле необходимости этой операции вообще; 2) в смысле невозможности отнести расходы на Сибирские предприятия и 3) в смысле предв[арительных]. исчислений... Так как таковые разногласия едва ли удобны, то может быть было бы лучше, если бы Морское министерство предварительно снеслось со мною...»⁹⁷.

На следующий день, 8 февраля, Куломзин отправил «на заключение» Витте представление о производстве гидрографического исследования устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря. Однако только 28 марта 1894 г., предварительно обсудив с Чихачевым это представление и узнав от управляющего Морским министерством, что он при слушании дела в Комитете сделает дополнительное заявление, Витте сообщил Куломзину об отсутствии препятствий «к назначению означенного вопроса к слушанию» в КСЖД и вернул подлинник представления⁹⁸.

В Морском министерстве тем временем вопрос организации будущей экспедиции в Арктику уже активно прорабатывался. 14 марта 1894 г. начальник ГМШ вице-адмирал О.К. Кремер, по приказанию адмирала Чихачева, направил в ГГУ отношение, предписывавшее *«теперь же, в пределах его ведения, озаботиться снаряжением предполагаемой гидрографической экспедиции в реку Енисей и изготовлением судов, долженствующих войти в состав этой экспедиции, а именно парохода "Лейтенант Овцын" и баржи "Лейтенант Скуратов"»*. Кремер сообщал, что для подготовки этих судов «в смысле ремонта» в Енисейск командирован лейтенант Залевский, который затем должен суда эти передать в распоряжение начальника гидрографической экспедиции. Кремер просил сообщить «в возможно непродолжительном времени»:

- кто будет назначен начальником гидрографической экспедиции в реке Енисей;
- кого из офицеров планируется назначить командирами парохода «Лейтенант Овцын» и баржи «Лейтенант Скуратов»;
- когда все эти лица должны будут отправиться в Енисейск;
- к какому времени следует иметь суда экспедиции в готовности начать кампанию;
- по какой срок они должны быть назначены в кампанию⁹⁹.

⁹⁷ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 24.

⁹⁸ Там же. Л. 25, 26–26 об.

⁹⁹ Там же. Л. 179–179 об.

На этом отношении помощник начальника ГГУ генерал-майор К.И. Михайлов наложил следующую резолюцию: *«Относительно пунктов 1 и 2 ответить, что по докладу Упр[авляюще]му Мин[истерств]у Его Высок[опревосходительст]во находит эти назначения преждевременными до окончательного решения вопроса об экспедиции, на пункты же 3, 4 и 5 ответить, как это выяснилось в проекте»*.¹⁰⁰

26 марта 1894 г. в Главный морской штаб был направлен следующий ответ:

«Согласно с представлением в комитет Сибирской железной дороги, гидрографические исследования наших северных берегов предполагается ограничить работами в губах Енисейской и Обской и на пространстве Ледовитого океана, заключающемся между ними, а также частью и в Карском море. Гидрографические исследования должны состоять в астрономическом определении пунктов, в морской съемке берега и в морском промере, допустив в среднем расстояния между пунктами не более 150 верст. Работы рассчитаны на 5–6 лет, но с тем, что постепенность работ была бы соблюдена такая, чтобы настоятельные нужды мореплавания были удовлетворены уже в течение первого года и в крайнем случае, в течение двух лет, почему первый год всецело должен быть посвящен определению астрономических пунктов и съемке берега, но эта последняя работа должна быть производима попутно с астрономическим определением пунктов.

Для экспедиции предполагается воспользоваться пароходом "Лейтенант Овцын" и баржею "Лейтенант Скуратов". Состав экспедиции предполагается следующий: один начальник гидрографической экспедиции и шесть помощников начальника экспедиции, из которых двое состоят в то же время в должности командиров судов, двое – старшими офицерами и двое – старшими штурманскими офицерами.

Содержание эти шесть офицеров получают из окладов, присвоенных соответствующим должностям на судах 2-го ранга. Жалованье как офицеры, так и нижние чины получают по сибирскому положению, а морское довольствие по заграничному, но кредитными рублями. Продолжительность кампании судов – четыре месяца. Офицеры по окончании кампании должны возвращаться в С.-Петербург, за исключением двух, которые будут оставаться при команде и судах.

Впредь до утверждения этого представления Управляющий Морским министерством не нашел возможным предназначить личный состав экспедиции и предоставить Управлению выбрать только офицера, который бы пошел с лейтенантом Залевским в тех видах, чтоб

¹⁰⁰ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 179.

этот офицер впоследствии вошел в состав экспедиции и тем устранились бы издержки по проезду его в С.-Петербург, когда он не будет более нужен лейтенанту Залевскому, но Управление об этом вопросе не поднимало ввиду того, что выбор одного офицера не со стороны Управления, тем более флотского, не может еще нанести ущерба делу. Со своей же стороны, я предполагаю в свое время войти с ходатайством о назначении начальником экспедиции подполковника Вилькицкого, хотя бы на первый год, ввиду того, что астрономические определения в больших широтах требуют большой опытности, так как неточности инструментов и ошибки наблюдений отзываются на точности результата в два и более раз хуже, чем в нашей широте, и что, кроме того, по малому количеству ясных дней, надлежит избрать такого человека, который мог бы найтись и получить определения и в тех случаях, когда по состоянию неба не могут быть приложены заурядные комбинации наблюдений, в каких уже обстоятельствах подполковник Вилькицкий находился в 1887 году, при командировке его на Новую Землю и, несмотря на неблагоприятные обстоятельства для астрономических наблюдений, с успехом выполнил свою задачу. В данном же случае воспользоваться его опытностью в астрономических определениях и в гидрографических работах еще важнее, так как в небольшой срок предстоит выполнить задачу довольно обширную. По этим обстоятельствам также важен и выбор остальных участников экспедиции, которые, неся морскую службу, должны быть и в гидрографическом деле с первого дня работ действительными помощниками начальника экспедиции. В настоящее время на должности двух командиров судов намечено пока три лица: лейтенанты Константин Иванов, Дмитрий Цим и Николай Балкашин, на три же остальные должности имеются в виду лейтенанты Гиляровский и Трухачев и мичманы Богославский, Витков и Измайлов, но кого именно выбрать из этого числа лиц на имеющиеся вакансии Управление еще не решило, так как еще по сие время им собираются сведения о каждом офицере в разных направлениях; когда же экспедиция будет утверждена, то Главное гидрографическое управление сообщит Главному морскому штабу окончательный список состава экспедиции.

Экспедиция должна выехать из С.-Петербурга в середине апреля месяца, дабы в половине мая суда могли выйти из Енисейска вслед за льдами.

Начальник, вице-адмирал Назимов

За старшего делопроизводителя Шокальский»¹⁰¹.

¹⁰¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 184–185 об.

Экспедиция И.И. Залевского и Хр. Г. Майделя в Енисейск и Гольчиху в 1894 г.

В соответствии с указаниями ГМШ 17 марта 1894 г. лейтенант Залевский и его помощник мичман Хр. Г. Майдель выехали из Петербурга в Енисейск, имея следующие поручения:

- принять все меры для предупреждения аварий от весеннего ледохода на судах Енисейской экспедиции;
- пароходы «Малыгин» и «Бард» передать в ведение МПС;
- подготовить пароход «Лейтенант Овцын» и баржу «Лейтенант Скуратов» для предстоящей гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан;
- поднять затонувшие в Гольчихе рельсы и доставить их средствами купца Гадалова в Красноярск.

6 апреля 1894 г. Залевский и Майдель прибыли в Енисейск, где в тот же день осмотрели суда: повреждения баржи «Скуратов» исправлены не были, но некоторые подготовительные работы оказались произведены. 7 апреля начались приготовления к ледоходу: производились сборка машин, погрузка топлива и окалывание судов от льда для ввода их в канал, вырубленный командой для ввода судов в затон (речку Мельничную). Лед убирали взрывами мин (было взорвано 93 штуки). К 16 апреля 1894 г. суда были приготовлены к ледоходу и начали кампанию. В тот же день лед тронулся в Красноярске, а через два дня – в 80 верстах выше Енисейска. Тогда же, 18 апреля, суда стали спешно вытягиваться в устье речки Мельничной: после 37 часов работы всем судам удалось укрыться.

Река Енисей тронулась 21 апреля. На берегу образовался ледяной вал высотой до трех саженей. 26 апреля ниже по течению образовался ледяной затор, и вода стала быстро подниматься. Лед сильным течением понесло в речку Мельничную, он срезал деревянные сваи, на которые были заведены швартовы судов экспедиции. Вода поднялась более чем на 9 м выше ординара и остановилась; суда переменили места и вновь ошвартовались. Ночью затор прорвало, вода стала быстро убывать, и пароход «Лейтенант Малыгин» оказался на мели. Это позволило команде осмотреть подводную часть парохода, а затем и покрасить ее. 2 мая прибывшей ангарской водой «Малыгин» был снят с мели. 3 мая все суда вышли из речки Мельничной в Енисей. Одновременно началась починка парохода «Лейтенант Скуратов» и подготовка пароходов «Лейтенант Малыгин» и «Бард» для передачи в МПС. Последнее было произведено 24 мая – приемщиком этих пароходов был инженер путей сообщения В.Д. Лопатто, прибывший из Красноярска.

Только 5 июля (после 56 дней ремонтных работ) пароход «Лейтенант Скуратов» был спущен на воду.

Пока Залевский занимался ремонтом и подготовкой судов к плаванию, Майдель 12 апреля был отправлен в Гольчиху с четырьмя матросами (один из которых был штатным водолазом), необходимыми инструментами для работы во льду и двухмесячным запасом провизии. Крестьяне, подрядившиеся поднять рельсы в Гольчихе, вытащили из воды только 10 штук, после чего отказались от непосильной для них работы. Майдель же в период с 5 мая по 1 июня 1894 г. поднял 401 рельс. Он и его матросы прекратили подъемные работы тогда, когда вода, выступившая на поверхности льда, больше не позволила это делать.

27 июня в Гольчиху прибыл лейтенант С.З. Балк, в распоряжении которого находились отправленные Гадаловым пароход, три больших баржи, одна малая баржа, паровой катер и 50 рабочих. Совместными усилиями Балк и Майдель до 18 июля подняли 2268 рельсов. Прибывший 20 июля Залевский поднял еще 63 штуки. В общем офицерами и их подчиненными было поднято более 2730 рельсов. В воде осталось 173 рельса (2,9%). Работы были прекращены в связи с необходимостью передать на суда экспедиции водолазов и аппарат.

Пароходы «Граф Игнатъев» и «Москва» перевезли в два приема, к 28 сентября 1894 г., из Гольчихи в Красноярск 3192 рельса.

9 октября Залевский и Майдель, с разрешения начальства, отправились на поиски капитана Виггинса. 15 января 1895 г. они вернулись в Енисейск. 27 февраля Залевский, произведенный в чин капитана 2-го ранга, вернулся в Петербург ¹⁰².

Подготовка Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря весной 1894 г.

Время стремительно приближало отправление Гидрографической экспедиции в Арктику, и потому следовало быстрее определяться с ее участниками. Кандидаты из числа офицеров вызывались на собеседование в ГГУ. Так, например, 6 апреля 1894 г. вице-адмирал Назимов направил начальнику штаба Главного командира Кронштадтской крепости телеграмму:

«Предложите Мичману Степанову 8¹⁰³ прибыть ГГУ по делам службы. Сюртук» ¹⁰⁴.

¹⁰² РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 81–82 об.

¹⁰³ В Российском императорском флоте (как и в армии) в официальных документах имя и отчество (и даже инициалы) не назывались, а было принято применять нумерацию для различения однофамильцев и родственников по службе. Номера «присваивались» в порядке поступления однофамильцев на службу.

¹⁰⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 187.

9 апреля 1894 г. вице-адмирал Назимов подписал отношение в ГМШ по кадровым вопросам. В нем было указано, что в дополнение к отношению от 26 марта 1894 г. за № 1045 ГГУ имеет честь уведомить ГМШ, что управляющий Морским министерством изъявил согласие назначить начальником Гидрографической экспедиции (далее – НГЭ) в Северный Ледовитый океан подполковника (Андрея)¹⁰⁵ Вилькицкого в случае утверждения представления об организации экспедиции для исследования берегов Ледовитого океана. Кроме того, ГГУ просило назначить остальных чинов экспедиции, как ниже указано:

- лейтенанта (Константина) Иванова 8 – помощником НГЭ и командиром парохода «Лейтенант Овцын»;
- лейтенанта (Николая) Балкашина – помощником НГЭ и командиром баржи «Лейтенант Скуратов»;
- мичмана (Александра) Виткова – помощником НГЭ и старшим офицером парохода «Лейтенант Овцын»;
- мичмана барона (Христиана) Майделя – помощником НГЭ и старшим офицером баржи «Лейтенант Скуратов»;
- мичмана (Ивана) Богославского – помощником НГЭ и старшим штурманским офицером парохода «Лейтенант Овцын»;
- мичмана (Павла) Степанова 8 – помощником НГЭ и старшим штурманским офицером баржи «Лейтенант Скуратов».

В отношении также указывалось, что *«ввиду того, что утверждение экспедиции может последовать уже в то время, когда ей надо будет отправляться по назначению, Управление просит о прикомандировании к нему теперь же: Лейтенанта Иванова 8 и Мичманов Виткова и Степанова 8 – для приготовления к Гидрографическим работам»*¹⁰⁶.

Вилькицкий рассматривал и других кандидатов для службы в экспедиции. Так, например, 11 апреля 1894 г. он просил разрешения у П.Н. Назимова о вызове в ГГУ лейтенанта, участника Енисейской экспедиции, Н.И. Патона для переговоров относительно его службы на барже «Лейтенант Скуратов», что в тот же день в своей телеграмме начальнику штаба Кронштадтского порта П.Н. Назимов и сделал¹⁰⁷. Очевидно, кандидатура Патона не устроила Вилькицкого или он сам отказался от назначения в экспедицию, так как его в последующих списках не было.

Вилькицкий старался решить вопрос и медицинского обеспечения личного состава. 7 апреля генерал-майор К.И. Михайлов подписал подготовленное Вилькицким отношение в ГМШ с просьбой назначить

¹⁰⁵ В скобках указаны имена, дописанные в документе карандашом.

¹⁰⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 193–194.

¹⁰⁷ Там же. Л. 197, 200.

второго фельдшера для баржи «Лейтенант Скуратов» (первый должен был находиться на пароходе «Лейтенант Овцын»), так как баржа не всегда будет находиться вместе с пароходом.

Однако 22 апреля 1894 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Е.И. Алексеев сообщил, что управляющий Морским министерством признал такое ходатайство преждевременным. Поэтому генерал-майор Михайлов указал в резолюции: *«В случае если экспедиция будет разрешена, возобновить ходатайство»*¹⁰⁸.

Кроме отбора кандидатов в экспедицию, Вилькицкий старался заботиться и о повышении их профессиональной подготовки, а также был заинтересован в консультациях опытных полярников. В связи с этим 27 апреля 1894 г. П.Н. Назимов направил начальнику НМА вице-адмиралу Д.С. Арсеньеву отношение следующего содержания:

«Милостивый Государь Дмитрий Сергеевич!

*В начале мая сего года предполагается отправить в реку Енисей и Карское море гидрографическую экспедицию, состоящую из 7 офицеров. Из числа офицеров экспедиции лейтенанты Иванов 8 и Степанов 8 окончили вверенную Вашему Превосходительству академию и хотя основательно знакомы с производством астрономических наблюдений, но имеют надобность восстановить навык к наблюдениям. Ввиду сего прошу Ваше Превосходительство разрешить вышеназванным офицерам до отправления экспедиции практиковаться в производстве на обсерватории Морского Училища под наблюдением подполковника Вилькицкого...»*¹⁰⁹

3 мая 1894 г. Д.С. Арсеньев ответил согласием¹¹⁰.

29 апреля вице-адмирал Назимов подписал известному полярнику, участнику Енисейской экспедиции, морскому врачу А.А. Бунге следующее письмо:

*«Солидное знакомство Ваше с северными окраинами Сибири и берегами Северного Ледовитого океана, вынесенное из Ваших многократных и много полезных туда путешествий, побуждает меня обратиться к Вам с просьбою не отказать сделать свои указания предстоящей экспедиции в Северный Ледовитый океан, которые будут еще тем более ценны, так как в экспедицию не предполагается назначить врача»*¹¹¹.

30 апреля 1894 г. генерал-майор К.И. Михайлов направил директору ГФО Петербургской Академии наук Г.И. Вильду отношение,

¹⁰⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 189, 214.

¹⁰⁹ Там же. Л. 224.

¹¹⁰ Там же. Л. 240.

¹¹¹ Там же. Л. 227.

в котором просил разрешить подполковнику Вилькицкому и лейтенанту Иванову произвести наблюдения с магнитным теодолитом и инклинатором, принадлежащими морскому ведомству, на магнитной обсерватории в Павловске во вторник и в среду 3 и 4 мая ¹¹².

Пока Вилькицкий и Иванов занимались в Павловской магнитной обсерватории, в Географическом обществе готовилось письмо о дополнительных исследованиях для начальника экспедиции. 5 мая 1894 г. вице-председатель ИРГО П.П. Семенов обратился к управляющему Морским министерством со следующим письмом:

«Милостивый государь Николай Матвеевич.

Вашему Высокопревосходительству известно, что Императорское Русское Географическое Общество уже несколько лет занято выполнением выработанного им плана по изучению распределения силы тяжести в пределах России и, благодаря просвещенному вниманию Вашего Высокопревосходительства, имело возможность при помощи имеющего честь служить под Вашим начальством действительного своего члена Вилькицкого произвести особенно интересный и важный по полученным результатам ряд соответствующих работ на Новой Земле, в Архангельске и др. местах.

По дошедшим до меня сведениям А.И. Вилькицкий командирован ныне Вашим Высокопревосходительством для заведывания работами по обследованию устьев рек Енисея и Оби и на него, в частности, возлагается производство определений географических координат.

Ввиду сего обстоятельства имею честь, от имени Императорского Русского Географического Общества, обратиться к Вашему Высокопревосходительству с усерднейшею просьбою: не признали ли бы Вы возможным разрешить Вилькицкому произвести попутно в некоторых пунктах по Енисею и Оби наряду с астрономическими наблюдениями, Вами на него возлагаемыми, и определения длины секундного маятника прибором, принадлежащим Императорскому Русскому Географическому Обществу?

Направленные к определению действительного вида Земли желательные наблюдения силы тяжести в столь северных пунктах и притом исполненные таким первоклассным наблюдателем, как Вилькицкий, удостоенным Императорским Русским Географическим Обществом за подобные наблюдения, уже им произведенные с Вашего разрешения, по поручению Общества, медали имени Графа Ф.П. Литке¹¹³,

¹¹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 231.

¹¹³ В 1891 г. отчет А.И. Вилькицкого о наблюдениях над качаниями поворотных маятников Репсольда в Орле, Липецке и Саратове был опубликован в «Записках ИРГО», а затем, по распоряжению ИРГО, был издан в виде отдельного оттиска в типографии Академии наук. На заседании Совета ИРГО 11 января 1892 г. за тщательную обработку маятниковых наблюдений А.И. Вилькицкому была присуждена золотая медаль имени Ф.П. Литке.

могут, смею думать, быть бесполезны и для той непосредственной цели, точнейшему определению положения устьев двух великих сибирских рек и лежащего промеж этих устьев побережья, какая, согласно указаниям Вашего Высокопревосходительства, предстоит снаряжаемой Вами экспедиции, долженствующей, по мысли Вашего Высокопревосходительства, пролить желанный свет на столь неясные еще очертания северного Сибирского побережья.

Пользуюсь настоящим случаем, чтобы возобновить Вашему Высокопревосходительству уверения в отличном моем к Вам уважении и совершенной преданности»¹¹⁴.

В тот же день, 5 мая, адмирал Чихачев в своей резолюции ГГУ указал: «Очень рад буду, если Г. Вилькицкий не в ущерб своего прямого дела примет на себя поручение Геогр[афического]. Общест[ва]»¹¹⁵.

Одной из забот Вилькицкого было обеспечение участников будущей экспедиции в Арктику приборами и инструментами. Поэтому 9 апреля 1894 г. Михайлов подписал телеграмму в Кронштадтскую морскую обсерваторию с просьбой выдать лейтенанту Иванову круг Репсольда. Однако из полученного 11 апреля ответа выяснилось, что этот инструмент в 1891 г. отправлен во Владивосток¹¹⁶. Возникшую проблему вновь пришлось решать Вилькицкому.

Уже на следующий день, 12 апреля, П.Н. Назимов подписал подготовленное Вилькицким письмо директору Николаевской главной астрономической обсерватории академику Ф.А. Бредихину:

«Милостивый государь Федор Александрович.

Имеющийся в распоряжении Гидрографического Управления Репсольдов вертикальный круг отправлен во Владивосток. Между тем предстоящим летом предполагается послать экспедицию в Северный Ледовитый океан для производства гидрографических работ. Так как астрономические работы в больших широтах наиболее страдают от ошибок наблюдений, то отсутствие такого сильного и вместе с тем портативного инструмента, как Репсольдов вертикальный круг, ставит меня в затруднительное положение, а потому я имею честь обратиться к Вашему Превосходительству с покорнейшею просьбою, не признаете ли Вы возможным отпустить для экспедиции Репсольдов круг, который Вы столь обязательно давали в 1892 году подполковнику Вилькицкому для определения времени при наблюдениях над маятником? В случае Вашего разрешения я прошу Вас уведомить для

¹¹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 257–259.

¹¹⁵ Там же. Л. 257.

¹¹⁶ Там же. Л. 192, 196.

командирования за инструментом г. Вилькицкого, которого предполагается назначить начальником экспедиции.

Примите уверение в совершенном почтении и преданности»¹¹⁷.

15 апреля Бредихин отправил в ГГУ свой ответ: «...Принадлежащий вверенной мне Обсерватории переносный вертикальный круг Репсольда для намеченных в нынешнем году в Пулкове работ может быть заменен другим инструментом, а потому охотно может быть отпущен на лето нынешнего года для экспедиции в Северный Ледовитый океан...»¹¹⁸.

Этот ответ был получен в ГГУ лишь 22 апреля 1894 г. На следующий день Назимов подписал письмо к начальнику Военно-топографического отдела Главного штаба генерал-лейтенанту И.И. Стебницкому с просьбой «отпустить» на предстоящее лето под расписку подполковнику Вилькицкому одну или две легкие мензулы Шмалькальдера и одну буссоль Стефана. 5 мая 1894 г. Стебницкий сообщил Назимову, что распорядился передать Вилькицкому одну легкую мензулу и одну буссоль Стефана.¹¹⁹

Одновременно 23 апреля 1894 г. Назимов направил главному инспектору морской артиллерии контр-адмиралу С.О. Макарову следующее письмо:

«Милостивый Государь Степан Осипович.

Года 4 тому назад испытывался в Артиллерийском классе дальномер Гербста и пригодным для артиллерийских наблюдателей, насколько это известно Гидрографическому Управлению, признан не был; между тем при гидрографических исследованиях в Северном Ледовитом океане, каковые предполагаются текущим летом, он мог бы с пользою быть употребляем при нанесении на карту подробностей берега.

Ввиду изложенного, я имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство передать названный дальномер на время Главному гидрографическому управлению, который в случае Вашего на то согласия может принять из Артиллерийского класса Лейтенант Степанов 8^й.

О последующем я прошу Ваше Превосходительство благоволить меня уведомить в возможной скорости ввиду приближения срока отправки экспедиции, если таковая будет утверждена.

Примите уверение в совершенном почтении и преданности»¹²⁰.

Уже 29 апреля С.О. Макаров ответил, что не имеет «препятствий» к передаче ГГУ дальномера Гербста¹²¹.

¹¹⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 202–202 об.

¹¹⁸ Там же. Л. 203.

¹¹⁹ Там же. Л. 209, 254.

¹²⁰ Там же. Л. 210–210 об.

¹²¹ Там же. Л. 237.

Двумя днями ранее, 27 апреля 1894 г., П.Н. Назимов направил отношение главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу Н.И. Казнакову, в котором сообщил о предстоящей гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан и о том, что ей был бы крайне полезен «прибор для микрометрических измерений угловой высоты». П.Н. Назимов просил «отпустить» в экспедицию два микрометра Люжоля под расписку лейтенанта Иванова. В ответной телеграмме Казнаков выразил свое согласие¹²².

Вилькицкому как будущему начальнику экспедиции приходилось решать и финансовые вопросы. 7 апреля 1894 г. генерал-майор К.И. Михайлов направил подготовленное Вилькицким отношение в Счетный отдел Главного управления кораблестроения и снабжения (ГУКиС) с просьбой указать, какие меры могли бы быть предложены для облегчения труда по ведению отчетности Гидрографической экспедиции *«по исключительности условий, в которых будет находит[ь]ся снаряжаемая экспедиция»*, какие и из какого учреждения должны быть выданы книги¹²³.

В ответе от 12 апреля 1894 г. начальник Счетного отдела ГУКиС сообщал, что полагает возможным «счетные обязанности» чинов гидрографической экспедиции ограничить следующим образом:

- а) по денежной части – представлением краткого отчета в израсходовании отпущенных им сумм с приложением к нему надлежащих оправдательных документов;
- б) по материальной части – ведением одной общей для всех судов экспедиции материальной прихода-расходной книги и представлением из нее одной за всю кампанию ведомости о приходе, расходе и остатке материалов, припасов и вещей с приложением документов; и
- в) по комиссариатской части – представлением расчета о расходе на морскую провизию для чинов экспедиции по наличному числу этих чинов, по числу месяцев их плавания и согласно определенной на каждого чина норме ежедневного расхода.

Однако для приведения этих предположений в исполнение он считал необходимым получить согласие Департамента военной и морской отчетности Государственного контроля¹²⁴.

23 апреля 1894 г. Назимов и Вилькицкий направили соответствующее отношение в этот Департамент, указав, что разрешение Управлению желательно иметь *«в самом непродолжительном времени, так как экспедиция, в случае ее утверждения, должна будет выехать не позже самых первых чисел мая»*¹²⁵.

¹²² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 225–225 об., 235.

¹²³ Там же. Л. 188.

¹²⁴ Там же. Л. 201–201 об.

¹²⁵ Там же. Л. 211–211 об.

30 апреля 1894 г. генерал-контролер Департамента военной и морской отчетности Госконтроля сообщил, что не встречает препятствий к ведению на судах экспедиции денежной отчетности способом, предложенным Счетным отделом, но просит ГГУ о ведении на судах материальной отчетности хотя и в одной книге, но *«с подразделением по судам и отдельным содержаниям, что будет вполне согласоваться и с требованиями счетно-судового устава»*¹²⁶.

Кроме научных, финансовых и хозяйственных вопросов Вилькицкому следовало позаботиться и о правовой составляющей своей деятельности как начальника экспедиции. В связи с этим П.Н. Назимов 29 апреля 1894 г. направил в Главное военно-морское судное управление отношение, в котором сообщил о предполагающейся гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан в составе двух судов и запросил указаний относительно производства судебных дел по проступкам нижних чинов в плавании и во время зимовки в Сибири¹²⁷.

7 мая 1894 г. главный военно-морской прокурор сообщил следующие, утвержденные управляющим Морским министерством,

«...Предположения относительно дисциплинарной власти начальствующих лиц на судах учреждаемой гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан и производства суда по преступным деяниям нижних чинов экспедиции.

Во время плавания и производства гидрографических работ до закрытия навигации начальствующие лица экспедиции пользуются в дисциплинарном отношении: а) начальник экспедиции – правами командира судна 1-го или 2-го ранга (Воен[но].-Мор[ского]. Дисц[иплинарного]. Уст[ава], ст. 42 и 60); б) командиры судов экспедиции – правами командиров судов 3-го и 4-го рангов (там же, ст. 40 и 58); и в) прочие офицеры и начальствующие лица из нижних чинов – правами соответственно занимаемым ими на судах должностям и званиям (там же, ст. 32–38, 55 и 56).

На берегу, во время пребывания в г. Енисейске, офицер, остающийся за старшего, пользуется дисциплинарною властью помощника экипажного командира или командира судна 3-го или 4-го ранга (Воен.-Мор. Дисц. Уст., ст. 28 и 49 по приказу 12 сентября 1891 г., № 99), а другой офицер – властью младшего офицера роты (там же, ст. 25).

Во время плавания и исполнения гидрографических работ дела о преступных деяниях нижних чинов экспедиции производятся по правилам Раздела I Книги 3 части II Военно-Морского Судебного Устава (ст. 1066–1109), причем корабельный суд учреждается по каждому из

¹²⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 233 об.–234.

¹²⁷ Там же. Л. 228.

подведомственных экипажному суду дел отдельно (ст. 1072), а суд особой комиссии, назначаемой на основании 1105 ст. помянутого Устава, собирается под председательством старшего из командиров судов экспедиции; начальник же экспедиции по всем вообще делам, возникающим на этих судах, пользуется правами начальника отряда.

Во время пребывания экспедиции, на зимовке, в г. Енисейске дела о преступлениях нижних чинов экспедиции производятся порядком, указанным в Высочайше разрешенном, 22^{го} Ноября прошлого года, всеподданнейшем докладе, копия с коего при сем прилагается. В этом же порядке получают направление и разрешение и не подведомственные корабельному суду дела по преступлениям, не связанным с нарушением законов дисциплины и военно-морской службы, по коим во время плавания было произведено одно лишь предварительное следствие (Воен[но].-Морск[ого]. Суд[ебного]. Уст[ава]., ст. 1108 и 1109)»¹²⁸.

В прилагаемом докладе по Главному военно-морскому судному управлению указывалось следующее:

«Испрашивается Высочайшее разрешение

Установить, в виде временной меры, чтобы, применительно к правилам производства суда о морских чинах в Архангельском порте, дела о нижних чинах Енисейской экспедиции, подлежащие ведению экипажного суда, рассматривались в суде ближайшего к Енисейску резервного батальона, и чтобы дела о преступлениях морских чинов названной экспедиции, подведомственные военно-морским судам, разрешались подлежащим военно-окружным или временным военным судом, с присвоением старшему из командиров судов экспедиции прав экипажного командира по преданию суду.

Согласно отзыву, за Военного Министра, Генерал-Адъютанта Обручева, к установлению настоящей меры со стороны Военного ведомства препятствий не встречается».

На подлинном рукою Его Императорского Высочества Генерал-Адмирала написано: «Высочайше разрешено». 22 ноября 1893 г.

Подписал Генерал-Адмирал Алексей;

скрепил Главный Военно-Морской Прокурор К. Виноградов¹²⁹.

Вилькицкому необходимо было позаботиться и о различных запахах. 8 апреля 1894 г. в Енисейск лейтенанту Залевскому была отправлена телеграмма за подписью генерал-майора Михайлова следующего

¹²⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 248–249.

¹²⁹ Там же. Л. 250.

НАЧАЛЬНИКЪ
ГЛАВНАГО
ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО
УПРАВЛЕНІЯ.
М. М.

Милостивый Государь

Дмитрій Сергѣевичъ

Въ С.-Петербургѣ

27 Апрѣля 1894 г.

№ 1553

Отпускъ. 7/ 204

Въ началѣ мая сего года предполагается отправить въ рѣку Енисей и Карское море гидрографическую экспедицію, состоящую изъ 7 офицеровъ. Изъ числа офицеровъ экспедиціи лейтенанты Ивановъ 8 и Степановъ 8 окончили вѣренную Вашему Превосходительству академію и, хотя основательно знакомы съ производствомъ астрономическихъ наблюдений, но имѣютъ надобность возстановить навыкъ къ наблюдениямъ. Въ виду сего прошу Ваше Превосходительство разрѣшить вышеназваннымъ офицерамъ до отправки экспедиціи практиковаться въ производствѣ на обсерваторіи Морского Училища подъ наблюдениемъ подполковника Вилькицкаго.

Примите увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и таковой же преданности.

Подписавъ: Николай Николаевичъ Назимовъ

Взвѣсивъ: М. М. Назимовъ

Его Превосходительству
Д. С. Арсеньеву.

содержания: *«Проданы ли консервы, ружья и другие запасы, если проданы, то, чего нельзя купить в Енисейске, телеграфируйте»*¹³⁰. Через три дня Залевский сообщил, что кроме проданного оружия, «все имеется в большом запасе»¹³¹.

22 апреля Вилькицкий направил Залевскому телеграмму, в которой запрашивал, выслать ли его карту и как идет приготовление судов¹³². Через четыре дня Вилькицкий телеграммой сообщил Залевскому, что карты ему высланы¹³³.

Кроме того, 12 апреля Вилькицкий направил телеграмму в Тюмень – в контору пароходства Игнатова¹³⁴ – с вопросом: *«Пойдет ли весною пароход из Тюмени в Ачинск Чулымом и когда...»*¹³⁵. Оттуда был получен 18 апреля ответ о том, что пароходы в Ачинск пойдут из Томска¹³⁶.

28 апреля в Тюмень уездному исправнику была отправлена другая телеграмма, подписанная генерал-майором Михайловым, с вопросом, по каким дням в мае будут отходить пароходы в Томск¹³⁷.

Поскольку ответа в течение пяти дней не было, Михайлов 3 мая подписал еще одну телеграмму в Тюмень, исправнику: *«Если дни отхода пароходов в Томск не выяснены, то сообщите, сколько раз в неделю будут отходить. Ответ уплачен»*¹³⁸.

Пока велась телеграфная переписка на линии Петербург – Тюмень, из Енисейска пришли тревожные вести. 28 апреля 1894 г. Залевский сообщал: 26 апреля, при образовании ледяного затора в Енисее в речке, где стоял пароход «Скуратов», льдом выворотило часть свай, оборвало швартовные концы судна и его прижало к «стенке канавы»; после убыли воды придется ждать «ангарской воды» (10–15 дней), чтобы привести судно в порядок¹³⁹.

После уточняющей телеграммы Михайлова Залевский 30 апреля ответил: *«Пока не пройдет Ангара, нельзя работать. Через 7–10 дней можно начать. Исправление не задержит экспедиции»*¹⁴⁰.

¹³⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 190.

¹³¹ Там же. Л. 196.

¹³² Там же. Л. 204.

¹³³ Там же. Л. 215.

¹³⁴ В 1864 г. купец И. Игнатов основал в Тюмени судостроительный завод. В 1871–1915 гг. на нем было построено 115 больших судов, значительное количество барж, шлюпок и катеров. В 1875 г. Игнатовым было основано собственное пароходство, ставшее одним из крупнейших в Западной Сибири.

¹³⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 198.

¹³⁶ Там же. Л. 199.

¹³⁷ Там же. Л. 226.

¹³⁸ Там же. Л. 239.

¹³⁹ Там же. Л. 238.

¹⁴⁰ Там же. Л. 230, 236.

Коммерческий интерес англичан

В то время, когда в ГГУ шла напряженная работа по подготовке Гидрографической экспедиции в устье Енисея и Оби, английские предприниматели были озабочены перспективами своего бизнеса. 20 (8) апреля 1894 г. господа Хогг и Робинзон направили письмо на имя морского министра России на английском языке¹⁴¹. 23 апреля 1894 г. штабс-капитан КФШ Д.П. Бронников, по приказанию руководства ГГУ, сделал следующий перевод этого письма:

«Адмиралтейское транспортное агентство

101 Лиденхолл Стрит

Лондон 20 апреля 1894 г.

Милостивый Государь.

По поводу посылки в прошлом году на пароходе "Orestes" рельс в реку Енисей и факта неполучения нами до сих пор заказа от Вашего Правительства дальнейшей транспортировки в нынешнем году, нам кажется, что может быть встретившиеся затруднения в доставке подходящих лихтеров для погрузки рельс в селение Гольчиха, побудили Ваше Превосходительство прекратить дальнейшее транспортирование при подобных условиях.

Имея это ввиду, мы вошли в соглашение с Капитаном Виггинсом и гг. Болков, Ванган и К° для заключения контракта по соглашению их доставить от 1000 до 12 000 тонн рельсов в Луковую Протоку, с условием, что Ваше Превосходительство заплатит только за количество рельс, доставленных к этому месту.

Не вдаваясь в дальнейший ход дела, при этих условиях мы были бы весьма обязаны за сообщение нам в скорейшем времени, подходят ли эти условия Вашему Превосходительству.

Имеем честь быть Вашими покорными слугами

Хогг и Робинзон»¹⁴².

Когда перевод был доложен управляющему Морским министерством, Н.М. Чихачев дал указание ГГУ написать просителям, чтобы они адресовались непосредственно к министру путей сообщения. В письме от 27 апреля 1894 г. англичан попросили «...обратиться непосредственно в Министерство Путей Сообщения, так как там сосредоточена вся деятельность по постройке Сибирской железной дороги и все вопросы, имеющие к этому отношение»¹⁴³.

¹⁴¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 205–206.

¹⁴² Там же. Л. 207.

¹⁴³ Там же. Л. 208.

Хогг и Робинзон последовали данному им совету. *«Согласно Вашему ценному указанию мы обратились письменно к Его Превосходительству г. Министру Путей Сообщения по предмету посылки небольшого груза рельс из Миддельбро в течение настоящего сезона к Луковой Протоке»*, – сообщали английские предприниматели управляющему Морским министерством России в письме от 1 июня (20 мая) 1894 г.¹⁴⁴

Утверждение состава экспедиции

3 мая 1894 г. на заседании КСЖД было заслушано внесенное адмиралом Чихачевым «дело о производстве гидрографического исследования устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря». В результате было принято следующее решение:

«Признавая целесообразность положить начало в деле исследования Сибирского побережья, Комитет, за изъявленным Министром Финансов согласием, считал возможным отпустить из фонда вспомогательных предприятий средства на расходы по предположенной Управляющим Морским министерством в течение 1894 и 1895 гг. с тем, чтобы потребные на сей предмет в последующие годы суммы были относимы на общие ресурсы морского ведомства. Засим во внимание к затруднительности задачи, предстоящей чинам помянутой экспедиции, не находя возражений против испрашиваемого Генерал-Адъютантом Чихачевым увеличения довольствия командируемых в состав оной офицеров и нижних чинов, Комитет полагал:

I. Предоставить Управляющему Морским министерством снарядить в текущем году гидрографическую экспедицию для изучения устьев рр. Енисея и Оби и части Карского моря.

II. Предоставить всем чинам означенной (п. I) экспедиции добавочное в течение круглого года до Сибирского положения жалованье и морское в течение плавания довольствие по заграничному положению (но в кредитных рублях), а равным образом подъемные деньги офицерам – в размере четырехсот рублей в год каждому, остающимся на зиму в Сибири – сверх того по триста рублей каждому.

III. Потребные на снаряжение помянутой (п. I) экспедиции суммы: в 1894 г. – пятьдесят две тысячи триста пятьдесят три рубля и в 1895 г. – пятьдесят пять тысяч шестьсот пятьдесят семь рублей, а всего сто восемь тысяч десять рублей отнести на счет фонда вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги с тем, чтобы возможные от настоящего ассигнования остатки были возвращены в названный фонд и в распоряжение Комитета сей дороги, и

¹⁴⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 269.

IV. Разрешаемые к расходованию в сем году 52 353 р. (п. III) отнести на счет суммы, назначенной на непредвиденные расходы по §19 сметы расходов на 1894 г. из фонда вспомогательных предприятий, связанных с постройкой Сибирской железной дороги»¹⁴⁵.

5 мая 1894 г., после словесного приказа управляющего Морским министерством, П.Н. Назимов просил распоряжения ГМШ о назначении в состав экспедиции Северного Ледовитого океана следующих офицеров:

- КФШ подполковника Андрея Вилькицкого – начальником гидрографической экспедиции (далее – НГЭ) в Северном Ледовитом океане;
- лейтенанта Константина Иванова 8 – помощником НГЭ и командиром парохода «Лейтенант Овцын»;
- лейтенанта Николая Балкашина – помощником НГЭ и командиром баржи «Лейтенант Скуратов»;
- лейтенанта Павла Степанова 8 – помощником НГЭ и старшим офицером баржи «Лейтенант Скуратов»;
- мичмана барона Христиана Майделя – помощником НГЭ и старшим офицером парохода «Лейтенант Овцын»;
- мичмана Александра Виткова – помощником НГЭ и старшим штурманским офицером баржи «Лейтенант Скуратов»;
- мичмана Ивана Богославского – помощником НГЭ и старшим штурманским офицером парохода «Лейтенант Овцын»¹⁴⁶.

В тот же день, 5 мая 1894 г., ввиду состоявшегося утверждения КСЖД экспедиции в Северный Ледовитый океан, Назимов направил в ГМШ просьбу о назначении фельдшера на баржу «Лейтенант Скуратов»¹⁴⁷.

Через два дня генерал-майор Михайлов дополнительно сообщил в ГМШ о том, что требуемый на баржу «Лейтенант Скуратов» фельдшер (нижний чин, снабженный «срочным обмундированием») должен быть готов к отправке в г. Енисейск во вторник 10 мая и явиться к командиру баржи лейтенанту Балкашину, так как экспедиция отправляется из Санкт-Петербурга в среду, 11 мая 1894 г. Кроме того, в отношении указывалось, что содержание фельдшера в пути и расходы на проезд будут полностью отнесены на «особые ассигнования Управления»¹⁴⁸.

В целом же для завершения подготовки экспедиции, производства необходимых закупок и ее отправления адмирал Н.М. Чихачев, по докладу вице-адмирала Назимова от 5 мая 1894 г., разрешил

¹⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 262–262 об.

¹⁴⁶ Там же. Л. 241–241 об.

¹⁴⁷ Там же. Л. 242.

¹⁴⁸ Там же. Л. 247.

производить *«отпуск денег из сумм Морского министерства, с возмещением их впоследствии суммами, которые будут ассигнованы Сибирским Комитетом»*¹⁴⁹.

В тот же день, 5 мая, генерал-майор Михайлов направил в Департамент общих дел МВД отношение с просьбой «в возможной скорости» выдать офицерам Вилькицкому, Балкашину, Иванову, Степанову, Богославскому и Виткову открытые листы на беспрепятственное следование к месту назначения экспедиции¹⁵⁰. 7 мая шесть открытых листов были направлены в ГГУ, и там их получил лейтенант Балкашин¹⁵¹.

Тогда же, 7 мая, Назимов сообщил в ГМШ о количественном составе предстоящей экспедиции в Северный Ледовитый океан и просил о перечислении парохода «Лейтенант Овцын» и баржи «Лейтенант Скуратов» во 2-й ранг судов, «на время состояния их в составе экспедиции»¹⁵². В тот же день, после доклада Чихачеву, Назимов приказал, *«когда экспедиция будет готова, начать кампанию и отправиться по назначению»*¹⁵³.

10 мая Назимов обратился в ГМШ с просьбой отпустить на суда экспедиции *«десять ружей Бердана с принадлежностями и ящик с патронами новой заготовки»* и сообщил, что для их приемки будет командирован мичман Витков¹⁵⁴.

11 мая 1894 г. Вилькицкий подал начальнику ГГУ рапорт с просьбой «начать кампанию офицерам, командируемым в Северный Ледовитый океан, и *«отправиться по назначению»*»¹⁵⁵.

Через два дня после отправления участников экспедиции, 13 мая 1894 г., император Александр III утвердил решение КСЖД о предстоящей деятельности Гидрографической экспедиции в устье рек Енисей и Обь и части Карского моря¹⁵⁶. Именно с этого дня подполковник КФШ А.И. Вилькицкий и стал начальником экспедиции, что было зафиксировано «Высочайшим» приказом по флоту № 772 от 6 июня 1894 г.¹⁵⁷

В тот же день Залевский из Енисейска телеграфировал управляющему Морским министерством: *«"Скуратов" поднят кормой на берег. Работы по исправлению начал 9^ю, очень серьезны и трудны. Работаем день и ночь. 11 отправил первым рейсом в Красноярск 190 рельсов на Игнатьеве»*¹⁵⁸.

¹⁴⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 243.

¹⁵⁰ Фамилии Хр. Майделя в отношении нет, так как он 17 марта 1894 г. убыл в г. Енисейск вместе с лейтенантом И.И. Залевским.

¹⁵¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 244, 256–256 об.

¹⁵² Там же. Л. 246.

¹⁵³ Там же. Л. 251.

¹⁵⁴ Там же. Л. 252.

¹⁵⁵ Там же. Л. 255.

¹⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 262 об.

¹⁵⁷ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

¹⁵⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 214.

Через неделю Залевский ходил на «пробу» (испытания). При этом «Малыгин» развил скорость 10 узлов, а «Бард» – $8\frac{1}{2}$ узла. Машины обоих судов работали безукоризненно, и приемщик от МПС был вполне удовлетворен. Однако на «Скуратове» произошла задержка, так как сильно поднявшейся водой залило уже произведенные работы¹⁵⁹.

25 мая 1894 г. Залевский сдал «Малыгин» и «Бард» приемщику и спустил на этих судах вымпела¹⁶⁰.

Первый полевой сезон 1894 г.

12 мая 1894 г. экспедиция Вилькицкого отправилась в Енисейск, где зимовали ее суда. Маршрут был следующий: Петербург – Нижний Новгород (по железной дороге) – Пермь (на пароходе) – Тюмень (по железной дороге) – Томск (на пароходе) – Красноярск (на почтовых лошадях). При этом в Перми и Тюмени были выполнены магнитные наблюдения.

9 июня экспедиция благополучно прибыла в Енисейск, при этом инструменты и приборы оказались в целости и исправности¹⁶¹. В распоряжении участников экспедиции имелись следующие основные инструменты и приборы: 12 столовых хронометров (*Frodsham* – 3, *Dent* – 1, *Wiren* – 5, *Pilh* – 1, *Erikson* – 2, коэффициенты компенсации которых были определены в Кронштадтской морской обсерватории), вертикальный круг Репсоляда, универсальный инструмент Гербста (средней величины), отражательные инструменты (круги Пистора и Мартинса и секстаны последней конструкции), искусственные горизонты, магнитный теодолит системы Ламона и инклинометр системы Гамбея, маятниковый прибор (принадлежавший ИРГО), самопишущий анероид и малый анемометр, обыкновенные термометры, термометры Негретти и Замбра, «прибор стеклянных ареометров» и батометр, поплавки для наблюдения течения, механический лаг (для измерения течений более двух узлов), ручные лоты, лоты Джемса, малый теодолит, мензула, мерная лента, микрометр Люжоль¹⁶².

30 июня 1894 г. Счетный отдел ГУКиС телеграммой перевел в распоряжение Вилькицкого 25000 рублей из кредита ГГУ на организацию Гидрографической экспедиции¹⁶³.

¹⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 261.

¹⁶⁰ Там же. Л. 272.

¹⁶¹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1894 год. – СПб.: 1895. – С. 66–70.

¹⁶² Там же. – С. 83–89.

¹⁶³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 276 об.

Ко времени прибытия основного состава экспедиции заведующий судами и их командами лейтенант Залевский занимался починкой поврежденных парусной баржи «Лейтенант Скуратов», полученных в навигацию 1893 г. 6 июля эта работа была закончена, а через два дня на суда было принято 20 тысяч пудов угля и 10-месячный запас продовольствия.

Предварительные испытания угля, добытого в Кускунских коях близ города Красноярска¹⁶⁴, показали его полную пригодность. Однако впоследствии обнаружилось, что этот уголь содержал более 20% влаги, после испарения которой рассыпался «почти в порошок». Испытания в плавании дали троекратный (в сравнении с английским) расход угля в сутки, поэтому его хватало не на 18, а только на 6 дней.

В период пребывания в Енисейске офицеры экспедиции произвели съемку берега реки Енисей при впадении в него речки Мельничной и самой речки, а также обследовали ее, выполнив промер (это было необходимо для ввода судов экспедиции в речку во время весеннего ледохода). Кроме того, были произведены троекратные определения магнитного склонения, напряжения и наклонения. Используя каждую ясную ночь, вертикальным кругом Репсольда определяли время (по способу Цингера) и географическую широту (преимущественно по способу генерала Певцова). Из всех определений времени были выведены поправки и суточные ходы каждого хронометра, что впоследствии, во время плавания, было использовано для определения географических долгот в море. Всего (в течение восьми ясных ночей) было произведено 15 определений времени и 5 – широты.

Вилькицкий, по прибытии в Енисейск, произвел определение ускорения силы тяжести.

По просьбе местной метеорологической станции члены экспедиции посредством астрономических наблюдений проверили положение указателя стран света на флюгере, а с помощью топографического нивелирования определили положение барометра станции над уровнем моря.

9 июля 1894 г., после определения девиации магнитного компаса, экспедиция отправилась вниз по реке под проводкой лоцмана.

17 июля в селе Дудинка, с помощью взятого в Енисейске плашкоута («шитика»), было принято 1425 пудов (22,8 т) местного угля. Кроме того, с баржи, сидевшей ниже ватерлинии, погрузили еще 15 т кускунского угля. Утром 19 июля, после окончания погрузки, экспедиция продолжила путь вниз по течению.

¹⁶⁴ По просьбе управляющего Морским министерством адмирала Н.М. Чихачева к министру земледелия и государственных имуществ, в Кускун был направлен горный инженер Г.Ю. Стемпневский (РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 353. Л. 186). В течение 1894 г. он передал экспедиции 20000 пудов каменного угля, получив аванс в размере 8000 рублей.

Первая проба Дудинского угля показала, что он не уступает по качеству английскому углю. Было решено использовать его в крайнем случае – при необходимости поднять пары до полного рабочего давления 110 фунтов.

19 июля 1894 г. в 9 ч экспедиция подошла к селению Звереву, где баржа была оставлена на якоре, а затем подошла к Гольчихе. Здесь пароход «Лейтенант Овцын» стал на якорь на глубине 20 саж.

23 июля «Лейтенант Овцын» пошел обратно к Гостиному мысу для поиска глубоководного фарватера с целью обеспечения прохода капитана Виггинса с «туэрами» МПС. Соответствующее предписание было получено по телеграфу от начальника ГГУ. Для выполнения промерных работ со «Скуратова» был взят паровой катер с мичманом Витковым и четырьмя матросами.

24–27 июля промер выполняли мичманы Богославский и Витков. В их распоряжении были паровой катер и два вельбота. В результате промера под левым берегом Енисея был обнаружен фарватер с глубинами от 6 до 10 саженой. 27 июля, окончив промер и постановку вех, «Лейтенант Овцын» вернулся в Звереву.

В Гольчихе было оставлено письмо на имя капитана Виггинса с картой местности у мыса Гостиного, на которой были нанесены вехи, поставленные при входе и выходе из обнаруженного фарватера.

По результатам выполненных промерных работ Вилькицкий сделал вывод о том, что *«океанские суда теперь могут беспрепятственно подниматься по реке до Осинового порога, который лежит в 450 верстах от г. Енисейска вниз по реке»*¹⁶⁵.

29 июля, приняв с баржи 30 т угля, «Лейтенант Овцын» взял ее на буксир. Участники экспедиции простились с самыми северными обитателями этого края – крестьянином Серовым и самоедами из Зверева, после чего пароход отправился в бухту Диксона. По пути была произведена опись берега, в которой принял участие и лейтенант Степанов, командированный на пароход с баржи.

На траверзе острова Крестовский, лежащего на середине пути от Гольчихи к Диксону, Вилькицкий высадился на берег и выполнил астрономические и магнитные наблюдения. Такие же наблюдения были произведены и в бухте Диксона. Таким образом, морская опись побережья получила законченный характер.

Перед Крестовским островом была встречена группа Корсаковских островов, у которых оказались весьма опасные глубины. Поскольку эти острова лежали на самом пути, то в будущем году их следовало тщательно обследовать.

¹⁶⁵ Отчет о действиях Главного Гидрографического управления Морского министерства за 1894 год. – СПб., 1895. – С. 66–74.

В бухте Диксона на пароход «Лейтенант Овцын» с баржи «Лейтенант Скуратов» был погружен полный запас угля и двухмесячный запас продовольствия, определена девиация магнитного компаса, после чего, оставив баржу, экспедиция 3 августа 1894 г. пошла на запад. Постепенно открытые пространства все уменьшались, льды становились более сплоченными, туман сгущался и вскоре затянул горизонт. В 22 ч пароход, находясь в точке с координатами $73^{\circ} 42'$ с.ш. и $76^{\circ} 10'$ в.д., оказался в окружении ледяных гор. Пришлось повернуть обратно, чтобы обойти льды с юга. Однако этого сделать не удалось, и пароход вернулся в бухту Диксона.

Вилькицкий решил начать исследование Енисейской губы с ее южной части. Для начала следовало определить положение острова Кузькина. 8 августа, погрузив полный запас угля, пароход отправился на юг. Решить поставленную задачу оказалось непросто, так как остров Кузькина оказался очень низменным и окруженным далеко тянущимися отмелями.

Пока пароход «Лейтенант Овцын» и его вельбот обследовали остров Кузькина, офицеры баржи «Лейтенант Скуратов» за период стоянки в бухте Диксона произвели подробную ее опись и промер. При этом был выставлен водомерный пост.

Прежде чем отправиться к Матэ-сале, суда несколько дней выжидали хорошей погоды; за это время были еще раз произведены астрономические наблюдения, а также наблюдения над маятником (для этого был построен специальный домик). 22 августа «Лейтенант Овцын» вышел из Диксона, однако из-за тумана вынужден был вернуться. Следующая попытка – 24 августа – оказалась более удачной. Уже вечером пароход достиг мыса Матэ-сале, а затем повернул обратно и, постоянно уклоняясь от льда, прошел проливом между островами Вернса¹⁶⁶. Утром 25 августа «Лейтенант Овцын» стал на якорь вблизи баржи «Лейтенант Скуратов», а через несколько часов взял ее на буксир и пошел в Гольчиху. В 17 ч 26 августа баржа была оставлена у селения Звереву, а пароход «Лейтенант Овцын» пошел в Гольчиху. Там Вилькицкий надеялся достать свежей провизии, однако, кроме хлеба, в Гольчихе ничего не оказалось.

С 27 по 29 августа пароход с баржей двигались по реке к Луковой протоке. При этом до Яковлевой косы он шел новым фарватером, не имея глубин менее 10 саж. С рассветом 30 августа «Лейтенант Овцын» вошел в Луковую протоку, где стал на якорь на глубине 16 футов. 31 августа и 1 сентября 1894 г. все офицеры экспедиции и значительная часть команды участвовали в работах по описи и промеру Луковой протоки, а Вилькицкий произвел магнитные и астрономические наблюдения. Здесь же с парохода «Минусинск» были приняты 34 сажени дров.

¹⁶⁶ Острова Вернса, или Оленьи.

2 сентября экспедиция оставила Луковую протоку и пошла вверх по Енисею. В порогах близ деревни Осиновой пароход «Лейтенант Овцын» едва не потерпел крушение, ударившись правой скулой о крайний камень гряды. При этом грамотно действовали на барже «Лейтенант Скуратов»: как только заметили крушение парохода, обрубали буксир и отдали якорь, что предотвратило удар баржи о камни и помогло пароходу оправиться.

К счастью, течи на пароходе «Лейтенант Овцын» не оказалось. Однако вскоре, у острова Индыгина-Елового, пароход наткнулся на мель, его развернуло поперек течения и еще больше навалило на мель, с которой снялись только на следующее утро.

На паровом катере был промерен фарватер около острова Малыгина и у Кармакульских камней. При этом выяснилось, что на протяжении около полумили наибольшая глубина достигает всего 7 футов 9 дюймов (2 м 30 см). Этот фарватер оградили вехами. Разгрузив пароход до углубления кормой 7 футов 6 дюймов, двинулись дальше. Проходя мелкие места малым ходом, пароход несколько раз касался дна.

Была уже глубокая осень: морозы достигали 10°C, из рек, впадающих в Енисей, шла шуга (лед), иногда довольно густая. Только когда экспедиция подходила к Енисейску, погода улучшилась. Во второй половине дня 5 октября был сделан шлюпочный промер и обставлен буйками фарватер, ведущий к речке, в которую планировалось завести суда во время весеннего ледохода.

7 октября под пароход начали подводить плахи (чтобы он зимой не примерз к дну реки), выгружать на берег (в казарму) оставшуюся провизию, разоружать пароход, а больных свезли в зимнее помещение.

9 октября пароход начал садиться на грунт, поэтому из котла выпустили воду и стали готовить машину к зиме. К пароходу же поставили подпорки.

2 ноября 1894 г. офицеры экспедиции по санному пути выехали в Петербург. В Енисейске заведовать командой и судами остались лейтенант Балкашин и мичман Витков¹⁶⁷.

Результаты работы экспедиции под руководством подполковника Вилькицкого в 1894 г. были следующие. Исследован проход по восточному берегу Енисейского залива, который был найден *«вполне безопасным и доступным во всякую погоду»*¹⁶⁸. Тогда же была составлена карта реки Енисей от Енисейска до Туруханска. Часть Енисея от Туруханска

¹⁶⁷ Отчет о действиях Главного Гидрографического управления Морского министерства за 1894 год. – СПб., 1895. – С. 74–83.

¹⁶⁸ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. / СПб., 1896. – С. 1 (169).

до впадения реки в Северный Ледовитый океан была нанесена на карту еще в 60-х гг. XIX в. топографом Андреевым, которого (после анализа его работы) Вилькицкий в своем отчете назвал человеком *«редкой добросовестности и любви к своему делу и несомненно очень в нем опытным»*¹⁶⁹. Поэтому экспедиции осталось только дополнить карту Андреева промером, что и было выполнено. При этом наиболее подробно была исследована местность реки у Гостиного мыса и Луковая протока.

Местность у Гостиного мыса обращала на себя внимание тем, что глубина здесь уменьшалась до 15 футов, что препятствовало судам, шедшим с моря, подниматься до Луковой протоки – природной гавани, лежащей на 200 верст выше. Еще известный английский полярный капитан Дж. Виггинс предпринимал попытки поиска глубоководного фарватера.

Исследования экспедиции Вилькицкого, произведенные в 1894 г., показали, что в 14 верстах от Гостиного мыса, у противоположного берега реки, существует хороший фарватер с глубинами 7–10 саженей, что в устье Енисея нет бара и что Луковая протока является прекрасной гаванью¹⁷⁰.

В Петербурге: осенне-весенний период 1894–1895 гг.

В столице между тем уже вовсю велась работа по подготовке работы экспедиции в 1895 г. 25 октября 1894 г. генерал по особым поручениям управляющего Морским министерством В.А. Обручев, отвечая на письмо А.Н. Куломзина от 13 октября, уведомлял его, что о предстоящих в 1895 г. расходах «по Енисейской экспедиции и по исследованию оз. Байкала» ГГУ сносилось по телеграфу с подполковником Вилькицким и, составив по полученным от него данным смету расходов, доложит ее управляющему Морским министерством «вне очереди»¹⁷¹. Уже на следующий день, 26 октября 1894 г., адмирал Чихачев представил эту смету в КСЖД. При этом он сделал следующие пояснения.

«1. В проекте сметы экспедиции на текущий год морское довольствие нижним чинам было высчитано на 4 месяца в предположении, что судам не предстоит более продолжительное плавание, но весенний и осенний ледоходы вынуждают иметь суда под вымпелом 6 месяцев, а потому я нахожу необходимым увеличить продолжительность выдачи морского довольствия до 6 месяцев, что вызывает увеличение расхода по этой статье на 483 рубля.

¹⁶⁹ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане/ СПб., 1896. – С. 1 (169).

¹⁷⁰ Там же. С. 2 (170).

¹⁷¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 34–34 об.

2. Опыт указал на необходимость ассигнования суммы около 300 рублей на устройство судов на зиму.

3. Значительные расходы на телеграммы, доходящие до 200 руб., заставляют внести эту сумму в смету.

4. Так как в будущем году предполагается распространить исследования на Обскую губу и р. Обь, то понадобится расход на наем лоцманов для плавания в этих местностях, на что я полагал бы назначить 432 руб.

Все эти расходы могут быть произведены, не выходя из предположенной в проекте суммы в 55657 руб., ассигнованной на 1895 год, так как два офицера останутся на зиму в Енисейске, вследствие чего из суммы, ассигнованной на прогоны, произойдет остаток, достаточный для удовлетворения этих потребностей.

Ввиду невозможности предусмотреть все условия, при которых экспедиции предстоит действовать, я прошу Комитет разрешить начальнику Экспедиции восполнять перерасход по одним статьям сметы сбережениями по другим – с тем чтобы остаток от всей ассигнованной суммы, если таковой окажется, был возвращен в фонд вспомогательных предприятий на общем основании»¹⁷².

30 ноября 1894 г. КСЖД, в числе других вопросов, рассмотрел вопрос ассигнования средств на гидрографические исследования в устьях рек Енисей и Обь в 1895 г., после чего зафиксировал в журнале следующее решение:

«...3. Относительно ассигнованного на 1895 год Высочайше утвержденным, 13 мая 1894 г., положением Комитета Сиб[ирской]. Ж[елезной]. д[ороги]. кредита на гидрографическое исследование устьев рек Енисей и Оби и части Карского моря, в общей сумме 55657 р. Подготовительною Комиссиею было выяснено некоторое несоответствие размера издержек, исчисленных на морское довольствие и провизию нижних чинов экспедиции, с действующими в морском ведомстве по сему предмету правилами. Ввиду этого в Комитете признаваемо было полезным указать, что расходование отпущенного по Высочайшему повелению кредита во всяком случае должно производиться на точном основании подлежащих морских узаконений; но вместе с тем во внимание к исключительным условиям предприятия в Ледовитом океане гидрографического исследования, не встречено было, со стороны Государственного Контролера, Министра Финансов и других особ, препятствий к осуществлению предположения Генерал-Адъютанта Чихачова о предоставлении начальнику

¹⁷² РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 35–36.

вышеназванной экспедиции права покрывать перерасходы по одним статьям сметы расходов на означенное предприятие возможными сбережениями по другим статьям той же сметы...

В силу изложенных соображений, Государь Император, в присутствии Комитета Сиб[ирской]. жел[езной]. дороги, Высочайше повелеть соизволил:

III. Предоставить начальнику гидрографической экспедиции для исследования устьев р.р. Енисея и Оби и части Карского моря покрывать перерасходы по одним статьям сметы названной экспедиции (прилож. к §4 сметы расходов по вспомогательным предприятиям, связанным с постройкою Сиб[ирской]. Ж[елезной]. д[ороги]. возможными сбережениями по другим статьям той же сметы...»¹⁷³.

7 декабря 1894 г. император Николай II на журнале Комитета начертал: «Исполнить», а через три дня А.Н. Куломзин направил отпечатанный экземпляр выписки из журнала управляющему Морским министерством¹⁷⁴. Таким образом, к концу 1894 г. вопрос финансирования работ по гидрографическому исследованию устьев рек Енисей и Обь в новом 1895 г. был решен.

Подготовка к полевому сезону 1895 г.

3 декабря 1894 г. циркуляром ГМШ за № 198 подполковник Вилькицкий был прикомандирован к ГГУ и продолжал заниматься делами экспедиции.

Еще 22 сентября 1894 г. начальник Счетного отдела ГУКиС Н.Н. Мамонтов направил Вилькицкому письмо, в котором сообщил, что Управление по сооружению Сибирской железной дороги обратилось в Морское министерство с просьбой о передаче на пароход «Лейтенант Малыгин» одной из паровых лебедок, имеющих на пароходе «Лейтенант Овцын». Мамонтов указал, что, по отзыву капитана 2-го ранга Добротворского, на «Овцыне» находится всего лишь одна лебедка, а на барже «Лейтенант Скуратов» хотя и имеются две лебедки, но при их помощи поднимается на баржу паровой катер; поэтому Добротворский затруднялся «дать категорический отзыв о возможности подъема парового катера с помощью одной лебедки».

Счетный отдел ГУКиС просил Вилькицкого дать заключение о том, представляется ли возможным исполнить просьбу Управления по сооружению Сибирской железной дороги¹⁷⁵.

¹⁷³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 52–54.

¹⁷⁴ Там же. Л. 52.

¹⁷⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 16–16 об.

Вилькицкий дал указание представить соображения на имя начальника ГГУ. Однако лишь через четыре месяца, 24 января 1895 г., он подписал подготовленный его помощниками рапорт, в котором указал следующее:

«...Парусная баржа "Лейтенант Скуратов" действительно снабжена заводом двумя лебедками, это обстоятельство доставило возможность весною прошлого года при помощи также брашпиля затянуться барже в реку во время ледохода; в плавании же было два случая, когда только при помощи обеих лебедок возможно было выбрать буксир, равно также они были необходимы, когда "Скуратову" приходилось подтягиваться на буксире на течении, наконец, подъем парового катера производится при помощи обеих лебедок.

Трудно предвидеть, в каких еще случаях могут быть полезны лебедки баржи "Лейтенант Скуратов", но я должен сказать, что при данных средствах мы смотрели на баржу как на судно, могущее оказать помощь пароходу "Лейтенант Овцын", если понадобилось бы его стягивать с мели, и, по моему мнению, снять одну из лебедок значило бы лишить "Скуратов" одного из самых могущественных его средств к плаванию»¹⁷⁶.

26 января 1895 г. П.Н. Назимов на рапорте Вилькицкого наложил следующую резолюцию: *«Сообщить, что обезоруживать это судно ни в каком отношении нельзя и лебедку снимать положительно невозможно»¹⁷⁷.*

Через несколько дней генерал-майор К.И. Михайлов направил в Счетный отдел ГУКиС отношение, в котором сообщил о невозможности снять лебедку с баржи «Лейтенант Скуратов»¹⁷⁸.

В это время Вилькицкий занимался решением и другой проблемы – снабжением парохода «Лейтенант Овцын» спасательной ракетой. 18 января 1895 г. лейтенант Иванов подал Вилькицкому рапорт с просьбой ходатайствовать об отпуске на вверенный ему пароход из Кронштадтской морской лаборатории спасательной ракеты *«со всею принадлежностью, так как из практики плавания минувшего лета выяснилась настоящая в ней необходимость, при подании буксиров в свежий ветер или на быстром течении, существующем на великих сибирских реках»¹⁷⁹.*

¹⁷⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 14–15.

¹⁷⁷ Там же. Л. 14.

¹⁷⁸ Там же. Л. 21.

¹⁷⁹ Там же. Л. 19.

Вилькицкий, в свою очередь, в своем рапорте на имя начальника ГГУ (с приложением рапорта лейтенанта Иванова) ходатайствовал об отпуске спасательной ракеты на пароход «Лейтенант Овцын» и указал, в частности, следующее:

«...К числу случаев, упомянутых в его рапорте, когда таковая (ракета. – В.С.) была необходима в минувшую кампанию, я могу присоединить еще один, а именно – при подании конца на паровой катер, когда последний в Звереве по случаю севшего пара, что случается с ним очень часто, попал в буруну (бурун. – В.С.); также несколько раз в реке катер уносило на глазах всех течением по случаю севшего пара, и суда наши могли быть только бездейственными свидетелями тех невероятных усилий, которые употреблялись всякий раз на катере, чтобы прибиться к берегу...»¹⁸⁰.

26 января 1895 г. вице-адмирал П.Н. Назимов распорядился просить главного командира Кронштадтского порта об отпуске ракет под расписку командира парохода «Овцын» лейтенанта Иванова¹⁸¹. В ответ на отношение из ГГУ от 31 января вице-адмирал Н.И. Казнаков 17 февраля сообщил, что «ввиду возможности разрыва ракеты и линия на означенный пароход будут отпущены три ракеты и два линия»¹⁸². При этом из приложенного к отношению подробного доклада главного артиллериста порта в Кронштадте полковника А.С. Кроткова о ракетах следовало, что общий вес этого груза будет не меньше 25 пудов¹⁸³.

К началу нового сезона следовало позаботиться и об укомплектовании экспедиции личным составом. В конце 1894 – начале 1895 гг. Вилькицкий получил из Енисейска два рапорта.

Командир парусной баржи «Лейтенант Скуратов» и «заведывающий» судами и командами Гидрографической экспедиции лейтенант Балкашин в рапорте от 24 ноября 1894 г. просил ходатайства Вилькицкого о производстве в следующие звания нижних чинов баржи по прилагаемому списку. «Все означенные нижние чины вполне достойны как по своему поведению, так и по усердию к службе. В особенности прошу за матроса 1-й ст[атьи]. ложника¹⁸⁴ Генриха Мит[а] и фельдшера 2-й ст. Александра Гек[а]», – писал Балкашин¹⁸⁵. Он просил произвести Г. Мита в квартирмейстеры, матроса 1-й статьи Григория Котова – в коки, матроса 1-й статьи Федора Волохова – в сигнальщики, а А. Гека – в фельдшеры 1-й статьи¹⁸⁶.

¹⁸⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 18–18 об.

¹⁸¹ Там же.

¹⁸² Там же. Л. 36.

¹⁸³ Там же. Л. 38.

¹⁸⁴ Ложник – оружейник.

¹⁸⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 35.

¹⁸⁶ Там же. Л. 35 об.

Командир парохода «Лейтенант Овцын» лейтенант Иванов в своем рапорте от 29 декабря 1894 г. также просил о повышении своих подчиненных *«ввиду отлично-усердной службы и прекрасного поведения» в «высшие статьи и звания на имеемые на пароходе вакансии»*: квартирмейстера Ивана Сухова – в боцманматы, машинного квартирмейстера 2-й статьи Федора Урбаха – в машинные квартирмейстеры 1-й статьи, матроса 1-й статьи Федора Панкова – в старшие рулевые, машинистов 2-й статьи Андрея Немчинова и Даниила Черномазова – в машинисты 1-й статьи, матроса 1-й статьи Ивана Бабаева – в коки¹⁸⁷.

Вилькицкий поддержал просьбы своих офицеров. В своем рапорте от 16 февраля 1895 г. он просил ходатайства ГГУ о производстве нижних чинов (10 чел.), указанных в приложенных рапортах командиров судов¹⁸⁸, *«в высшие звания на открывшиеся, вследствие увольнения в отпуск выслуживших срок действительной службы, вакансии...»*¹⁸⁹. При этом Вилькицкий считал своим долгом донести, что фельдшер 2-й статьи с баржи «Лейтенант Скуратов» А. Гек *«любовью к своему делу и ревностной службой, при очень хорошей подготовке»* заслуживает, несмотря на непродолжительную свою службу, производства в фельдшера 1-й статьи. По личному наблюдению Вилькицкого, Гек, *«кроме сердечного отношения к больным, постоянно обнаруживал при уходе за ними чрезвычайную аккуратность и чистоту...»*¹⁹⁰. 23 февраля 1895 г. ГГУ поддержало ходатайство Вилькицкого перед ГМШ¹⁹¹. 30 марта 1895 г. Ф.К. Авелан направил в ГГУ приказ Главного командира Кронштадтского порта от 23 марта № 82 о производстве нижних чинов Енисейской экспедиции¹⁹² в «высшие статьи и звания», который был передан Вилькицкому¹⁹³.

16 февраля 1895 г. Вилькицкий представил в ГГУ общий рапорт о личном составе экспедиции. Из него следовало, что на судах экспедиции числилось 46 человек, из которых *«четверо перед уходом судов из г. Енисейска бежали, трое находились под судом с отсутствием от команды и "наконец" один в больнице на излечении, а потому на судах в кампанию действительно состояло 38 человек»*¹⁹⁴. К февралю 1895 г. из списочного состава экспедиции 12 нижних чинов было уволено в запас, один – со службы по болезни, другой – с весны все еще был в бегах, третий (марсовый Василий Квиткин) был комиссован, но «за сильную

¹⁸⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 34 об.

¹⁸⁸ Там же. Л. 34 об.– 35 об.

¹⁸⁹ Там же. Л. 34–35.

¹⁹⁰ Там же. Л. 34–35.

¹⁹¹ Там же. Л. 34.

¹⁹² Правильно: Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Оби и части Карского моря.

¹⁹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 85.

¹⁹⁴ Там же. Л. 32.

слабостью» оставался в лазарете. Таким образом, к кампании 1895 г. на судах Гидрографической экспедиции оставалось не более 31 человека – вместо 41 (по самому крайнему расчету).

Вилькицкий представил таблицу потребности нижних чинов по судам:

Строевых квартирмейстеров	1	2
Самостоятельных машинистов	1	2
Машинистов	2	4
Кочегаров	2	4
Коков	1	1
Вестовых	1	1
Рулевых	3	3
Лотовых	3	3
Марсовых	2	–
Матросов	3	–
Фельдшеров	1	1
Всего 20		21/41 ¹⁹⁵

Вторая колонка относилась к пароходу «Лейтенант Овцын», на котором, как показал опыт, не было необходимости иметь марсовых и матросов, так как можно было обходиться машинистами, лотовыми и рулевыми – в том случае, если их будет назначено требуемое количество. В пользу такого подхода Вилькицкий привел следующие соображения:

«...Это даст возможность ... рулевым и лотовым стоять на три вахты, что необходимо, так как они, особенно лотовые, простоять на вахте больше 2-х часов по случаю холода и почти постоянного ненастья не могут, равно также важно иметь больше машинистов и кочегаров, так как уже с середины августа месяца приходится постоянно, во избежание разрыва труб от морозов, быть под парами, а лебедки иметь в постоянном ходу. Недостаток в людях в этом году особенно сказывался, когда приходилось с парохода "Овцын" посылать в работу оба вельбота или бросать диплот или с обоих бортов лот; рулевые и лотовые почти постоянно болели от усиленной работы и простуды, несмотря на то, что как с моей стороны, так и со стороны командиров судов прилагались все заботы, чтобы во время вахты они были бы тепло одеты, чтобы по смене с вахты они переодевались в сухое платье, получали бы горячий чай не в зачет, а иногда и ½ чарки водки или коньяку, когда то вызывалось особыми обстоятельствами...»¹⁹⁶.

¹⁹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 32–32 об.

¹⁹⁶ Там же. Л. 32 об.–33.

Вилькицкий указал, что для потребного числа нижних чинов не достаёт 10 человек, а с учетом возможных побегов, нахождения под судом или в больнице, он ходатайствовал о назначении одного человека «в запас», т.е., всего 11 человек: строевого квартирмейстера – 1, рулевых – 4, лотовых – 3 и машинистов – 3. При этом Вилькицкий отметил, что из 31 имеющегося в наличии нижнего чина более четверти состоят или уже состояли под судом. Поэтому он считал желательным, чтобы те матросы, которые будут назначены, не были бы плохого поведения, так как *«при малочисленности команды каждый случай плохого поведения особенно тягостен и ощутителен»*¹⁹⁷. В связи с этим Вилькицкий просил ГГУ исходатайствовать, чтобы командир парохода «Лейтенант Овцын» лейтенант Иванов сделал выбор нижних чинов экспедиции¹⁹⁸.

О ходатайстве Вилькицкого командование ГГУ сообщило в ГМШ. 14 марта помощник начальника ГМШ контр-адмирал Ф.К. Авелан уведомил ГГУ, что, с разрешения управляющего Морским министерством, об этих просьбах было *«сообщено на распоряжение Главного Командира Кронштадтского порта, с предоставлением Лейтенанту Иванову 8^{ми} права выбора соответствующих людей»*¹⁹⁹.

23 февраля 1895 г. Вилькицкий подал рапорт в ГГУ с просьбой о прикомандировании к экспедиции «в возможно скорейшем времени» мичмана А.С. Боткина. Эта просьба была поддержана начальником ГГУ, который 28 февраля представил соответствующее отношение в ГМШ²⁰⁰.

1 марта 1895 г., в разгар подготовки к предстоящей экспедиции, в семье Вилькицких произошла тяжелая утрата: скончался отец Андрея Ипполитовича. Из-за этого он не смог явиться на инспекторский смотр, почему вынужден был представить рапорт²⁰¹.

От постигшего горя Вилькицкого спасали хлопоты по организации экспедиции. В этот период лейтенант Иванов подбирал в Кронштадте необходимых для нее нижних чинов. Первые четыре избранника должны были отправиться к месту работ под командованием штабс-капитана КФШ И.С. Сергеева.

20 марта Вилькицкий представил в ГГУ рапорт с просьбой о снабжении Сергеева «предложениями» на перевозку четырех нижних чинов по железным дорогам по следующему маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Тула – станция Батраки (Самаро-Златоустовской дороги) – Челябинск – Омск. В конце рапорта Вилькицкий отметил следующее:

¹⁹⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 33.

¹⁹⁸ Там же.

¹⁹⁹ Там же. Л. 65.

²⁰⁰ Там же. Л. 52–52 об.

²⁰¹ Там же. Л. 54.

«...При сношении по сему предмету с Главным Морским Штабом имею честь покорнейше просить упомянуть, что деньги на довольствие команды во время пути (по 50 коп. в день на человека) и деньги на передвижение команды по почтовым трактам (на одну лошадь каждому) будут выданы из сумм экспедиции и что Штабс-капитан Сергеев должен выехать в четверг 23 сего Марта»²⁰².

21 марта генерал-майор К.И. Михайлов подписал отношение в ГМШ о подготовке документов для отправки Сергеева с пометкой «Весьма нужное»²⁰³.

22 марта Вилькицкий получил из Енисейска, от лейтенанта Балкашина, телеграмму о том, что лейтенант барон Майдель выехал в Мироедиху²⁰⁴.

15 апреля 1895 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт, в котором докладывал, что для пополнения команды вверенной ему экспедиции лейтенантом Ивановым выбраны еще семь человек: «2 флотского экипажа рулевой Василий Эдемский и матрос Семен Чирков, 5 флотского экипажа рулевой Устин Березнев, матросы Эдуард Блау, Григорий Митченко, Иван Мидонов и машинный квартирмейстер 2-й ст. самостоятельный машинист Михаил Пидонов»²⁰⁵.

Вилькицкий просил о назначении этих людей в экспедицию, о высылке находящегося в Кронштадте матроса С. Чиркова к 25 апреля в Санкт-Петербург, а также о назначении рулевого У. Березнева в распоряжение лейтенанта Иванова с 19 апреля. Остальных матросов Вилькицкий собирался принять лично. Кроме того, он просил снабдить этих людей поясными ремнями, лентами на фуражки, одеялами, постельным бельем, а также большими и малыми чемоданами для их проезда к месту дислокации экспедиции по маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Тула – станция Батраки – Челябинск – Омск, а на рулевого У. Березнева по другому маршруту: С.-Петербург – Москва – Нижний Новгород и от ст. Пермь до ст. Тюмень.

В тот же день, 15 апреля 1895 г., соответствующее отношение было направлено из ГГУ в ГМШ²⁰⁶.

В экспедиции каждый матрос (не говоря об офицере) был на счету. Об этом наглядно свидетельствует следующий рапорт Вилькицкого, представленный в ГГУ 19 апреля 1895 г.:

²⁰² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 69–69 об.

²⁰³ Там же. Л. 70–71.

²⁰⁴ Там же. Л. 74.

²⁰⁵ Там же. Л. 96.

²⁰⁶ Там же. Л. 96 об. – 97.

«Матрос-марсовой Павел Стульнев, подлежащий увольнению в запас, отбыв в г. Иркутск, по приговору Иркутского Военно-Окружного Суда, наказание за буйство и оскорбление насильственным действием квартирмейстера своей команды, прибыл 16 минувшего марта в наличие команды вверенной мне экспедиции и просит об увольнении его в запас вместе с другими осенью сего 1895 г.

Имея в виду, что на этих днях должна произойти убыль в команде экспедиции на 2 человека, преданных мною суду, согласно определению Главного Военно-Морского Суда, состоявшемуся по пререканию моему с военным прокурором Иркутского Военно-Окружного Суда, и сообщенному мне предписанием Главного Гидрографического Управления № 315 покорнейше прошу ходатайства Главного Гидрографического Управления об оставлении матроса Павла Стульнева на действительной службе до осени 1895 г.»²⁰⁷.

О просьбе Вилькицкого было сообщено в ГМШ. Однако уже 24 апреля 1895 г. оттуда пришел ответ, в котором отмечалось, что *«...Павел Стульнев еще осенью минувшего года подлежал увольнению в запас, а потому марсовой этот, как отбывший определенное судом наказание и выслуживший обязательный срок службы, ни в каком случае не может быть задержан на таковой и теперь же подлежит возвращению в Кронштадт для увольнения в запас флота...»²⁰⁸.*

24 марта генерал-майор К.И. Михайлов направил в контору Санкт-Петербургского порта просьбу отпустить начальнику Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Оби и части Карского моря *«6 книг вахтенных журналов для судов вверенной ему экспедиции на предстоящее в сем году плавание»²⁰⁹.* Однако выполнение этой просьбы по какой-то причине задержалось, и только 16 мая 1895 г. К.И. Михайлов препроводил к Вилькицкому шесть вахтенных журналов за № 490–495 на пароход «Лейтенант Овцын»²¹⁰.

19 апреля Вилькицкий подал рапорт в ГГУ «об истребовании от Санкт-Петербургской портовой конторы одного машинного журнала для парохода «Лейтенант Овцын». 22 апреля Михайлов направил в петербургскую портовую контору соответствующее отношение²¹¹.

В это же время, 19 апреля, в ГГУ был получен формуляр цепного каната, изготовленного на адмиралтейских Ижорских заводах для парохода «Лейтенант Овцын». Этот формуляр был передан

²⁰⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 104.

²⁰⁸ Там же. Л. 124.

²⁰⁹ Там же. Л. 81.

²¹⁰ Там же. Л. 143.

²¹¹ Там же. Л. 110, 115.

Вилькицкому²¹². Впоследствии, в мае 1895 г., командир парохода «Лейтенант Овцын», лейтенант Иванов получил в «Ижорских магазинах» 8 «канатов железных с контр-форсами две смычки по 15 саж. каждая (за саж.) толщиной в 13/16, весом 34 пуда, на сумму 238 руб. и к ним два ящика деревянных особой выделки, стоимостью 9 руб. 80 к.»²¹³.

В промежутках между всеми хлопотами начальник экспедиции готовил отчет по медицинской части за кампанию 1894 г. вверенной ему экспедиции, который представил в ГГУ 30 апреля 1895 г.²¹⁴.

В период предстоящей летней кампании Вилькицкий планировал продолжать свои работы по определению силы тяжести в различных пунктах. В связи с этим П.Н. Назимов 17 апреля направил директору Главной астрономической обсерватории в Пулковое академику О.А. Баклунду следующее письмо:

«Милостивый Государь

Оскар Андреевич.

На этих днях должен прибыть из Вены маятник Штернека, предназначенный для гидрографической экспедиции, работающей по р.р. Енисей и Обь и в Ледовитом океане.

Так как перед отправлением экспедиции необходимо этим прибором произвести наблюдения еще здесь, то я имею честь просить Вас оказать содействие к производству наблюдений над этим маятником на вверенной Вам обсерватории, для чего будет мною командирован в Пулково начальник экспедиции, подполковник Вилькицкий...»²¹⁵.

Уже через четыре дня в ГГУ был получен ответ от академика О.А. Баклунда, который сообщал П.Н. Назимову, что «...Николаевская Главная Обсерватория с удовольствием окажет возможное содействие предполагаемым в Пулково наблюдениям г. Вилькицкого с маятником Штернека...»²¹⁶.

Одновременно Вилькицкий решал задачу по обеспечению экспедиции современным и надежным астрономическим инструментом. Он доложил П.Н. Назимову, что выписанный в НМА вертикальный круг Репсольда в текущем году для занятий слушателей Академии не понадобится; в то же время он был бы полезен при определении долготы г. Енисейска, так как универсальный инструмент Гербста, находившийся в экспедиции, оказался малопригоден для наблюдения звезд, имеющих малое зенитное расстояние.

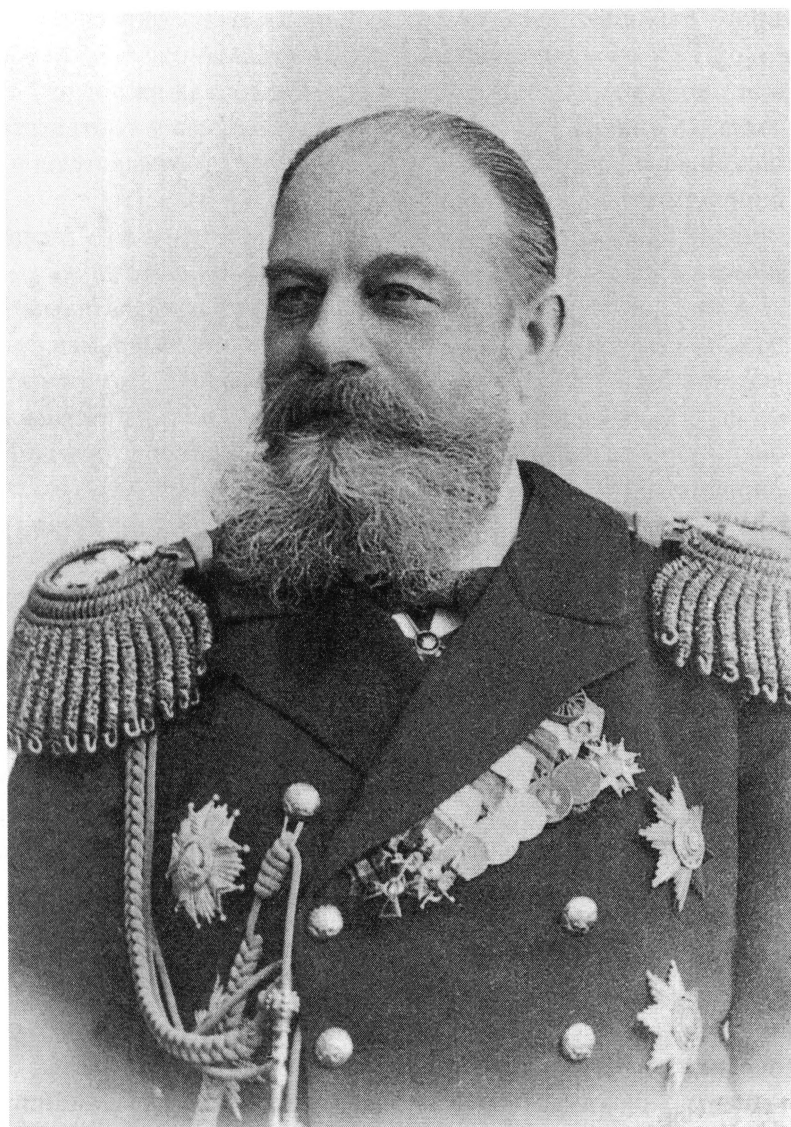
²¹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 109.

²¹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 24.

²¹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 126.

²¹⁵ Там же. Л. 98.

²¹⁶ Там же. Л. 114.



Генерал-адъютант, вице-адмирал Ф.К. Авелан.
ЦВММ. Р-09758.

Кроме того, отметил Вилькицкий, особенно плохо, что наблюдатель при отсчитывании уровня не может оставаться на том месте, с которого наблюдал звезду. Поэтому он ходатайствовал перед начальником ГГУ об обращении к начальнику НМА с просьбой о передаче в экспедицию вертикального круга Репсольда на предстоящую кампанию. 18 апреля 1895 г. П.Н. Назимов направил соответствующее письмо начальнику НМА и директору Морского кадетского корпуса вице-адмиралу Д.С. Арсеньеву²¹⁷.

22 апреля Д.С. Арсеньев сообщил П.Н. Назимову, что Академия *«...с удовольствием может предоставить на предстоящую кампанию ... новый вертикальный круг Репсольда, приобретенный Академиею в текущем году. Так как для слушателей инструмент этот понадобится только летом будущего 1896 года, то возможные при дальней перевозке повреждения, как лично было заявлено Вашим Превосходительством, могут быть исправлены Главным Гидрографическим Управлением в течение зимы»*²¹⁸.

На данном отношении П.Н. Назимов 24 апреля предписал: «Сообщить начальнику экспедиции»²¹⁹.

Помимо обеспеченности научными приборами Вилькицкий заботился и о дополнительном снаряжении для экспедиции, в частности, водолазном. По договоренности с капитаном Кронштадтского порта «водолазные вещи» должен был забрать лейтенант Степанов. Однако в Кронштадт приехал лейтенант Иванов, который прибыл в контору порта «после присутствия» (после окончания рабочего дня. – В.С.), о чем 19 апреля телеграммой сообщил в ГГУ капитан над портом контр-адмирал Ф.Е. Гессен. Он просил телеграфировать, нужно ли прислать в Петербургский порт водолазные вещи нарочным. Когда с телеграммой ознакомился Вилькицкий, то он распорядился ответить в Кронштадт, что туда прибудет мичман Боткин. Такая телеграмма и была отправлена²²⁰.

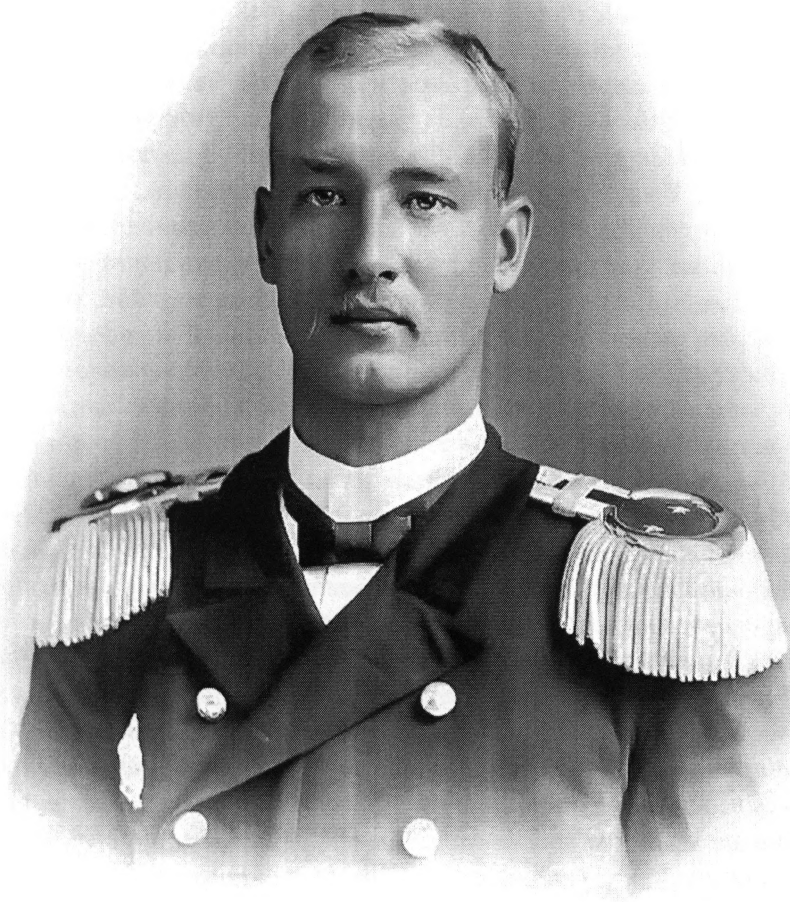
Работы гидрографов в Сибири в период 1893–1894 гг. не остались без внимания правительства. 3 мая 1895 г. на заседании КСЖД были рассмотрены представленные управляющим Морским министерством сведения о командировках лейтенанта Залевского на р. Енисей в 1893 и 1894 гг. и о ходе работ Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря в 1894 г. В журнале Комитета было зафиксировано следующее:

²¹⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 208. Л. 102–103.

²¹⁸ Там же. Л. 117.

²¹⁹ Там же.

²²⁰ Там же. Л. 99, 101.



А.С. Боткин.
Из личного архива М.М. Чумака.

«Из представленных сведений видно, что на Лейтенанта Залевского было возложено исследование р. Енисея и перевозка 1500 тонн рельсов из Гольчихи в Красноярск. Исполнив первую из этих задач, названный офицер встретил при разгрузке океанского судна весьма значительные затруднения. Английский пароход "Орестес", доставивший рельсы, был застрахован только до Гольчихи, а потому пришлось производить разгрузку его на совершенно открытом плесе с 20-саженной глубиной. Два последовавших один за другим шторма разбили 3 баржи, причем затонуло 2915 пудов рельсов. Ввиду той же бурной погоды пароход "Орестес" был принужден, не окончив вполне выгрузки рельсов, отправиться в Архангельск. Предпринятый затем опыт подъема затонувших рельсов увенчался успехом. В результате: 77,9% из привезенных рельсов доставлены в Красноярск, 19,2% сложены в Архангельске и только лишь 2,9% остались в воде. Независимо от сего, Лейтенантом Залевским были приняты заказанные в Англии пароходы "Малыгин" и "Бард" и затем сданы Министерству Путей Сообщения.

Гидрографическая Экспедиция для изучения устьев р.р. Енисея и Оби и части Карского моря дополнила и проверила составленную Лейтенантом Залевским карту Енисея. Этим исследованием было выяснено, что названная река не имеет бара и доступна для океанских судов почти до Осиповских порогов, отстоящих более чем на 1500 вер[ст]. от Гольчихи. Кроме того, работы экспедиции доказали, что географические карты показывают остров Сибирякова на 20 миль севернее его действительного местонахождения.

Наряду с этим экспедицию было определено 17 астрономических пунктов, а также произведены наблюдения в 10 пунктах над всеми элементами земного магнетизма и в трех точках – над маятником.

Предстоящим летом на экспедицию возложено определение по телеграфу разности долгот между гг. Енисейском и Красноярском и производство некоторых дополнительных исследований на р. Енисей и в Енисейской губе»²²¹.

15 мая 1895 г. выписку из журнала управляющий делами Комитета А.Н. Куломзин направил в Морское министерство. В конце ее было указано, что император Николай II, в присутствии КСЖД, представленные отчетные данные *«соизволил признать представляющими значительный интерес»²²².*

²²¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 84–84 об.

²²² Там же. Л. 84 об.

Работы экспедиции А.И. Вилькицкого в 1895 г.

Задачами экспедиции в 1895 г. было определение ширины открытого фарватера и обследование реки у Яковлевой косы, где ранее были обнаружены малые глубины²²³.

В составе экспедиции, кроме Вилькицкого, было шесть офицеров: лейтенант К.В. Иванов (командир парохода «Лейтенант Овцын»), лейтенант Н.Н. Балкашин (командир парусной баржи «Лейтенант Скуратов»), лейтенанты А.А. Витков и барон Хр. Г. Майдель, штабс-капитан И.С. Сергеев и мичман А.С. Боткин. Нижних чинов было 41.

Для обеспечения плавания был заказан уголь в двух местах: в селении Дудинском (его добывали в Александро-Невских копях в 100 км от селения и доставляли зимой в Дудинское на оленях) и в Красноярске (из Троицких копей). Дудинский уголь был более высокого качества: он не уступал лучшему английскому углю. Его и удалось закупить и доставить в необходимых количествах (22000 пудов по 30 коп. за пуд) благодаря тому, что из-за тяжелой зимы самоеды на оленях перекочевывали в Дудинское «большими ордами». Троицкий уголь обошелся дороже (по 32 коп. за пуд) из-за малого количества (10000 пудов)²²⁴.

Поскольку хронометры экспедиции еще в 1894 г. с помощью астрономических наблюдений были выверены в Енисейске, то енисейский меридиан лег в основу всех определений долгот, произведенных экспедицией по берегам реки и Енисейского залива. Так как долгота Енисейска была определена еще в 1830-х гг. (а значит, с недостаточной уже точностью), то ГГУ решило вопрос с Главным управлением почт и телеграфов о предоставлении экспедиции весной, на 10 дней, в ночное время телеграфной линии между Красноярском и Енисейском для определения долготы Енисейска с помощью телеграфа.

Производство астрономических наблюдений в Красноярске и Енисейске для определения местного времени и обмен телеграфными сигналами для сравнения времени этих городов были выполнены до начала работ экспедиции Вилькицким и лейтенантом Ивановым²²⁵.

²²³ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – СПб.:1896. – С. 2 (170).

²²⁴ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 100 об.

²²⁵ См.: Определение по телеграфу разности долгот Енисейска и Красноярска, произведенное в 1895 году подполковником А. Вилькицким и лейтенантом К. Ивановым. СПб., тип. Морского министерства. 1897 (совм. с К.В. Ивановым). Оттиск из «Записок по гидрографии». – 1897. – Вып. XVIII. – С. 92–148.

15 июня участники экспедиции (под начальством Вилькицкого) простились с «радушным енисейским обществом» и отправились вниз по реке. Первые 26 верст экспедицию сопровождал английский пароход «Минусинск» под командованием Виггинса-младшего.

24 июня суда экспедиции прибыли в селение Дудинское. Здесь их ожидала неприятная вещь: погрузка угля почти полностью легла на плечи команды. Это произошло потому, что ранее по Енисею спустился «компанейский пароход», который «развез ... инфлуэнцу». Оставшиеся здоровыми местные жители «в разных станах и поселках» неохотно нанимались на работу, не веря в то, что с ними сполна рассчитаются. Тяжесть погрузочных работ усугублялась солнечной активностью: температура достигала 24°C, прогревшаяся тундра покрылась цветущей травой и дала «мириады комаров». От укусов комаров олени «жестокое худеют», а иногда и погибают. Поэтому пригнанное для подвоза угля стадо оленей через два дня было отпущено на волю. *«Но и это обстоятельство не могло ослабить энергии и бодрости духа у нашей команды, работа кипела, и мы, приняв 22 000 пудов угля, пошли в Гольчиху»*, – отмечал в докладе Вилькицкий, выступая на общем собрании ИРГО 17 февраля 1896 г.²²⁶

Спускаясь вниз по Енисею, экспедиция производила промер, наносила на составленную в прошлом году карту дополнительные объекты: впадающие ручейки, приметные высоты на берегу и т.п., а также, где это было возможно, производила астрономические определения, магнитные наблюдения и наблюдения над ускорением силы тяжести.

В ходе промера у Яковлевой косы обнаружили две банки, между которыми имелся довольно глубокий фарватер (7–10 саженей). Дополнительный промер у Гостиного мыса показал, что ранее выявленный фарватер легко обнаруживается и без «опозна[ва]тельных знаков и вех».

16 июля пароход «Лейтенант Овцын», на котором находился Вилькицкий, приняв с баржи «Лейтенант Скуратов» полный запас угля, отправился к мысу Матэ-сале на рекогносцировку.

17 июля «Лейтенант Овцын» подошел к острову Сибирякова, где обнаружил еще стоящий лед. Пришлось вернуться назад, где экспедиция занялась описанием южного берега залива и Корсаковских островов.

Через неделю пароход вернулся к острову Сибирякова, где пошел на север. Однако льды еще держались на параллели северной оконечности острова. Таким образом, идти к Матэ-сале было еще рано, и потому пароход «Лейтенант Овцын» пошел к селению Звереву (находившемуся

²²⁶ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 5 (172).

напротив Гольчихи), где стояла баржа «Лейтенант Скуратов», чтобы пополнить запас угля. Здесь экспедиции пришлось выдержать трехдневный шторм.

Эта задержка вынудила Вилькицкого оставить мысль о предварительной рекогносцировке: было решено идти для гидрографических исследований к Матэ-сале вместе с баржей, а затем перейти в Обскую губу.

«Этот переход из реки Енисея в реку Обь должен был быть обратным тому, который был сделан полтора столетия тому назад лейтенантом Овцыным, прошедшим, после трехлетних попыток, из Обской губы в Енисей в 1737 г. Тогда же, как известно, экспедиция, шедшая из Белого моря, также после трехлетних попыток, достигла наконец, под начальством лейтенанта Малыгина и Скуратова, реки Оби, и тем был разрешен вопрос, над которым трудились еще 200 лет перед тем. Обратный путь из Оби в Архангельск был совершен ими в два лета. Это были первые плавания по Обской губе, о которых нам дает сведения история. После того уже только в 1874 г. известный полярный мореплаватель Виггинс на пароходе "Диана" пересек Карское море и вошел в Обскую губу, но, не углубляясь далеко на юг, вернулся в Англию. В 1877 г. "Луиза", пароход Трапезникова, благополучно пришла из Европы в Обь, но в следующем году на обратном пути села на мель около Тазовской губы, где и погибла. В 1878 году прошли в Обскую губу до реки Надым датский пароход "Нептун" и – под командованием Виггинса – английский "Warkworth", и в том же году оба вернулись в Европу. "Warkworth" на обратном пути выскочил на мель, но отделался только потерей части своего груза. В том же году построенная Трапезниковым в Тюмени шхуна "Сибирь" совершила путь в Лондон. В 1879 г. Трапезниковым были отправлены из Оби в Европу три шхуны: "Обь", "Надежда" и "Тюмень", но все три погибли, одна на мели в Обской губе, а две в Карском море. В 1880 г. благополучно совершил плавание из Европы в Обь и обратно пароход "Нептун".

Таким образом, после полутора столетнего перерыва из Европы в Обскую губу ходило 5 судов, из них одно ограничилось посещением только северной части губы, три достигли Надыма и одно – погибающая "Луиза" – прошла бар и поднялась по реке», – отмечал в своем докладе Вилькицкий²²⁷.

3 августа суда экспедиции вышли из Гольчихи и направились к мысу Матэ-сале, стремясь пройти к нему к западу от острова Сибирякова. Постепенно усиливавшийся южный ветер весьма значительно раскачал довольно загруженную баржу «Лейтенант Скуратов», и потому суда вынуждены были стать на якорь. К ночи ветер стал штормовым,

²²⁷ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 4, 5 (172, 173).

что вселяло надежду на последующее отсутствие льда по маршруту перехода. Так и случилось. Однако тот же ветер пригнал из губы Озерной массу льда, тянувшегося двумя длинными параллельными полосами вдоль всего острова. Попытка обогнуть эти косы с севера не увенчалась успехом. В конце концов суда преодолели ледяные косы, пользуясь полыньями, после чего подошли к западному берегу залива.

Обогнуть мыс Матэ-сале, однако, не удалось. К северу от него был обнаружен большой песчаный остров, не показанный на картах и тянувшийся по параллели около 20 миль. Экспедиция обогнула остров на расстоянии $\frac{3}{4}$ мили и имея глубины 5 сажений. При этом удалось определить положение острова астрономически, а при высадке на него выяснить возможность постановки на нем знака. При этом обнаружилось, что остров изрезан поперечными полосами, происходившими, вероятно, от нагромождения на него прибрежного льда²²⁸.

Здесь уместно указать, что 17 февраля 1896 г., когда А.И. Вилькицкий, выступая на общем собрании ИРГО с докладом об итогах экспедиционных работ 1895 г., показал на экране вид острова, открытого экспедицией к северу от мыса Матэ-сале, вице-председатель ИРГО П.П. Семенов предложил назвать этот остров островом Вилькицкого, по фамилии начальника экспедиции, что и «*было принято и закреплено собранием дружными рукоплесканиями...*»²²⁹.

От острова (Вилькицкого) суда экспедиции прошли к северо-восточной оконечности полуострова Ямал, к мысу Дровяному. Как только суда оказались против Обской губы, соленость воды резко упала, льда в губе не оказалось, а грунт был вязкий ил. Имея в виду, что восточный берег губы был описан только однажды, да и то с парусных судов, а восточный – дважды, было решено сосредоточить усилия на исследованиях восточного берега. Суда перешли к нему и, следуя вдоль берега, стали производить промер и съемку.

У устья реки Ныды глубины стали заметно меньше. Судам пришлось взять курс на реку Яду, находящуюся у западного берега губы. Здесь также оказалось много мелей, но все они были песчаными и не крутыми. Поэтому, при соблюдении осторожности и тихой погоде, к ним можно было спокойно приткнуться (пароход сходил с банки на заднем ходу).

Производя промер со шлюпок и с судна, экспедиция продвигалась в течение четырех дней вперед, по 5–10 миль в сутки, и 24 августа суда вошли в Хаманельскую Обь, преодолев бар глубиной 9 футов. Поиски более глубоководного прохода пришлось отложить на следующий год.

²²⁸ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 6 (174).

²²⁹ Известия ИРГО. Т. XXXII. 1896. Вып. II. С. 156.

30 августа экспедиция пришла в Обдорск, где ее встретили депутация жителей с хлебом-солью и местные власти. После профилактического осмотра машины «Лейтенанта Овцына» экспедиция направилась дальше. 30 сентября в Тобольске ее также встречала депутация с хлебом-солью.

Вскоре офицеры экспедиции возвратились в Петербург. 13 ноября 1895 г. циркуляром ГМШ № 236 Вилькицкий был прикомандирован к ГГУ. 6 декабря того же года ему был пожалован орден Св. Владимира 4-й степени²³⁰.

Подводя итоги работ 1895 г., Вилькицкий в своем докладе на Общем собрании ИРГО 17 февраля 1896 г.²³¹ отмечал следующее. Промер, произведенный в Енисее, показал, что разница между осенней и весенней водой более ощутима в верхних частях реки. Совершенно то же наблюдалось и со скоростью течений.

Исследования Енисейского залива в отношении навигационной безопасности плавания Вилькицкий считал вполне законченными, поскольку произведенный промер показал, что *«быстрых изменений в рельефе дна нет, отмели встречаются только береговые, и все те берега, ввиду которых может совершаться плавание, описаны»*²³².

В Обской губе была описана вся северная часть восточного и южная часть западного берега, с берегами Хаманельской Оби, до мыса Хаманель (от которого до самого Обдорска съемка берегов была сделана экспедицией полковника Моисеева в 1881 г.). Произведенная экспедицией Вилькицкого опись позволила обнаружить, что Обская губа не так широка, как это было показано на картах предыдущих лет, не имеет прямого направления с севера на юг (под 72° с.ш. восточный берег круто поворачивает на запад на 45 миль, а под 71° с.ш. снова уклоняется к востоку). При этом ошибки нанесения береговой черты в отдельных случаях составляли десятки миль. Так, положение входного мыса в Тазовскую губу оказалось неверным на 55 миль, что позволило разъяснить причины крушений парохода «Луиза» (1878)²³³ и шхуны «Москва» (1877).

Вилькицкий также охарактеризовал и другие навигационно-гидрографические и гидрометеорологические характеристики. Так, грунт

²³⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

²³¹ Известия ИРГО. Т. XXXII. 1896. Выпуск II. СПб.: 1896. С. 156.

²³² Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 7 (175).

²³³ А.К. Трапезников, желая убедиться в возможности доставки грузов Северным морским путем из Западной Европы в Сибирь и обратно, отправил в 1877 г. из Лондона собственный пароход «Луиза», который прошел Карское море и благополучно прибыл в Тобольск. В 1878 г. пароход «Луиза» и трехмачтовая шхуна «Сибирь», отправившись с грузом в море, «Луиза» погибла, а «Сибирь», благополучно прошла через Карские ворота и пришла в Лондон.

на фарватерах Обской губы был «вязкий синий ил», а береговые отмели и банки – песчаные. Волна – очень крутая и короткая и «настолько неправильная», что бороться с ней было гораздо труднее, чем в Енисейском заливе. Вода в Обской губе была пресная и (в противоположность Енисейскому заливу и Енисею) – очень мутная (как и по всей Оби). По результатам анализа образцов воды, доставленных экспедицией и выполненного профессором А.В. Пелем, вода Енисея оказалась вдвое чище, чем вода в Оби.

Берега губы были совершенно безлесными, почва болотистая. Лесная граница отстояла еще дальше на юг, чем на Енисее (у Луковой протоки первый кустарник был встречен под 70° с.ш., в Хаманельской Оби – под 67° с.ш.).

На всем 1000-верстном протяжении Обской губы экспедиция не встретила ни одного человека. *«Рыболовный станок да неподалеку от него остяцкие юрты в Хаманельской Оби были первыми обиталищами человека, встреченными здесь экспедицией, и насколько на судах экспедиции была велика радость увидеть наконец берега, заселенные человеком, настолько появлением этих судов были испуганы остяки. Они с крайне угнетенным видом подошли к судам и, когда увидели на палубе проводника, взятого с рыболовного станка, то поспешно и с беспокойством его спросили: "Чьи это люди, нашего ли они Царя?" Утвердительный ответ их совершенно успокоил, и они привезли хлеба и рыбы и не хотели взять за это денег»*, – констатировал в докладе Вилькицкий²³⁴.

Начальник экспедиции дал характеристику и крупным населенным пунктам. Село Обдорск, расположенное на реке Полуй (самом нижнем притоке Оби), имело две церкви, около 800 коренных жителей и являлось крупным торговым центром для всей северной тундры, приспособленной к потребностям инородцев, которых только в Обдорском участке насчитывалось до 15 тыс. На Обдорскую ярмарку приезжали самоеды из самых далеких окраин, даже из Туруханского края.

Город Березов имел около 120 домов и до 500 жителей (преимущественно городская администрация и торговцы), вид города был «довольно печальный».

Население по берегам Оби состояло, главным образом, из остяков и русских. *«Остяки очень ленивы и не так благонадежны, как самоеды, живут в чумах и избах, очень неопрятны, отличаются, как и самоеды, большою любовью к своим детям. Жены покупаются; у богатых иногда по 3 жены. Денежные знаки у них в полном ходу. Русский язык почти*

²³⁴ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 9 (177).

не усвоен», – отмечал Вилькицкий²³⁵. Возвращаясь к научным результатам экспедиции, он отметил, что было сделано 27 астрономических определений (два – в реке Енисей, 19 – в Енисейском заливе и Обской губе, шесть – в реке Оби), магнитные наблюдения произведены в девяти пунктах, наблюдения над маятником – в Енисейске и в селении Дудинском прибором Штернека, приобретенным ГГУ.

В период плавания выполнялись метеорологические и гидрологические наблюдения. Мичман, доктор медицины А.С. Боткин производил исследования «по естественно-историческому отделу» (после доклада начальника экспедиции Боткин демонстрировал собранные им коллекции – естественно-историческую и этнографическую, а также снятые им фотографии самоедских и остячских жертвенных мест, видов и типов²³⁶). Собранный им материал обрабатывали профессор Юрьевского университета Н.И. Кузнецов, младший ботаник при Санкт-Петербургском ботаническом саде Г.И. Танфильев и зоологи музея Императорской АН Н.М. Книпович и А.А. Бялыницкий-Бируля²³⁷. Разбором образцов почв и горных пород занимался хранитель Минералогического музея при АН барон Э.В. Толль²³⁸.

Завершая доклад, Вилькицкий остановился на задачах будущего 1896 г.: остается исследовать бар реки Оби, описать западный берег Обской губы, остров Белый и северную часть восточного берега около мыса Матэ-сале, а если останется время – описать берег южной части Карского моря. Кроме того, экспедиции, по ходатайству ИРГО, поручено наблюдать солнечное затмение, центральная часть которого пересечет часть Обской губы. Как считал Вилькицкий, *«...этой работой можно будет закончить гидрографическое исследование в этой части Ледовитого океана, предоставив указаниям будущего времени детальное изучение свойства дна близ берегов, как требующее по громадности района многолетних затрат»*²³⁹.

28 февраля 1896 г. Вилькицкий выступил с лекцией о работах экспедиции в Морском собрании Кронштадта. Отчет об этой лекции был опубликован в газете «Кронштадтский вестник»²⁴⁰.

²³⁵ Там же. – С. 10 (178).

²³⁶ Известия ИРГО. Т. XXXII. 1896. Вып. II. СПб.: 1896. С. 156.

²³⁷ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 12 (180).

²³⁸ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 104.

²³⁹ Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане. – С. 12 (180).

²⁴⁰ О плавании Северной гидрографической экспедиции из р. Енисей через Ледовитый океан в р. Обь (краткий отчет о лекции подполковника А.И. Вилькицкого, прочитанной 28-го февраля в зале Морского собрания) // Кронштадтский вестник, вторник, 12-го марта [1896 г.], прилож. № 25.

Информация о произведенных Гидрографической экспедицией под руководством Вилькицкого работах в 1895 г. прошла и по официальным каналам. Так, 19 января 1896 г. сведения о ходе работ Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря в 1895 г., подписанные «за начальника» ГГУ генерал-майором К.И. Михайловым, управляющий Морским министерством, адмирал Н.М. Чихачев направил в КСЖД. Вскоре в типографии были отпечатаны «Краткий обзор работ Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря, в 1895 г.», подписанный К.И. Михайловым, и «Отчетная карта работ» экспедиции в 1894 и 1895 гг.²⁴¹.

6 марта 1896 г. отчетные сведения о ходе работ экспедиции были рассмотрены на заседании КСЖД, в присутствии императора Николая II, который, как и ранее, соизволил их признать «представляющими значительный интерес». Об этом А.Н. Куломзин сообщил Н.М. Чихачеву 16 марта 1896 г., препроводив печатный экземпляр журнала Комитета²⁴².

27 марта того же года император Николай II произвел в Зимнем дворце традиционный осмотр гидрографических и картографических работ и дал им высокую оценку. В связи с этим подполковнику А.И. Вилькицкому, который был приглашен на этот осмотр²⁴³, в числе других офицеров, «Высочайшим» приказом по морскому ведомству № 114 от 1 апреля 1896 г. было «изъявлено» «Высочайшее благоволение»²⁴⁴.

В мае 1896 г. в журнале «Морской сборник» был опубликован подготовленный Вилькицким обзор работ экспедиции, выполненных в 1894 и 1895 гг.²⁴⁵.

Работы летом 1896 г.

4 июня 1896 г. экспедиция под командованием подполковника Вилькицкого (в нее входили также его помощники – лейтенанты А.А. Витков, К.П. Мордовин, А.С. Боткин и штабс-капитан КФШ И.С. Сергеев²⁴⁶) отправилась из Тобольска и через три недели – 24 июня – вошла в Обскую губу, причем от Березова суда двигались

²⁴¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 86–98 об., 106.

²⁴² Там же. Л. 107.

²⁴³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 256. Л. 29 об.

²⁴⁴ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

²⁴⁵ Обзор работ Гидрографической экспедиции в устьях рек Енисея и Оби в 1894–1895 гг. // Морской сборник. 1896. № 5, неоф. С. 153–176. То же – отд. оттиск. 24 стр. 1 карта, 25 x 17 см (От автора) СПб.: 1896.

²⁴⁶ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1896 год. – СПб.: 1897. – XI. Приложения. – С. 23.

по Малой Оби. В период плавания экспедиция выполнила астрономические наблюдения для определения положения с. Елизаровского, города Березова и с. Обдорска, произвела дополнительный промер для уточнения карты реки, а также исправила положение берегов, изменившееся под влиянием весенних разливов. Фарватер Малой Оби оказался менее глубоким и более узким, чем фарватер Большой Оби, который экспедиция обследовала, когда шла на зимовку в 1895 г. из Енисейского залива в Тобольск.

Подойдя к бару, экспедиция разделилась. Баржа «Лейтенант Скуратов» (командир – лейтенант Н.Н. Балкашин) обследовала Муринскую протоку, а пароход «Лейтенант Овцын» (командир – лейтенант К.В. Иванов) – Хаманельскую протоку, являющуюся средним рукавом Обской дельты. Обе они оказались несудоходными.

Выйдя в Обскую губу Хаманельскою Обью, экспедиция пошла вдоль бара к юго-востоку (к правому берегу), чтобы выяснить общий характер рельефа дна бара. Оказалось, что только под самым берегом глубина на баре доходит до 12 футов. Таким образом, было установлено, что вход в Обь возможен только для судов с осадкой менее 12 футов. В связи с этим вся энергия экспедиции была направлена на поиски в Обской губе закрытой бухты, которая могла бы обеспечивать выгрузку товаров и «тем спасти значение громадной Обской водной системы для внешней морской торговли»²⁴⁷. Эти поиски увенчались успехом. Несколько севернее мыса Ям-Сале (20 миль) была обнаружена бухта, «закрытая на $\frac{3}{4}$ компаса» и подверженная лишь незначительному волнению «при ветрах от правого берега», причем подходить к ней могли суда с осадкой до 17 футов.

Окончив исследование бара, экспедиция описала левый берег Обской губы и южную часть правого. Таким образом, Обская губа была описана вся.

Произведенный промер показал, что вдоль левого берега много отмелей, правая же сторона – чистая. Таких неточностей береговой черты, как обнаруженных в прошлом году (в 45–50 миль), обнаружено не было: левый берег оказался лишь немного западнее обозначенного на прежних картах.

Огибая остров Белый, экспедиция из-за тумана не смогла его описать, однако по характеру глубин был сделан вывод о том, что положение острова ощутимых для мореплавания ошибок не содержит.

В Обской губе экспедиция произвела астрономические наблюдения на четырех пунктах и «много обсерваций с судна при производстве описи», определила положение церкви в Югорском Шаре, магнитные

²⁴⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1896 год. – СПб., 1897. – XI. Приложения. – С. 92.

элементы земли в семи пунктах, а в Тобольске, Березове, Обдорске и Югорском Шаре, кроме того, произвела наблюдения над маятником. Каждые четыре часа производились метеорологические наблюдения, а также собирались коллекции по естествоведению.

Погода, в общем, не благоприятствовала работам. В Карском море суда в течение двух суток выдержали сильный шторм, во время которого на пароходе «Лейтенант Овцын» закончился уголь. С помощью сигнальной ракеты на парусную баржу «Лейтенант Скуратов» был подан тонкий буксирный трос, благодаря которому удалось передать на пароход мешки с углем.

Во время этого шторма на барже разбило голову руля, а на пароходе получил легкие повреждения правый цилиндр машины и от сильной килевой качки «вдавился под машиной корпус судна».

Льды экспедиция встретила только на подходе к Югорскому Шару и в самом проливе, однако повреждений суда не получили.

Там же, в Югорском Шаре, экспедиция встретила два английских парохода, ожидавших капитана Виггинса, чтобы с ним идти на Енисей. По просьбе англичан, они были снабжены морскими картами (достигнув Енисея, одно из этих судов прошло вверх по реке, а другое после сдачи груза благополучно вернулось в Норвегию)²⁴⁸.

12 сентября в пролив Югорский Шар вошел транспорт «Самоед» (командир – капитан 2-го ранга В.А. Лилъе) и на следующий день, имея на буксире парусную баржу «Лейтенант Скуратов», снялся с якоря и пошел к Мурманскому берегу. За ним следовал пароход «Лейтенант Овцын». После окончания исследования у побережья Мурман и постройки гурия из камней на острове Медвежем (туда были высажены штурманский офицер транспорта штабс-капитан Н.В. Морозов и 31 человек из команды транспорта) «Самоед» привел суда экспедиции подполковника А.И. Вилькицкого в Архангельск²⁴⁹.

В «Отчете» ГГУ за 1896 г. отмечалось, в частности, что *«ныне препятствий к развитию северного мореплавания не встречается и систематическое исследование берегов Ледовитого океана представляется возможным прекратить, а для дальнейших исследований пользоваться лишь случайными посылками военных судов, и только предстоящим летом предполагается послать одного офицера осмотреть в деталях открытую около Обского бара бухту»*²⁵⁰.

²⁴⁸ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1896 год. – СПб., 1897. – XI. Приложения. – С. 92–93.

²⁴⁹ Максимова О.В. Новоземельские экспедиции 1896 года // Виктория, 2018. – № 1 (84). – С. 47.

²⁵⁰ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1896 год. С. 94.

[illegible]

Берег описанный экспедицию. Берег снятый с прежних карт.
Положение берега на прежних картах. Точки определенные астрономически.
Масштаб 15 верст в дюйм. - Глубины в саженях. -

Начислениям экстенсивно-подпольным Виссакимским

Карта работ Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби
и части Карского моря с подписью А.И. Вилькицкого. 1896 г.

РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 116.

10 января 1897 г. новый управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов представил в КСЖД сведения о работах Гидрографической экспедиции под командованием Вилькицкого. Начальником экспедиции были подготовлены и подписаны «Краткий обзор работ Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря в 1896 г.» и карта работ, отпечатанные в типографии. Кроме того, на пишущей машинке был напечатан список из 23 фотографий – «Обская серия фотографий Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря»²⁵¹.

13 апреля 1897 г. «Высочайшим приказом» по флоту за № 129 Вилькицкий был произведен «за отличие по службе» в полковники²⁵².

22 апреля А.Н. Куломзин сообщил П.П. Тыртову, что император Николай II, выслушав отчетные сведения о ходе экспедиционных работ в 1896 г., признал их «представляющими значительный интерес»²⁵³.

Итоги деятельности Гидрографической экспедиции под руководством А.И. Вилькицкого в 1894–1896 гг.

Каковы же были основные итоги работ Гидрографической экспедиции для исследования устьев рек Енисей и Обь и прилегающей к ним части Карского моря?

Экспедиция методом морской съемки выполнила опись восточного берега Енисейского залива от острова Диксон до реки Гольчихи, острова Сибирякова, а также судовой промер на входе в Енисейский залив, проверку карт реки Енисей от реки Гольчиха до Туруханска с полуинструментальной съемкой берегов и промером по фарватеру от Туруханска до Енисейска. Этими работами была доказана доступность для океанских судов гавани у протоки Луковая реки Енисей и обеспечено плавание речных судов по Енисею до города Енисейск. Была выполнена также опись Обской губы, плановой основой которой послужили 52 астрономических пункта²⁵⁴.

В 1897 г. подполковник Вилькицкий не принимал участия в полевых работах в Арктике. Он, как обычно, принимал активное участие в заседаниях ИРГО. 18 февраля на Совете Общества было рассмотрено его ходатайство, относившееся к работам завершившейся экспедиции:

²⁵¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 108–118.

²⁵² РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

²⁵³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 119.

²⁵⁴ История Гидрографической службы Российского флота. Т. 1. С. 362.

1) о выражении благодарности начальнику Березовской местной воинской команды капитану Ивану Ивановичу Алексееву за его содействие при производстве наблюдений над маятником в городе Березове и уступку для этой цели собственного дома;

2) о награждении бронзовыми медалями Березовского купца Андрея Семеновича Протопопова и иеромонаха Паисия в селе Никольском в Югорском Шаре, оказавших содействие наблюдениям – первый тем, что уступил для наблюдений свой дом в Обдорске, озаботившись и наиболее удачной обстановкой этих наблюдений, второй – тем, что не только уступил для помещения маятника одно из церковных зданий, но и личным трудом и заботами помогал наблюдателям при производстве работ.

Совет ИРГО удовлетворил ходатайство Вилькицкого²⁵⁵.

Случившаяся в 1897 г. пауза в гидрографических работах была весьма кстати для Вилькицкого и его офицеров, так как она позволила привести в порядок накопившиеся материалы экспедиционных работ, завершить их обработку и издать новые морские карты на исследованный экспедицией район Арктики.

В результате совместных усилий офицеров экспедиции и специалистов Картографической части ГГУ в 1897 г. увидели свет следующие картографические издания, составленные Вилькицким:

1) временная карта Обской губы и Енисейского залива. Составлена по работам 1894–1896 гг. Гидрографической экспедиции подполковника Вилькицкого (60 x 80 см)²⁵⁶;

2) временная карта южной части Обской губы. Составлена по работам 1896 г. Гидрографической экспедиции подполковника Вилькицкого (60 x 80 см)²⁵⁷;

3) план реки Енисей от входа до мыса Гостиный. Составлен по работам 1894 г. Гидрографической экспедиции подполковника Вилькицкого (30 x 60 см);

4) план Луковой протоки в реке Енисей. Составлен по работам 1894 г. Гидрографической экспедиции подполковника Вилькицкого (40 x 60 см)²⁵⁸.

Следует отметить, что одна из карт – «План острова и бухты Диксон. По описи Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря полковника Вилькицкого в 1894 г.» – была напечатана лишь в 1905 г.²⁵⁹

²⁵⁵ Известия ИРГО. Т. XXXIII. Вып. I. 1897. СПб.: С. 115.

²⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 97.

²⁵⁷ РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 96.

²⁵⁸ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 123–125.

²⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 108.

Кроме того, в 1897 г. в «Записках по гидрографии» были опубликованы результаты определения по телеграфу разности долгот Енисейска и Красноярска, произведенного в 1895 г. Вилькицким и Ивановым²⁶⁰.

Один из активных помощников Вилькицкого, лейтенант Боткин, передал в дар Императорскому Санкт-Петербургскому Ботаническому саду собранную им на севере коллекцию растений, представлявшую большой научный интерес. Этот акт не остался без внимания министра земледелия и государственных имуществ А.С. Ермолова. 25 января 1897 г. он в своем письме управляющему Морским министерством П.П. Тыртову выразил «искреннюю признательность»²⁶¹.

Это письмо, вероятно, вызвало у Тыртова удивление, и он 29 января 1897 г. распорядился передать его в учреждение, которое вело переписку по этому предмету. После того как Тыртову доложили историю вопроса естественно-научных исследований в Арктике, он 19 февраля направил письмо члену Государственного Совета адмиралу Н.М. Чихачеву, в котором, в частности, указал следующее: «...Имея в виду, что мысль и заботы о том, чтобы экспедиция Подполковника Вилькицкого в научном отношении охватила более широко исследование наших северных побережий, принадлежали Вам, я считаю долгом о благодарности, выраженной Министром Земледелия и Государственных Имуществ, сообщить Вашему Высокопревосходительству»²⁶².

9 месяцев спустя, 27 ноября 1897 г., военный министр П.С. Ванновский также направил Тыртову письмо, касавшееся арктических даров Боткина. Вот его текст:

«Милостивый Государь Павел Петрович.

*Лейтенант вверенного Вашему Превосходительству флота, сын покойного профессора Академии, доктор медицины Боткин, возвратясь из экспедиции по рекам Енисею и Оби, принес в дар анатомическому музею Императорской Военно-Медицинской Академии шесть черепов самоедов и значительную коллекцию фотографических снимков, сделанных им во время экспедиции. Конференция Академии уже выразила Лейтенанту Боткину свою признательность за столь ценное в научном отношении пожертвование. Я со своей стороны также считаю своим долгом принести Вашему Превосходительству искреннюю мою благодарность за готовность Вашу в лице служащих в Российском флоте офицеров содействовать обогащению учебно-вспомогательных учреждений Академии...»*²⁶³.

²⁶⁰ Определение по телеграфу разности долгот Енисейска и Красноярска, произведенные в 1895 году подполковником А. Вилькицким и лейтенантом К. Ивановым // Записки по гидрографии, 1897. – Вып. XVIII. – С. 92–148.

²⁶¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 17–17 об.

²⁶² Там же. Л. 23–23 об.

²⁶³ Там же. Л. 67–67 об., 71.

Через неделю, 4 декабря 1897 г., Тыртов подписал Ванновскому свой ответ, в котором, в частности, сообщал, что *«и впредь готов содействовать тому, чтобы морские офицеры, собирая различные коллекции в своих дальних и разнообразных плаваниях, приносили бы свои труды на пользу науки...»*²⁶⁴.

В том же 1897 г. А.А. Бялыницкий-Бируля опубликовал статью о зоологических материалах, собранных А.С. Боткиным. В ней он, в частности, указал следующее: *«...Описанную здесь форму (бокоплав из рода Gammarus duebeni. – В.С.) я позволю себе назвать в честь лейтенанта Вилькицкого (wilkitzkii (Gammarusduebenivar.)), начальника гидрографической экспедиции для изучения устьев Енисея и Оби, благодаря интересу и вниманию которого к научным исследованиям в программу экспедиции вошли также и естественно-исторические исследования...»*²⁶⁵.

А.С. Боткин в 1897 г. за труды по собиранию естественно-исторических и этнографических коллекций в экспедиции для изучения устьев Обь и Енисей и части Карского моря, а также сообщение о его работах, сделанных в одном из заседаний Общества, был награжден серебряной медалью ИРГО «За полезные труды».

В 1899 г. были изданы материалы работ Гидрографической экспедиции за три года ее работы – с 1894 по 1896 гг.²⁶⁶.

Одним из важных итогов деятельности экспедиции было то, что в 1900 г. увидел свет и «Атлас реки Енисей», составленный офицерами гидрографической экспедиции под командованием Вилькицкого²⁶⁷.

Еще позже – в 1903 г. – были изданы результаты маятниковых наблюдений, произведенных Вилькицким в ряде пунктов работ гидрографической экспедиции в 1894–1896 гг.²⁶⁸.

²⁶⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 70.

²⁶⁵ Бируля А.А. Материалы для биологии и зоогеографии преимущественно русских морей. II. *Hydrozoa, Polychaeta* и *Crustacea*, собранные д-ром А.С. Боткиным в Енисейской и Обской губах, летом 1895 г. // Ежегодник Зоологического музея АН. – Т. II. – 1897. – № 1. – С. 108–109.

²⁶⁶ Материалы для изучения Обской губы и Енисейского залива, собранные в 1894, 95 и 96 годах гидрографическою экспедициею под начальством подполковника А. Вилькицкого [под ред. Штабс-капитана И.С. Сергеева]. СПб.: тип. М.Д. Ломковского, 1899. – 55 с.

²⁶⁷ Атлас реки Енисея: от Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. СПб.: 1900 г. – 14 с.; 10 л. карт. В 2009 г. петербургское издательство «Альфарет» выпустило в свет факсимильное издание этого атласа.

²⁶⁸ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в г. Енисейске, селении Гольчихе и на острове Диксона, в г. Тобольске, г. Березове, с. Обдорске и в Югорском Шаре полковником А. Вилькицким в 1894–1896 г. СПб.: тип. АН, 1903. – 84 с. (оттиск из «Записок ИРГО». – Т XXX. – № 4. – С. 1–84).

Межэкспедиционный период (1896–1897)

В Санкт-Петербурге

13 ноября 1896 г. генерал-майор К.И. Михайлов, оставшийся за начальника ГГУ, подписал отношение в ГМШ с просьбой о прикомандировании к Управлению офицеров Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря, окончивших кампанию 20 октября, для обработки материалов, собранных экспедицией.

К отношению прилагался список офицеров, подписанный старшим делопроизводителем ГГУ подполковником Ф.К. Дриженко, в котором были указаны начальник экспедиции подполковник Вилькицкий, лейтенант Иванов (командир парохода «Лейтенант Овцын»), лейтенант Балкашин (командир парусной баржи «Лейтенант Скуратов») и помощники начальника экспедиции: лейтенанты Витков и Мордовин, штабс-капитан Сергеев и мичман Боткин.

Перед отправкой отношения Михайлов обсудил с Вилькицким сроки прикомандирования офицеров²⁶⁹. Вскоре офицеры экспедиции уже занимались обработкой материалов в ГГУ. Однако они не забывали и о личном составе. 18 декабря 1896 г. лейтенант Балкашин подал Вилькицкому рапорт о производстве кочегара 1-й статьи Гинцева в кочегарные квартирмейстеры, а матроса 2-й статьи Анциферова – в матросы 1-й статьи. Он указал, что эти нижние чины *«своей усердной службой и примерным старанием вполне заслуживают этих повышений»*²⁷⁰.

19 декабря лейтенант Иванов *«ввиду отлично усердной и ревностной службы и прекрасного поведения»* представил к производству в «высшие статьи» и нижних чинов парохода «Лейтенант Овцын»: квартирмейстера Устима Березнева – в боцманматы, матроса, марсового Федора Митченко – в строевые квартирмейстеры, а матроса 2-й статьи Карла Штерца – в матросы 1-й статьи²⁷¹.

Однако Вилькицкий только 17 января 1897 г. представил в ГГУ эти рапорты, указав в своем отношении, что просит ГГУ *«не оставить своим ходатайством настоящее представление ввиду исключительно тяжелой службы нижних чинов экспедиции, особенно в минувшую кампанию, что*

²⁶⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 1–1 об.

²⁷⁰ Там же. Л. 4 об.

²⁷¹ Там же. Л. 4.

кроме малочисленности команды, всего по 20 человек на судно, вызывалось тяжело для них сложившимися обстоятельствами плавания»²⁷².

31 января начальник ГГУ вице-адмирал П.Н. Назимов поддержал ходатайство Вилькицкого²⁷³. Уже 5 февраля 1897 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ «о производстве в высшие чины и звания» пяти нижних чинов. 18 февраля 1897 г. об этом был уведомлен и Вилькицкий²⁷⁴.

По указаниям ГМШ одновременно с повышением в чинах и званиях шло сокращение числа участников экспедиции. Так, 11 января 1897 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Гильтебрандт направил в ГГУ следующее отношение:

*«По табели комплектации на 1897 год на паровой барже "Лейтенант Скуратов" положено иметь подшихтера и фельдшера, а прочая часть команды должна быть вольнонаемная, на пароходе же "Лейтенант Овцын" комплект команды определен прежний. Ввиду сего представляется необходимым имеющихся на названных судах сверхкомплектных нижних чинов возвратить теперь же в Кронштадт, о чем и сообщается для сведения и соответствующего предписания Подполковнику Вилькицкому»*²⁷⁵.

20 января 1897 г. генерал-майор Михайлов распорядился дать такое предписание начальнику экспедиции²⁷⁶.

Однако через два месяца Вилькицкий поднял вопрос об укомплектовании парохода «Лейтенант Овцын» машинистами. В середине марта он представил в ГГУ следующий рапорт:

«По табели комплектации положено на пароход "Лейтенант Овцын" два машинных квартирмейстера и четыре машинных рядовых, всего 6 машинистов, между тем налицо имеется всего 4 машиниста: машинные квартирмейстеры 1-й ст. Федор Урбах и Михаил Пидонов и машинисты 1-й ст. Андрей Немчинов и Степан Байбус, какового числа недостаточно.

Донося об изложенном ГГУ, имею честь уведомить, что пополнение машинистов до комплектного числа может быть сделано без всяких расходов для казны, так как в г. Архангельске в команде бывшего транспорта "Бакан" имеется машинист Василий Рекин и кожегар Яков

²⁷² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 3.

²⁷³ Там же. Л. 15. Интересно, что в начале 1897 г. подполковник А.И. Вилькицкий являлся «за старшего делопроизводителя» ГГУ и сам готовил документы для начальника Управления, ставя свою подпись.

²⁷⁴ Там же. Л. 20, 22.

²⁷⁵ Там же. Л. 2.

²⁷⁶ Там же. Л. 5.

Корельский, которые и могли бы быть назначены на пароход "Лейтенант Овцын", а с парохода могут быть сняты матросы водолазы Иван Юрицкий и Федор Репин»²⁷⁷.

Генерал-майор Михайлов на рапорте наложил резолюцию: *«Просить распоряжения Глав[ного]. Мор[ского]. Штаба»²⁷⁸.*

Кроме укомплектования пароходов личным составом, Вилькицкий предпринимал усилия для ремонта судов экспедиции. 23 января 1897 г. он представил в ГГУ следующий рапорт:

«Как я уже имел честь доносить ГГУ, во время шторма в Карском море 18–21 августа минувшего года суда экспедиции потерпели следующие повреждения: на пароходе "Лейтенант Овцын" провис под машиною корпус, вследствие чего потерял правильность своей установки гребной вал и подшипники стали постоянно греться, на парусной же барже "Лейтенант Скуратов" разбило голову руля, сорвало верхнюю его петлю и оборвало сорлиня; кроме этих случайных повреждений, на судах, за отсутствием специальных мастеров в Сибири, где на них дефектные работы производились 3 года подряд, остаются неисправленными и другие повреждения в некоторых их частях до сего времени, к таким относятся: обветшание парового котла и машинки в паровом катере, а также погнутие его гребного винта, разработанность бакаута дейдвудных труб парохода "Лейтенант Овцын", порча заливки бабитом подшипников у машин парохода, порча укрепления на нем же парового брашпиля, течь парового котла парохода; кроме того является необходимым опробовать котел гидравлическим давлением, так как уже прошло 4 кампании без повторения опробования.

Исправление указанных повреждений обойдется, как значится в приложенной у сего в копии расценки завода Макарова в Архангельске с производством обычных дефектных работ, 5550 рублей, между тем отнести всю эту сумму целиком на ассигнуемые на ремонт судов экспедиции 6350 руб. не представляется возможным, так [как] за счет этой ассигнованной суммы производится и вооружение судов, а следовательно, и пополнение всяких расходных материалов, а потому я имею честь ходатайствовать пред ГГУ о дополнительном, на исправление повреждений, указанных выше, ассигнований по п. 17 4450 рублей, что же касается предстоящего производства обычных дефектных работ, то оно по-прежнему может быть отнесено на сумму, уже ассигнуемую по тому же параграфу»²⁷⁹.

²⁷⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 26.

²⁷⁸ Там же.

²⁷⁹ Там же. Л. 6–6 об.

Перечень неисправностей был изложен в заявлении мастера, архангельского купца Я.Е. Макарова командиру парусной баржи «Лейтенант Скуратов» и парохода «Лейтенант Овцын» от 7 ноября 1896 г.²⁸⁰

24 января рапорт Вилькицкого и копия заявления Макарова были отправлены Михайловым в Счетный отдел ГУКиС с просьбой в «уважении ходатайства, изложенного в этом рапорте»²⁸¹.

Через неделю, 31 января 1897 г., начальник Счетного отдела ГУКиС Н.А. Симакин сообщил в ГГУ о необходимости представления в Отдел Заготовления ГУКиС подробной ведомости необходимых для судов экспедиции материалов, с указанием их стоимости, перед ассигнованием на эти расходы дополнительного кредита²⁸².

Пока шла переписка со Счетным отделом ГУКиС, произошли изменения среди командного состава экспедиции. 25 января 1897 г. начальник ГМШ вице-адмирал Ф.К. Авелан направил в ГГУ следующее отношение:

*«Помощник Начальника Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря Командир баржи "Лейтенант Скуратов" Лейтенант Николай Балкашин утвержден в заграничное плавание на одно из судов эскадры Тихого океана и ближайшим приказом по Морскому ведомству будет отчислен от вышепоименованных должностей, а потому Главный Морской Штаб просит сделать распоряжение об отправлении Лейтенанта Балкашина немедленно по назначению на эскадру Тихого океана и о времени отправления донести»*²⁸³.

28 января Балкашин получил соответствующее предписание за подписью начальника ГГУ вице-адмирала П.Н. Назимова и на следующий день убыл к новому месту службы²⁸⁴.

По ходатайству Вилькицкого во временное командование баржей «Лейтенант Скуратов» в начале февраля 1897 г. вступил лейтенант Витков²⁸⁵.

13 марта ГГУ направило в ГМШ отношение с просьбой о назначении командиром парохода «Лейтенант Овцын» вместо лейтенанта Иванова штабс-капитана Деплоранского вследствие характера предстоящих пароходу работ. На следующий день в письме начальнику ГМШ Авелану начальник ГГУ Назимов сообщил о том, что ввиду отличной службы лейтенанта Иванова ГГУ «полагало бы справедливым

²⁸⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 7–8.

²⁸¹ Там же. Л. 9.

²⁸² Там же. Л. 16.

²⁸³ Там же. Л. 10.

²⁸⁴ Там же. Л. 11, 12.

²⁸⁵ Там же. Л. 13, 19.

в вознаграждение его службы в экспедиции ходатайствовать о соответственном новом каком-либо назначении или, по крайней мере, о назначении его в дальнейшее плавание», о чем он и доложил управляющему Морским министерством, который с этим согласился и приказал доложить «по вопросу о назначении этого офицера в дальнейшее плавание по Главному Морскому Штабу...»²⁸⁶.

Однако по прошествии полутора месяцев Иванов так и не получил назначения. В связи с этим Назимов 3 мая 1897 г. в письме главному командиру Кронштадтского порта вице-адмиралу Н.И. Казнакову отмечал, в частности, следующее:

«...так как до сего времени посылки офицеров на суда дальнего плавания не было и за окончанием срока прикомандирования я должен его (Иванова. – В.С.) отчислить в наличие 3 Флотского экипажа, то я, в признательность за полезную службу этого офицера, имею честь свидетельствовать пред Вашим Превосходительством о его заслугах и полезной деятельности в упомянутой выше Гидрографической экспедиции и просить Вас не отказать со своей стороны содействовать к скорейшему назначению его в дальнейшее плавание, что было бы для него наградой вполне заслуженной, а до того времени устроить его служебное положение насколько возможно ближе к его бывшему положению в экспедиции с назначением его во внутренне плавание...»²⁸⁷

Впоследствии лейтенант Иванов был назначен на канонерскую лодку «Отважный», а в 1899 г. был переведен в Сибирский флотский экипаж²⁸⁸.

Тогда же весной была решена и судьба лейтенанта Боткина. 19 марта 1897 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт Боткина, который просил о назначении его в переменный состав Морской учебно-стрелковой команды «с осени сего года». При этом Вилькицкий указал, что со стороны начальника ГЭБО, в которую должен быть назначен Боткин, «препятствия не встречается». Соответствующее ходатайство было направлено в ГМШ²⁸⁹.

Обследование бухты Находка в 1897 г.

21 марта 1897 г. начальник ГГУ подписал подготовленный Вилькицким доклад на имя управляющего Морским министерством следующего содержания:

²⁸⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 25, 25 об.

²⁸⁷ Там же. Л. 50–51 об.

²⁸⁸ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 1524. Л. 2.

²⁸⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 19.

«Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря в 1896 году установила, что бар реки Оби мелководен, а именно под левым берегом, под которым наиболее удобно дальнейшее плавание судов, приходящих с моря, глубина на баре всего 9 фут и под правым речной части которого однако суда боятся вследствие извилистости фарватера и скалистости берега – 12 фут. В виду сего для восполнения значения Обской водной системы является необходимым в продолжение работ экспедиции подробно исследовать найденную на левом берегу губы в 20 милях от бара бухту Находка.

По докладе о сем Ваше Превосходительство, согласно с мнением Управления, нашли возможным дальнейшие работы экспедиции в полном составе прекратить и для обследования бухты Находка ограничиться посылкою лишь одного из офицеров экспедиции, для чего изволили приказать представить соображения о суммах, потребных на исполнение этой работы.

Во исполнение сего ГГУ имеет честь доложить Вашему Превосходительству, что оно полагало бы послать для исследования бухты Находка помощника начальника Гидрографической экспедиции Штабс-Капитана Сергеева с двумя нижними чинами и 7 вольнонаемными и что, сообразно с этим, расходы будут заключаться в следующем.

Стоимость или наем палубной лодки, ее вооружение и устройство в ней помещения для офицера и нижних чинов – 1000 рублей. Жалование на 6 месяцев 7 человекам вольнонаемной команды по 25 р. В месяц – 1050 р. Им же на пищевое довольствие по 11 р. 25 к. в месяц – 472 р. 50 коп. Пищевое довольствие двух нижних чинов также по 11 р. 25 к., в месяц – 135 р. Медикаменты и комисариатские расходы – 50 рублей. За буксировку палубной лодки с Обдорска до г. Тобольска – 300 р. Разные экстраординарные расходы по гидрографической части – 100 руб., а всего 3107 р. 50 к.; но к этому надо присчитать еще 1832 р. 50 к., потребных на выдачу подъемных денег, прогонов, морского довольствия офицеру и двум нижним чинам, согласно Высочайше утвержденного положения о гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря; в общем весь расход будет 4940 руб.»²⁹⁰

В тот же день, 21 марта 1897 г., Тыртов выразил свое согласие на командировку партии Сергеева²⁹¹.

8 апреля вице-адмирал Назимов направил Тобольскому губернатору Л.М. Князеву краткий обзор работ Гидрографической экспедиции

²⁹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 29–29 об.

²⁹¹ Там же. Л. 29–29 об.

в 1896 г. и уведомил, что около 15 апреля в Тобольск будет командирован штабс-капитан Сергеев с двумя нижними чинами для обследования в Обской губе бухты Находка²⁹².

16 апреля 1897 г. Сергеев с двумя нижними чинами и инструментами выехал в Тобольск²⁹³, куда прибыл 27 апреля. В первой половине мая в 40 верстах вниз по течению Иртыша местным лодочником Т. Черкашиным в деревне Верхней Тычинской²⁹⁴, по заказу Сергеева, был построен остов каяка в шесть саженей длиной и нанята команда (7 чел.). 14 мая этот остов был приведен в Тобольск, где был достроен. В крытом помещении, занимавшем $\frac{3}{4}$ длины каяка, были устроены помещение для команды (с четырьмя койками) и офицерская каюта (с двумя койками). Оба помещения были обиты войлоком и клеенкой. В носу каяка были сооружены две банки на четыре весла. Кроме того, было предусмотрено, в случае необходимости, «выбросить» два запасных весла в корме.

Для приготовления пищи перед банками была поставлена съемная железная печь (впоследствии она оказалась пригодной для устройства бани на берегу бухты Находка, находившейся в 200 верстах от ближайшего населенного пункта). Для проживания на берегу имелась непромокаемая палатка с двойным полом. Для предохранения от комаров были сшиты пологи и сетки. Для сообщения каяка с берегом была куплена двухвесельная лодка.

20 мая к Сергееву прибыл студент Санкт-Петербургского университета А.А. Калачев²⁹⁵, командированный для сбора коллекций «по естествоведению». Отправляясь на Обскую губу летом 1897 г., Калачев ставил перед собой следующие задачи:

- знакомство с местными инородцами – остяками, самоедами, соби-
рание у них, главным образом, их песен и былин. Собранный мате-
риал будет передан в этнографическое отделение ИРГО;
- сбор коллекций по зоологии беспозвоночных, амфибий и рептилий
для зоологического кабинета Санкт-Петербургского университета;
- сбор коллекций по энтомологии;
- сбор коллекций по ботанике «бесцветков водорослей, мхов, лишай-
ев, грибов» для ботанического кабинета Санкт-Петербургского уни-
верситета²⁹⁶.

25 мая каяк вышел под веслами из Тобольска. 30 мая он прибыл в село Самаровское, где Сергеев приобрел четырехвесельную лодку

²⁹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 40–40 об.

²⁹³ Там же. Л. 42.

²⁹⁴ Там же. Л. 65.

²⁹⁵ Там же. Л. 56.

²⁹⁶ Там же. Л. 73, 74.

для промерных работ. Здесь же находился частный пароход «Дмитрий», на буксире которого каяк дошел до Малой Оби. Дальнейший переход совершали самостоятельно. 24 июня каяк вышел в Хаманельскую Обь. Из расспросов местных жителей – самоедов выяснилось, что берег до бухты Находка «совершенно отмелый» и не имеет самоедских селений.

28 июня Сергеев вышел в Обскую губу, имея на буксире три лодки, одна из которых принадлежала самоедам – лоцманам. Переход был совершен под парусами вдоль берега, на расстоянии 2–3 верст от него, с глубинами всего 3–4 фута.

До 5 июля непогода вынудила Сергеева укрываться в устье реки Яды, где была произведена рекогносцировка и установлен деревянный «3-саженный знак с крестом и голиком» для опознания низкого берега.

Затем, в период затишья, Сергеев произвел осмотр берега до южного входного мыса бухты Находка, а также рекогносцировочный промер у устья реки Яды.

12 июля, после нескольких дождливых дней, Сергеев поставил каяк у берега, в 15 верстах от бухты Находка, а затем на лодке перешел в эту бухту, под северный берег, где начал мензультурную съемку в масштабе 1 верста в одном дюйме, а также и промер, определяясь по береговым знакам. При этом из-за недостатка плавника («выкидного леса») знаки приходилось переставлять с места на место. Поскольку провизии хватало на неделю, приходилось периодически возвращаться к каяку.

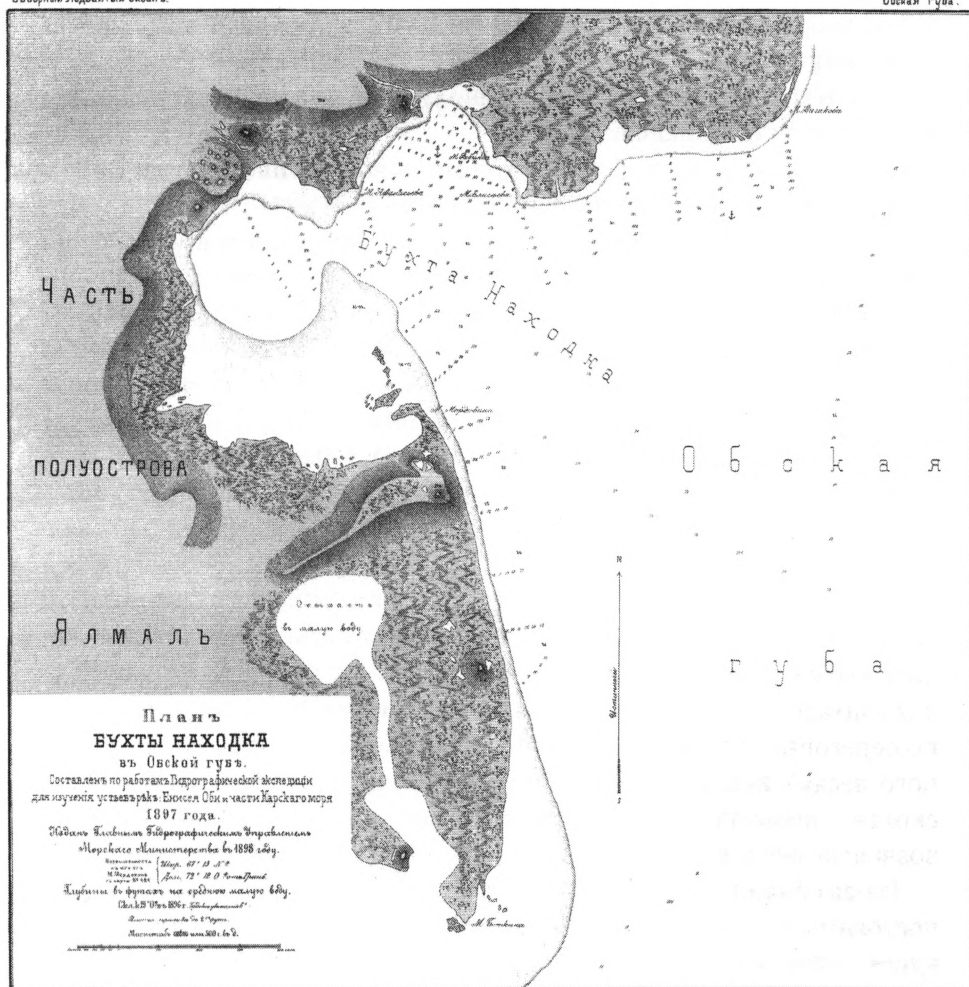
Из-за обилия комаров, от которых не спасали и сетки, приходилось постоянно прерывать работы, чтобы отдыхать «в разведенном дымокуре». В период работ каждые полчаса производились наблюдения за уровнем моря по футштоку «для выяснения приливов».

10 августа работы по съемке и промеру бухты были завершены. Всего было измерено 920 глубин. Студентом Калачевым были собраны коллекции «по естествоведению».

13 августа Сергеев вышел на каяке навстречу речным пароходам и баржам и провел их в бухту Находка. В тот же день в бухту пришли и морские пароходы, с которых до 29 августа происходила перегрузка грузов. После ее завершения каяк на буксире у парохода отправился в Тобольск. Калачев, сдав свои коллекции, на морском пароходе пошел через Северный Ледовитый океан²⁹⁷.

16 сентября партия Сергеева благополучно прибыла в Тобольск, где он сдал каяк и имущество на хранение в полицейское управление.

²⁹⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1897 год. – СПб.: 1898. – С. 106–111.



План бухты Находка в Обской губе. Составлен по работам Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея, Оби и части Карского моря 1897 г. 1898 г. РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 98.

17 сентября вице-губернатор Н.В. Протасьев сообщил в Петербург о прибытии партии²⁹⁸. В тот же день Михайлов направил Сергееву телеграмму, в которой поздравил с благополучным и успешным прибытием из трудной командировки²⁹⁹.

1 октября Сергеев с двумя нижними чинами и инструментами выехал в Санкт-Петербург, куда прибыл 16 октября 1897 г.

В результате работ партии Сергеева выяснилось, что в углублении северного берега бухты Находка оказалась удобная якорная стоянка для речных судов, открытая только южным ветрам, при которых не возникало значительного волнения. По итогам работ партии Сергеева в 1898 г. в ГГУ был издан «План бухты Находка в Обской губе. Составлен по работам Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея, Оби и части Карского моря 1897 г. № 510»³⁰⁰.

²⁹⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 250. Л. 60.

²⁹⁹ Там же. Л. 61.

³⁰⁰ РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 98.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1898–1901)

Решение Комитета Сибирской железной дороги

10 декабря 1897 г. КСЖД рассмотрел записку управляющего Морским министерством адмирала Н.М. Чихачева (по ГГУ) от 24 июля о желании некоторых торговых фирм иметь карты Обской и Енисейской губ для руководства ими при отправке туда пароходов. При обсуждении данного вопроса министр финансов С.Ю. Витте отметил, что в отчете вице-адмирала С.О. Макарова, специально командированного в 1897 г. для изучения условий судоходства в северных водах, указано об успехах экспедиции подполковника Вилькицкого в деле пополнения пробелов морских карт устьев рек Обь и Енисей, однако еще необходимо произвести значительные работы *«для возможно полного облегчения навигации по прилегающей части Северного океана»*³⁰¹.

Препятствием для развития судоходства в устьях рек Обь и Енисей Витте считал чрезмерно преувеличенные страховые премии (5–10% годовых при пройденном судном расстоянии 4000 миль вместо обычных 4–5% при пробеге 40000–50000 миль в год). Для доведения страховых премий при плавании в северных водах необходимо было «обезопасить плавание в остальной части Карского моря». Для этого требовалось произвести описание Югорского Шара и Карских Ворот с подробными промерами как проливов, так и подходов к ним, островов Белого и Вилькицкого, а также отыскать фарватер между ними и материком, так как проливы между ними очищаются от льдов ранее, чем открытое море. Кроме того, желательно было описать все южные и восточные берега Карского моря, произвести промер прилегающих вод и дополнить опись Енисейского и Обского заливов. Витте указал, что только при выполнении всех этих условий можно рассчитывать на снижение страховых премий, что сделает плавание в северных водах явлением обычным. Признавая весьма важным в целях экономического развития Сибири упорядочения морского сообщения с ней, Витте считал необходимым продолжить гидрографическое исследование этих мест северного побережья, причем расходы на эти цели производить из особого фонда, предназначенного по Государственной росписи на экстренные надобности, из-за ограниченности фонда вспомогательных предприятий.

³⁰¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 126.

Новый управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов пояснил, что многие английские пароходные общества, занимающиеся навигацией в северных водах, вполне удовлетворены работами экспедиции подполковника Вилькицкого в отношении безопасности мореплавания в указанных водах. Если же принять во внимание, что в скором времени в прибрежных водах Ледовитого океана начнет действовать особый ледокол для «упорядочения здесь мореходства»³⁰², то опасность для плавания судов еще более уменьшится. Продолжение гидрографических работ в Карском море, а в особенности установка в некоторых местах «отличительных знаков» (средств навигационного оборудования. – В.С.), потребуют весьма значительных расходов, оценить которые даже приблизительно Тыртову представлялось затруднительным.

Выслушав эти мнения, члены Комитета присоединились к указанию председательствующего в Комитете – императора Николая II, что *«исследование таких мало известных мест, как Карское море, представляет значительный научный интерес и в то же время дает в результате большие практические выгоды, оживляя промышленные силы и торговлю тяготеющих к ним районов»*³⁰³.

Вместе с тем члены Комитета не могли не отметить то обстоятельство, что при ассигновании первого кредита в размере 108 010 рублей на гидрографическое исследование устьев рек Обь и Енисей и части Карского моря в 1894 и 1895 гг. предполагалось продолжать работы в течение пяти-шести лет для полного изучения условий плавания в этих водах с отнесением последующих (после 1895 г.) работ на смету Морского министерства, которое, однако, после трех лет их прекратило, признавая задачу исчерпанной.

Комитет признал весьма желательным «довершить до конца» гидрографическое исследование вод, омывающих северное побережье Сибири, имея в виду источник средств, указанный министром финансов Витте.

После этого император Николай II, в присутствии КСЖД, «повелеть соизволил»:

*«Предоставить Управляющему Морским Министерством, по соглашению с Министром Финансов, озаботиться организацией в 1898 г. гидрографического исследования морского пути к устьям рр. Енисея и Оби, с отнесением потребных на сие расходов на счет фонда, предназначенного по Государственной Росписи 1898 г. на непредусмотренные сметами надобности»*³⁰⁴.

³⁰² Речь идет о ледоколе «Ермак».

³⁰³ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 126 об.

³⁰⁴ Там же. Л. 127.

23 декабря 1897 г. император Николай II на журнале Комитета, представленном ему, начертал: «Исполнить».

24 декабря управляющий КСЖД А.Н. Куломзин направил выписки из журнала и печатный его экземпляр управляющему Морским министерством. В тот же день вице-адмирал П.П. Тыртов на отношении Куломзина наложил следующую резолюцию: *«Главн[ое]. Гидр[ографическое]. Управл[ение]. Две выписки из журналов 10 Декаб[ря]. принять к руководству и исполнению, а самый журнал передать на хранение в Канцелярию М[инистерст]ва»*. Однако начальник ГГУ вице-адмирал П.Н. Назимов только 7 января 1898 г. (после Рождества) предписал своим подчиненным: *«К исполнению»*³⁰⁵.

Уже 16 января 1898 г. П.П. Тыртов, во исполнение Высочайшего повеления от 10 декабря 1897 г., направил министру финансов С.Ю. Витте следующие предположения об организации гидрографического исследования морских путей в реках Енисей и Обь:

«...Я полагал бы поручить экспедиции в ближайшем времени заняться исследованием Югорского Шара и берегов Карского моря, а также пролива Малыгина (между островом Белым и материком) и Карских Ворот, для чего произвести мензультную съемку лишь проливов Югорского Шара, Карских Ворот и Малыгина, а съемку берегов Карского моря произвести с судна, основав каждую из этих работ на астрономических пунктах, которых определить как можно более. Исследование дна шлюпочным промером допустить лишь только в указанных проливах, а в Карском море ограничиться судовым, шлюпочный же произвести только в местах якорных стоянок, если таковые на берегах Карского моря найдутся. Что же касается дополнения работ, произведенных в Обской губе и Енисейском заливе, то таковые я считал бы возможным отложить до времени окончания этих первых задач экспедиции, так как составленные ныне карты Енисейского залива и Обской губы в достаточной мере обеспечивают безопасность по ним мореплавания и потому более подробное их изучение является делом второстепенной важности.

Для выполнения этих работ я полагал бы организовать гидрографическую экспедицию из 7 офицеров и 40 нижних чинов при одном паровом судне и небольшом парусном ботике.

Гидрографические работы в Обской губе и Енисейском заливе с 1894 по 1896 год производились с парохода "Лейтенант Овцын"; пароход этот имел длину всего 120 фут и ширину 18 при осадке 8 фут, вследствие чего запас его угля хватал не более как на 12 дней, почему являлась необходимость водить на буксире баржу, нагруженную углем.

³⁰⁵ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 127.

Такой способ пополнения на пароходе топлива мог практиковаться в местностях, не столь открытых, как Карское море, по которому плавание с буксиром не только затруднительно, но и опасно, тем более что и конструкция, и размеры упоминаемых парохода и баржи не соответствовали требованиям океанского плавания, наконец, и самая перегрузка угля с баржи на пароход возможна лишь на спокойной воде, какие случаи в открытом море могут выпасть не часто, вследствие чего пароход не раз может оказаться в безысходном положении, как это имело место в 1896 году.

Ввиду сего для успеха предстоящих работ необходимо было бы приобрести такое паровое судно с углублением не большим 12 фут, которое могло бы на себя принимать запас угля не менее как на 3 или 2 $\frac{1}{2}$ месяца, а равно также и парусный бот; пароход снабдить одним или двумя паровыми катерами.

На основании первых наведенных справок я полагаю, что таковые суда вероятно удастся приобрести на сумму не свыше 120 т. рублей.

Принимая в расчет такой состав экспедиции и соображая время, потребное на производство мензурной съемки, шлюпочного и судового промеров, с величиною указанных участков, оказывается, что на закончание перечисленных главных задач экспедиции потребуется, судя по тем сведениям об местностях, какие имеются ныне, не менее 7 лет.

Что же касается стоимости изготовления к плаванию и содержания экспедиции, то таковая, исчисляя ее на основании действующих положений, но с теми увеличениями в денежном довольствии чинов экспедиций, которые были на основании Высочайшего соизволения применены к чинам гидрографических экспедиций для изучения устьев р.р. Енисей и Оби и ныне применены к чинам экспедиции Байкальского озера, то таковая на 1898 год представляется в сумме 55 т. рублей, как показано в приложенной у сего смете, и я полагаю, что в последующие годы содержание экспедиции будет обходиться в такой же сумме, но более подробное исчисление таковой может быть сделано лишь в будущем году, когда будет иметься уже опыт текущего года.

Сообщая об изложенном и имея в виду безотлагательно приступить к организации экспедиции, а особенно к подысканию подходящего судна и его снаряжению, дабы успеть воспользоваться для работ всем летним временем, я имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство почтить меня, в возможно непродолжительном времени, отзывом по сему предмету и в случае согласия с высказанным мною предположением, благоволить распоряжением о перечислении суммы в размере 55 т. рублей на содержание экспедиции и 120 т. рублей на приобретение и изготовление к плаванию гребных и паровых шлюпок и на расходы,

связанные с этим приобретением. К сему я долгом считаю присовокупить, что такого судна в распоряжении Морского Министерства не имеется и что цифра стоимости парохода есть приближенная»³⁰⁶.

Смета расходов по изготовлению к плаванию и содержанию ГЭСЛО на 1898 г.

Жалованье (добавочное до Сибирского положения), добавочные столовые на год, морское довольствие на 6 месяцев 7 офицерским чинам, подъемные и прогонные – 24 787 руб.

Жалованье (добавочное до Сибирского положения), добавочное содержание и морское довольствие 40 нижним чинам – 1433 руб.

На передвижение команды и путевое довольствие – 700 руб.

Покупка на плавание для команды полушубков и валенок – 520 руб.

Пищевое довольствие нижних чинов в море в течение 6 месяцев – 3600 руб.

Пищевое довольствие нижних чинов на берегу – 1200 руб.

Экстраординарные комиссариатские расходы – 1340 руб.

Топливо – 6000 руб.

Заготовление запаса материалов на плавание – 3300 руб.

Нижним чинам за вооружение и разоружение судов – 120 руб.

Устройство судов на зиму – 300 руб.

Разные экстраординарные судовые расходы по частям:

кораблестроительной, артиллерийской и гидрографической – 1600 руб.

Наем здания, отопление, освещение, мелкий ремонт и содержание чистоты и опрятности и командной лошади – 1000 руб.

Гидрографические материалы и запасы для работ, плата лоцманам, сведущим людям, расходы по обработке материалов, найму рабочих, починке и возобновлению инструментов и пр. – 5000 руб.

Вооружение судов – 3600 руб.

Перевозка тяжестей – 500 руб.

Итого: руб. 55 000

Начальник *Вице-адмирал П. Назимов*;

за ст. делопроизводителя *Полковник Вилькицкий*³⁰⁷.

Следует отметить, что в Министерстве финансов достаточно оперативно рассмотрели предложения Морского министерства, подготовили «Всеподданнейший» доклад, который уже 30 января 1898 г. Вите представил императору. В результате Николай II «повелеть

³⁰⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 4–5.

³⁰⁷ Там же. Л. 6.

соизволил»: отпустить из сумм Государственного казначейства на приобретение судов для гидрографического исследования морского пути к устьям Енисея и Оби 120000 руб. и на расходы по сему исследованию в текущем году 55000 руб., а всего 175000 руб.

В тот же день Витте сообщил об этом управляющему Морским министерством, указав, что одновременно предложено Главному казначейству открыть к смете Морского министерства текущего года, *«особым последним параграфом, кредит в 175000 руб., для отпуска этих денег, установленным порядком, на указанные потребности»*³⁰⁸.

31 января 1898 г., ознакомившись с отношением министра финансов, вице-адмирал П.П. Тыртов в своей резолюции указал следующее: *«Глав[ое]. Гидрографич[еское]. Управл[ение]. Полковнику Вилькицкому переговорить со мною во вторник в ½ 10 час. утра»*³⁰⁹.

В свою очередь, помощник начальника ГГУ генерал-майор К.И. Михайлов распорядился доложить о полученном отношении начальнику Управления и подготовить доклады:

«Всеподданнейший» – о распространении на новую экспедицию «Высочайше» утвержденного Положения бывшей Енисейской экспедиции и Управляющему министерством – о командировании полковника Вилькицкого и инженер-механика Ведерникова в Англию для покупки судна³¹⁰.

6 февраля 1898 г. П.П. Тыртов согласился с предложением П.Н. Назимова командировать в Англию для покупки парохода «для надобностей учреждаемой Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана» Вилькицкого и Ведерникова, сроком на 21 день, с выдачей им прогонных денег, подъемных и суточных по положению³¹¹.

Интересно то, что В.П. Ведерников служил не в ГГУ или подчиненных Управлению частях, а на императорской яхте «Штандарт». 8 февраля 1898 г. Назимов обратился с письмом к командиру яхты капитану 1 ранга В.Н. Фридрихсу со следующим письмом:

«Милостивый Государь Василий Николаевич.

Предстоящим летом, согласно высочайшего повеления, должна быть послана гидрографическая экспедиция в Северный Ледовитый океан, и так как подходящего судна не имеется, то на этих днях спешно командировается в Англию на 21 день Полковник Вилькицкий, для приобретения такого парохода покупкою, и так как в помощь ему нужен опытный инженер-механик, то я экстренно вошел с докладом к Управляющему

³⁰⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 7.

³⁰⁹ Там же.

³¹⁰ Там же.

³¹¹ Там же. Л. 9.

Морским министерством командировать в Англию старшего инженер-механика Ведерникова, и вместе с сим обращаюсь к Вам, Милостивый государь, с просьбою оказать мне в этой части снаряжения экспедиции Ваше просвещенное содействие, освобождением Инженер-Механика Ведерникова от служебных обязанностей по вверенной Вам яхте недели на 2 или самое большее на 3.

Примите уверение в совершенном уважении и преданности»³¹².

Уже 10 февраля 1898 г. в ГГУ была оформлена ассигновка № 1701 на выдачу прогонных, подъемных и суточных Вилькицкому и Ведерникову – всего 2296 руб. 90 коп.³¹³

В Англии, на стапеле шотландского города Данди, Вилькицкий купил пароход, который при нем был спущен на воду. Длина его составляла 168 футов (51 м), водоизмещение – 1140 т. Запас угля – 480 т. Машина – тройного расширения в 400 индикаторных сил. Скорость – 8,5 узла, расход угля в сутки – 6,25 т. Имелись два котла и опреснители для машины и питьевой воды, электрическое освещение, паровое отопление, две мачты, паруса косые и брифок. Винт был один, с привинчивающимися лопастями. Водяной балласт – 92 т. Спасательные средства – две паровые и четыре гребные шлюпки. Вооружение – две пушки Гочкиса. По «Высочайшему» повелению пароход был назван «Пахтусов»³¹⁴.

Анализ подготовленной Министерством финансов программы работ, выполненный специалистами ГГУ, показал, что экспедицию надлежит организовать из семи офицеров, 40 нижних чинов и обеспечить паровым судном. Экспедиции следовало описать пролив Югорский Шар, берега Карского моря и пролива Карские Ворота (указанные Министерством финансов) с производством в проливах подробных промеров, острова Белый и Вилькицкого, исследовать проливы между ними и материком, а также выполнить дополнительные работы в Обской губе и Енисейском заливе. Продолжительность всех работ была определена в семь лет при ежегодном расходе в 55 тыс. руб. Кроме того, на приобретение парохода и паровых катеров предлагалось выделить дополнительно 120 тыс. руб. После одобрения этих предложений в Министерстве финансов они (вместе с обоснованием необходимости организации экспедиции) были представлены на утверждение императору, после чего «были приведены в исполнение»³¹⁵.

³¹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 13.

³¹³ Там же. Л. 8.

³¹⁴ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 133 об.

³¹⁵ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год. СПб.: 1899. С. 99.

Однако, для того чтобы эти слова впоследствии появились в «Отчете Главного гидрографического управления» за 1898 г., Вилькицкому и его сослуживцам пришлось немало потрудиться.

Уже в начале марта 1898 г. в ГГУ было решено, что именно полковник Вилькицкий возглавит новую экспедицию в Арктику, которая получила наименование «Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана» (ГЭСЛО). 14 марта он представил в ГГУ рапорт, в котором высказал пожелание назначить на вакансии помощников начальника ГЭСЛО *«капитана 2-го ранга Варнека, Штабс-Капитана Корпуса флотских штурманов Сергеева, Лейтенантов Виткова и Боткина и Мичмана Белкина, первого с назначением командиром купленного для экспедиции парохода...»*³¹⁶.

О замещении еще одной вакансии Вилькицкий просил разрешения сделать представление «несколько времени спустя»³¹⁷. 20 марта 1898 г. начальник ГГУ вице-адмирал П.Н. Назимов подписал соответствующее представление в ГМШ, в том числе и о назначении Вилькицкого начальником экспедиции³¹⁸.

Не ожидая официального назначения, Вилькицкий незамедлительно приступил к подготовке предстоящей экспедиции в Арктику. 23 марта, реально оценивая возможные трудности будущего плавания в Арктике, Вилькицкий представил в ГГУ рапорт следующего содержания:

*«При прежних плаваниях в Северный Ледовитый океан запас морской провизии имелся на четырнадцать месяцев, на случай неожиданной зимовки на месте работ. Донося о сем Главному гидрографическому управлению, я имею честь представить, что предосторожность эта в предстоящее плавание не являлась бы лишнею, и если Управление ее признает таковою же и с своей стороны, то благоволит объявить мне о сем предписанием и исходатайствовать разрешение мне в добавок к 6-месячным запасам провизии, которые будут заготовлены на суммы, ассигнованные на содержание экспедиции, принять из портовых архангельских или петербургских складов Морского министерства заимообразно, как резервный запас, на 8 месяцев для 40 человек, солонину, сухари, квашеную капусту, масло, чай и табак, с тем, чтобы по окончании кампании сдать таковые в Дирекцию Беломорских маяков. Мера такая помогла бы простейшим образом закончить денежную отчетность в суммах, так как таковые отпущены на надобности по 1^е Января 1899 г.»*³¹⁹.

³¹⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 3.

³¹⁷ Там же.

³¹⁸ Там же. Л. 5–5 об.

³¹⁹ Там же. Л. 6–6 об.

Начальник ГГУ вице-адмирал П.Н. Назимов в тот же день распорядился подготовить письменный доклад управляющему Морским министерством, однако вице-адмирал П.П. Тыртов заболел, и доклад был представлен только 10 апреля 1898 г.³²⁰ временно управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф.К. Авелану.

18 апреля 1898 г. начальник отдела заготовлений ГУКиС сообщил в ГГУ, что «...Его Превосходительство Федор Карлович (Авелан. – В.С.) разрешил отпустить эту провизию, в примерном количестве на 40 человек на 8 месяцев, за исключением вина и уксуса». При этом пояснялось, что «по объяснению Полковника Вилькицкого, вино, в случае надобности, может быть приобретено им непосредственно в Архангельске, а вместо уксуса экспедиция запасается уксусною эссенцией, как более удобною для хранения». Кроме того, генерал-майор уведомлял, что об отправке провизии в Архангельск на первом пароходе Мурманского общества, уходящего из Санкт-Петербурга с открытием навигации, должен сделать распоряжение главный командир Кронштадтского порта³²¹.

Комплектование личного состава

23 марта 1898 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт, в котором изложил «проект комплектации нижними чинами парохода, купленно-го для ГЭСЛО, выработанной согласно с характером предстоящего плавания и работ, а также и с устройством и снабжением упомянутого парохода...»³²². При этом Вилькицкий пояснял, что необходимо иметь четыре рулевых («во время плавания неходовых дней мало и, кроме того, плавания связаны с непрерывным бросанием лота»), три плотника (необходимо «строить знаки и значки»), комплект водолазов (в связи с «отдельностью плавания», в прошлые плавания ими приходилось нередко пользоваться), шесть машинистов и четыре кочегара (из-за «постоянного нахождения парохода под парами и большого числа ходовых дней» и подверженности заболеваниям; кроме того, из этого числа одного машиниста и кочегара надо оставить в Югорском Шаре при паровом катере, который будет в береговой партии), минного машиниста («виду снабжения судна электрическим освещением»).

В случае одобрения представляемой комплектации Вилькицкий просил ходатайства ГГУ о ее утверждении и о разрешении выбора команды лейтенанту Виткову, а на вакансию баталера считал желательным

³²⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 19–20.

³²¹ Там же. Л. 35–35 об.

³²² Там же. Л. 7.

назначить баталера 1-й статьи Толстоперова из 7-го флотского экипажа, который «в настоящее время свободен»³²³. 27 марта 1898 г. вице-адмирал Назимов направил соответствующий доклад в ГМШ³²⁴.

Решение о комплектовании личным составом парохода «Пахтусов» было принято на заседании Адмиралтейств-совета 22 апреля 1898 г. Устанавливалось, что на пароходе «Пахтусов» необходимо иметь команду в числе 50 нижних чинов, а также семи офицеров (начальник ГЭСЛО и шесть его помощников, из которых один флотский офицер состоит и командиром парохода, а два обер-офицера – в должности вахтенных начальников); последних следует внести в табель 3-го флотского экипажа, «на основании Высочайшего повеления 9 февраля с.г.»³²⁵.

Комплектация парохода «Пахтусов», утвержденная Адмиралтейств-советом 22 апреля 1898 г. по журналу № 4413, ст. 37519, была следующей:

Род специальности	Число чинов
Боцманмат	1
Квартирмейстер	3
Рулевой старшина	1
Рулевой	3
Марсовый	2
Матрос 1-й статьи	9
Плотник	3
Сигнальщик	2
Парусник	1
Водолаз	3
Кок	1
Самостоятельный машинист	2
Машинист 1-й статьи	6
Минер	1
Кочегарный квартирмейстер	1
Кочегар 1-й статьи	7
Фельдшер 1-й статьи	1
Баталер 1-й статьи	1
Подшхипер 2-й статьи	1
Минный содержатель 2-й статьи	1
Итого: 50 ³²⁶	

³²³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 7–7 об.

³²⁴ Там же. Л. 8.

³²⁵ Там же. Л. 62.

³²⁶ Там же. Л. 63.

О принятом Адмиралтейств-советом решении в ГГУ, несомненно, было известно, хотя официально документы по этому вопросу из ГМШ поступили только 11 мая 1898 г.³²⁷

27 марта 1898 г. помощник начальника ГГУ генерал-майор К.И. Михайлов сообщил в ГМШ о разрешении временно управляющего Морским министерством, по ходатайству полковника Вилькицкого, командировать «теперь же» в Англию лейтенанта Боткина и во второй половине апреля – лейтенанта Виткова *«для постоянного наблюдения за работами на приобретаемый для ГЭСЛО пароход и заготовки хозяйственных предметов по устройству жилых помещений, а также для своевременного приготовления парохода к плаванию»*³²⁸.

Это решение было принято весьма своевременно. Когда 8 апреля 1898 г. из Лондона от военно-морского агента капитана 1-го ранга И.К. Григоровича пришла телеграмма (на латинице): *«Присылку офицера на Пахтусов теперь считаю необходимым»*, то на следующий день генерал-майор К.И. Михайлов сообщил ему в ответ: *«Субботу выезжает лейтенант Боткин»*³²⁹. 11 апреля Боткин убыл в Англию³³⁰.

Двумя днями ранее, 9 апреля 1898 г., Вилькицкий, в дополнение к своему рапорту от 23 марта, просил ходатайства ГГУ о назначении на пароход «Пахтусов» нижних чинов, поименованных в списке «у сего на обороте, с показанием званий, фамилий и №№ экипажей»; при этом он указал, что о замещении вакансий одного сигнальщика и двух матросов будет просить Управление дополнительно. 11 апреля рапорт Вилькицкого, приложенный к отношению начальника ГГУ, был отправлен в ГМШ³³¹.

16 апреля 1898 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Я.А. Гильтебрандт сообщил в ГГУ о назначении на пароход «Пахтусов» по возможности нижних чинов, поименованных в списке, приложенном к рапорту полковника Вилькицкого³³².

20 апреля 1898 г. «Высочайшим» приказом по морскому ведомству № 179 Андрей Ипполитович был назначен начальником ГЭСЛО³³³. На следующий день Вилькицкий представил в ГГУ два рапорта по личному составу. В первом из них он сообщал о том, что подыскал на вакантную должность помощника начальника ГЭСЛО лейтенанта 6-го флотского экипажа Владимира Дьяконова, и, в случае согласия Управления с этой кандидатурой, просил распоряжений о его

³²⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 62.

³²⁸ Там же. Л. 9.

³²⁹ Там же. Л. 17, 18.

³³⁰ Там же. Л. 28.

³³¹ Там же. Л. 15, 24.

³³² Там же. Л. 32.

³³³ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

назначении. В другом рапорте Вилькицкий просил назначить в ГЭСЛО нескольких нижних чинов (по прилагаемому списку). В тот же день подписанные начальником ГГУ генерал-лейтенантом К.И. Михайловым отношения были отправлены в ГМШ³³⁴.

О предстоящем («ближайшим приказом») назначении В.В. Дьяконова в ГЭСЛО помощник начальника ГМШ контр-адмирал Гильтебрандт сообщил в ГГУ 4 мая 1898 г.³³⁵ Уже на следующий день К.И. Михайлов направил в ГГУ отношение о выдаче загранпаспорта Дьяконову, «отправляющемуся в Англию 8 мая»³³⁶.

Вилькицкий считал своим долгом позаботиться и о льготных условиях службы для своих подчиненных. 22 апреля 1898 г. в очередном рапорте он просил ходатайства ГГУ о зачислении плавания чинам ГЭСЛО «в ценз по расчету три дня за четыре, как это было установлено для чинов Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря»³³⁷. Однако решение этого вопроса затянулось на целых два месяца и не имело положительного результата: 22 июня Гильтебрандт информировал ГГУ, что «управляющий Морским министерством не находит возможным изъяснить свое согласие на удовлетворение этого представления»³³⁸.

Узнав о том, что в Англии развивается эпидемия оспы, Вилькицкий представил об этом рапорт в ГГУ. После того как об этом было доложено управляющему Морским министерством, тот приказал привить нижним чинам, назначенным на пароход «Пахтусов», «предохранительную оспу». 24 апреля 1898 г. К.И. Михайлов направил в ГМШ отношение с просьбой сделать прививку «теперь же» машинным квартирмейстерам из 18-го флотского экипажа Федору Самсонову и Зосиму Холмовскому, которые к 1 мая уже должны быть в Англии³³⁹.

Кроме личного состава парохода «Пахтусов», следовало позаботиться и о его снабжении. Поскольку одной из задач экспедиции было производство промера, то судно следовало обеспечить запасом стального троса. Запрос об этом был отправлен в ГУКиС. 12 марта 1898 г. его начальник вице-адмирал В.П. Верховский направил в ГГУ отношение, в котором просил командировать в Кронштадт лейтенанта А.С. Боткина для выбора 500 сажень стального троса (в $\frac{3}{4}$ или в 1 дюйм), требующегося для Гидрографической экспедиции Карского моря³⁴⁰.

³³⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 37–39.

³³⁵ Там же. Л. 51.

³³⁶ Там же. Л. 52.

³³⁷ Там же. Л. 40.

³³⁸ Там же. Л. 87, 91.

³³⁹ Там же. Л. 42–42 об.

³⁴⁰ Там же. Л. 2.

В тот же день, 12 марта, Вилькицкий представил в ГГУ рапорт с просьбой обеспечить пароход прожектором Манжена (30 или 40 см) с принадлежностями³⁴¹. Соответствующее отношение было отправлено в ГУКиС. 20 марта вице-адмирал В.П. Верховский сообщил в ГГУ, что «...требующийся для парохода ПАХТУСОВ 30 см. прожектор Манжена с принадлежностью выслан из Кронштадта к С.-Петербургскому порту для передачи Лейтенанту Белкину»³⁴².

1 апреля 1898 г. Вилькицкий подал в ГГУ пять рапортов. В первом из них он просил о снабжении парохода «Пахтусов» для ГЭСЛО сервизами, столовым бельем, столовыми и кухонными принадлежностями, согласно прилагаемой комплектации, составленной по положению о снабжении судов постоянными предметами и запасом. При этом он указал, что водоизмещение парохода – 1100 тонн³⁴³. Во втором рапорте Вилькицкий просил распоряжения ГГУ об отпуске под расписку баталера Толстоперстова на пароход «Пахтусов» для ГЭСЛО книг и бланков, необходимых «для ведения отчетности в текущем году по всем частям судового хозяйства...»³⁴⁴, в третьем – об изготовлении флагов для парохода «Пахтусов»³⁴⁵, в четвертом – о снабжении его водолазным аппаратом Денейруза и брендспойтами Даутона «с принадлежностями»³⁴⁶, в пятом – об отпуске пушек Энгстрема, сигнальных ракет, фальшфейеров, спасательных средств, ружей и револьверов и об их отправлении в г. Архангельск³⁴⁷.

9 апреля Вилькицкий подал еще один рапорт – об отпуске на пароход «Пахтусов» 40 спасательных поясов по числу команды «ввиду особенności плавания»³⁴⁸.

Очевидно, из-за перемены в руководстве ГГУ отношения в ГУКиС и Санкт-Петербургскую портовую контору по этим рапортам были отправлены только 11 апреля 1898 г. Их подписал новый начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов³⁴⁹.

Следует отметить, что в начале апреля К.И. Михайлов, вице-адмирал С.О. Макаров и полковник А.И. Вилькицкий обсуждали вопрос обеспечения будущей экспедиции инструментами и приборами. Вскоре,

³⁴¹ В 1876 г. полковник Манжен (*Mangin*) изобрел сферический катадиоптрический рефлектор, представлявший собой вогнуто-выпуклую стеклянную чечевицу с разными радиусами кривизны, выпуклая сторона которой была посеребрена. Прожектора с зеркалами Манжена изготавливались с 1876 г. фирмой *Sautter, Lemonnier et Co*.

³⁴² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 1, 41.

³⁴³ Там же. Л. 10.

³⁴⁴ Там же. Л. 11.

³⁴⁵ Там же. Л. 12.

³⁴⁶ Там же. Л. 13.

³⁴⁷ Там же. Л. 14.

³⁴⁸ Там же. Л. 16.

³⁴⁹ Там же. Л. 14, 21, 22, 23, 25, 26.

8 апреля 1898 г., Макаров из Кронштадта отправил Михайлову письмо с рекомендациями по данному вопросу. Он считал полезным взять с собой мареограф системы *Collin*, флюктометр его (Макарова) системы без электрического счетчика, со свинцовой 2-пудовой гирей с гибким стальным тросом (100 сажень), серию его ареометров для контроля наблюдений, установить на «Пахтусове» приспособление для водяного термографа *Richard*, а также производить фотографирование и изучение состояния льдов. Копию этого письма получил Вилькицкий³⁵⁰. Несомненно, эти рекомендации оказались для него полезны.

В рапорте от 15 апреля 1898 г. Вилькицкий просил ГГУ сообщить в 3-й флотский экипаж о необходимости изготовить 50 ленточек с надписью «Пахтусов» и четыре унтер-офицерские дудки (для трех квартирмейстеров и одного боцманмата) и отправить их в г. Архангельск к 20 мая³⁵¹.

Во второй половине апреля стали поступать ответы на эти просьбы. Так, например, 22 апреля 1898 г. Верховский сообщил в ГГУ о том, что, согласно личной просьбе полковника Вилькицкого, спасательные пояса предложено выдать лейтенанту Белкину³⁵².

Через два дня, 24 апреля, Верховский сообщил в ГГУ, что из Кронштадта будет выслано в Санкт-Петербургский порт 300 сажень стального 1-дюймового троса для парохода «Пахтусов», и просил предложить лейтенанту Белкину принять этот трос для отправки по назначению³⁵³.

16 мая Верховский уведомил ГГУ о том, что на пароходе «Ломоносов» из Санкт-Петербурга в Архангельск отправлены для парохода «Пахтусов» две пушки Энгстрема «с установками и принадлежностью», 17 трехлинейных боевых винтовок, 10 револьверов Смита и Вессона и спасательные средства. Кроме того, по железной дороге отправлены для того же парохода по 80 боевых и 20 холостых патронов на каждую пушку, сигнальные ракеты, фальшфейера, фитиль, боевые патроны для винтовок и револьверов³⁵⁴.

Ранее, 4 мая 1898 г., начальник отдела заготовлений ГУКиС сообщил в ГГУ, что Ижорским заводам предложено «отпустить из наличия» и выслать в Санкт-Петербургский порт для парохода «Пахтусов» один водолазный аппарат и два брандспойта Даутона «со всеми принадлежностями». Так как запасных частей к ним не оказалось, то генерал сообщал, что Ижорским заводам потребуется еще некоторое время на их изготовление и покупку³⁵⁵.

³⁵⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 51–52.

³⁵¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 29.

³⁵² Там же. Л. 43.

³⁵³ Там же. Л. 44.

³⁵⁴ Там же. Л. 69.

³⁵⁵ Там же. Л. 53.

С.Ю. Витте и пароход «Пахтусов»

20 марта 1898 г. управляющий Морским министерством направил отношение министру финансов С.Ю. Витте с просьбой на освобождение от оплаты таможенной пошлины приобретенного за границей парохода «Пахтусов». Тот, в свою очередь, 3 апреля представил по данному вопросу «всеподданнейший доклад» императору. Николай II освободил *«от оплаты таможенною пошлиною, а равно актовым гербовым сбором, приобретенного за границую парохода с инвентарем, катерами и всеми принадлежностями для предпринимаемой гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане»*. 16 апреля 1898 г. Витте сообщил об этом управляющему Морским министерством и просил уведомить, в какую таможенную будет доставлен пароход, с тем, чтобы передать туда соответствующие указания. Временно управляющий министерством вице-адмирал Ф.К. Авелан в тот же день распорядился: *«Глав[ное]. Гидр[ографическое]. Управл[ение]. Доложить завтра»*³⁵⁶.

После такого доклада, 18 апреля 1898 г., Авелан сообщил Витте, что приобретенный в Англии пароход «Пахтусов» придет в г. Архангельск, и просил, чтобы *«пароход по возможности не был задержан таможенною в Архангельске, дабы экспедиция могла без замедления отправиться к месту предстоящих работ»*³⁵⁷.

25 апреля 1898 г. директор департамента таможенных сборов Министерства финансов сообщил в ГГУ, что *«...архангельской таможене предписано произвести в возможно непродолжительное время необходимые формальности над пароходом "Пахтусов"»*³⁵⁸.

О дисциплинарной власти начальствующих лиц ГЭСЛО

Перед отправлением ГЭСЛО в Арктику следовало разобраться и с правовыми вопросами. 16 апреля 1898 г. начальник ГГУ генерал-лейтенант Михайлов обратился в Главное военно-морское судное управление с просьбой дать указания *«о производстве дел в отношении нижних чинов подобно тому, как это было в 1894 г. при образовании Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби... в возможно скором времени»*, так как 18 мая пароход «Пахтусов» должен был выйти из Англии к месту работ³⁵⁹.

³⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 36.

³⁵⁷ Там же. Л. 34.

³⁵⁸ Там же. Л. 45.

³⁵⁹ Там же. Л. 31.

28 апреля 1898 г. Главный военно-морской прокурор К.Ф. Виноградов сообщил, что на основании его заключения управляющий Морским министерством П.П. Тыртов утвердил следующие *«предположения относительно дисциплинарной власти начальствующих лиц гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и производства суда по преступным деяниям нижних чинов экспедиции»*:

Во время плавания и производства гидрографических работ начальствующие лица экспедиции пользуются, в дисциплинарном отношении:

а) начальник экспедиции – правами командира судна 1-го или 2-го ранга (Воен[но].-Мор[ского]. Дисц[иплинарного]. Уст[ава]., ст. 50 и 73);

б) офицер, командующий пароходом, – правами командира судна 3-го и 4-го рангов (там же, ст. 48 и 71); и

в) прочие офицеры и начальствующие лица из нижних чинов – правами соответственно занимаемым ими на судах должностям и званиям (там же, ст. 39–46, 68 и 69).

На берегу, во время зимовки, офицер, остающийся при команде за старшего, пользуется дисциплинарною властью помощника экипажного командира или командира судна 3-го или 4-го рангов (Воен.-Мор. Дисц., Уст., ст. 32 и 59), а прочие офицеры – властью младших офицеров роты (там же, ст. 28).

Во время плавания и исполнения гидрографических работ дела о преступных деяниях нижних чинов экспедиции производятся по правилам Раздела I Кн. 3 ч. II Военно-Морского Судебного Устава (ст. 1066 – 1109), причем корабельный суд учреждается по каждому из подведомственных экипажному суду дел отдельно (ст. 1072), а суд особой комиссии, назначаемый на основании 1105 ст. упомянутого Устава, собирается под председательством старшего из офицеров экспедиции; начальник же экспедиции, по всем вообще судебным делам о нижних чинах экспедиции, пользуется правами начальника отряда.

Во время пребывания экспедиции на зимовке в г. Архангельске, судебные дела о нижних чинах экспедиции направляются в порядке, указанном примечанием к 25 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава; во время же зимовки на реке Печоре или на реке Оби, по всем преступным деяниям нижних чинов, за исключением упомянутых в 398 ст. того же Устава, производятся дознания; в этих случаях, по окончании дознания, обвиняемый вместе с дознанием, препровождается, при первой возможности, чрез ближайшего воинского начальника, в свой экипаж, для дальнейшего направления дела на законном основании.

В случае, предусмотренном 398 ст. Воен.-Морск. Суд. Устава, произведенное дознание передается, по принадлежности, подлежащей местной судебной власти»³⁶⁰.

³⁶⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 46–47.

1 мая 1898 г. Вилькицкий подал в ГГУ рапорт (впервые на бланке ГЭСЛО) с просьбой «об истребовании» заграничных паспортов ему и лейтенанту Белкину к 5 мая, а также на капитана 2-го ранга Варнека, «как только он прибудет», и на того офицера, который будет назначен на вакантную должность помощника начальника ГЭСЛО, когда это назначение состоится³⁶¹. Однако 5 мая 1898 г. в Англию, на пароход «Пахтусов», с двумя нижними чинами (самостоятельными машинистами) отправился лейтенант Витков³⁶².

Несколькими днями ранее Вилькицкий получил письмо от владельца английской верфи *East Slipway в Мидлсбро Уильяма Харкесса*, где и находился «Пахтусов»³⁶³.

11 мая 1898 г. Вилькицкий отправился в Англию, а точнее – в Шотландию, в город Данди³⁶⁴. В этот день из ГГУ ему были препровождены для руководства семь экземпляров инструкции офицерским чинам гидрографических экспедиций и съемок, утвержденной управляющим Морским министерством «*впредь до Высочайшего утверждения вновь выработанного Морского Устава*» для раздачи офицерским чинам ГЭСЛО. В свою очередь, Вилькицкий представил в ГГУ рапорт со списком наград лицам, «оказавшим услуги» штабс-капитану И.С. Сергееву при его командировке в бухту Находка, а в 1896 г. – его экспедиции, с просьбой «исходатайствовать просимые награды»³⁶⁵.

На следующий день, 12 мая 1898 г., в Англию отправился лейтенант Белкин вместе с командой парохода «Пахтусов» (28 чел.)³⁶⁶.

В Англии

13 мая в ГГУ была получена телеграмма о благополучном прибытии в Англию лейтенанта Виткова и следовавших с ним нижних чинов³⁶⁷, а 18 мая – от Вилькицкого: «командой [и] офицерами прибыл [в] Лондон. Пароходом [отправляемся в] Dundee»³⁶⁸.

22 мая от него из отеля *Queen`s* из Данди в ГГУ была получена следующая телеграмма: «Дьяконов прибыл, выехал 12... Пойдем пятницу Миддлсборо своей машиной. Это будет первое испытание, почему

³⁶¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 48

³⁶² Там же. Л. 55.

³⁶³ Там же. Л. 50.

³⁶⁴ Данди (*Dundee*) – город в 58 км к северо-северо-востоку от столицы Шотландии Эдинбурга. В XIX–начале XX века – крупный центр судостроения (там, в частности, в 1901 г. было построено судно *Discovery* одного из первооткрывателей Южного полюса Р.Ф. Скотта).

³⁶⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 54, 58, 59.

³⁶⁶ Там же. Л. 61.

³⁶⁷ Там же. Л. 60.

³⁶⁸ Там же. Л. 67.

*субботу, 23, я прошу позволение начать кампанию. В комиссию по приему, что будет по приходе в Миддлсборо, прошу назначить Поречкина, Григоровича председателем»*³⁶⁹.

В тот же день К.И. Михайлов доложил об этом управляющему Морским министерством, который приказал *«начать кампанию по прибытии командира, о чем телеграфировать...»*³⁷⁰, а капитан 2-го ранга А.И. Варнек выехал в Миддлсборо³⁷¹.

Из Данди Вилькицкий написал личное письмо К.И. Михайлову, которое тот получил 26 мая 1898 г. Вот что Вилькицкий сообщал начальнику ГГУ о событиях последних дней:

«...Обращение к Лейтенанту Кетлеру принесло много пользы: во-первых, к поезду, идущему на Флиссинген»³⁷², прицепили вагон 3-го класса вплоть до Флиссингена; в нем и доехала команда; [во-вторых], на счет хронометров была сделана на Голландскую границу телеграмма. В Берлине я встретил команду, когда уже все было устроено, и с нею, и с лейтенантами Белкиным и Дьяконовым отправился далее, причем телеграфировал об этом Григоровичу, он нашел нам пароход, что было [неразб.], а это рублей на 200 дешевле сообщения по железной дороге. А.И. Варнек уже был, проехавши в Петербург.

Вчера пароход наш ввели в сухой док ставить новый винт. К пятнице (карандашом сверху указано – «22 мая». – В.С.) вся машина будет готова, останется только закончить небольшие работы на строительном заводе, выкраситься и вооружиться. Окраска уже сделана, осталось только некоторые наружные части покрыть последним слоем, но работы для команды осталось много; в пятницу я думаю во всяком случае перебраться команду на пароход (теперь они живут в особом доме, где имеются приюты для матросов всех наций, весьма благоустроенном как со стороны надзора, так и продовольственном и других) и офицеров, и тогда в несколько дней, 4–5, мы будем готовы; в этих видах я прошу разрешение начать кампанию, тем более что в пятницу мы пойдем в Middlesboro уже под своими парами, и качество парохода в полной мере определится. Таким образом, я рассчитываю, что опоздание будет не более 4 дней. Перебраться, помимо ускорения работы по вооружению, будет важно еще и потому, что около завода в Middlesboro нет помещения и придется жить иначе в 15 верстах, а это было бы и дорого, так как железная дорога [стоит] ужасно здесь много денег и [это] сопряжено было бы с потерей времени, тем более что шабаш здесь в 6 часов, а в субботу в 2.

³⁶⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 73.

³⁷⁰ Там же.

³⁷¹ Там же. Л. 76 об.

³⁷² Флиссинген – город в Нидерландах.

Машиностроительным заводом мы пока довольны, а также и котлостроительным, хотя многие мелочи неудачны, но именно мелочи, как, напр[имер], клапаны в гальюнных трубах и т.п...»³⁷³.

Ко времени получения этого письма К.И. Михайлов, выполняя распоряжение управляющего Морским министерством, уже направил (23 мая 1898 г.) в ГМШ отношение о зачислении парохода «Пахтусов» «по бывшим примерам» на время плавания во 2-й ранг судов³⁷⁴. Однако после представления доклада ГМШ по данному вопросу П.П. Тыртов не нашел возможным это сделать, о чем Ф.К. Авелан уведомил ГГУ 29 мая³⁷⁵.

2 июня 1898 г. Я.А. Гильтебрандт сообщил в ГГУ, что для испытания и приема парохода «Пахтусов» назначена комиссия под председательством морского агента в Англии, капитана 1-го ранга И.К. Григоровича в составе членов: командира парохода «Пахтусов», капитана 2-го ранга А.И. Варнека, «двух офицеров означенного парохода» и находящегося в Англии старшего инженер-механика Ф.Я. Поречкина³⁷⁶.

Длина парохода составляла 168 футов (50 м), водоизмещение – 1140 т. Пароход имел две паровых и четыре гребных шлюпки³⁷⁷.

14 (26) июня 1898 г. Вилькицкий написал начальнику ГГУ генералу Михайлову письмо, в котором указывал, в частности, следующее:

«Пароход наш давно готов, дней 8^{ми}, но, к сожалению, при вскрытии поршней в них оказались раковины; завод не хотел переделывать, находя их годными, и пригласили Ллойд – вступить, но агент Ллойда по осмотре объявил заводу, что поршни негодны, и они взяли их, но переливка не удалась, теперь отлили второй раз (и то другой уже завод и с двух раз) благополучно; к понедельнику обещают кончить с машиной, почему на вторник назначена проба машины, уйти хотим в Среду, если механик Поречкин успеет осмотреть после хода все трущиеся части.

Вообще осмотр Поречкина, как очень хорошего механика, дал очень много...»³⁷⁸.

Далее Вилькицкий перечислил семь крупных недостатков, обнаруженных Поречкиным на «Пахтусове» и впоследствии устраненных. Однако финал его письма был более оптимистичным:

³⁷³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 80–81 об.

³⁷⁴ Там же. Л. 77.

³⁷⁵ Там же. Л. 84.

³⁷⁶ Там же. Л. 85.

³⁷⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год. СПб.: 1899. С. 100.

³⁷⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 141–141 об. В конце письма ошибочно указан 1896 г.

«Паровые катера пробовали – хороши, поднимаются легко, машины сильные. Остальные шлюпки тоже хороши, устойчивы и легки. Иметь дело с англичанами очень трудно, все надо [записывать] на бумаге, да и то с большою осмотрительностью.

Запасов взяли много, ни в чем нуждаться не будем, многие машинные части взяты в запас, [такие] как шатуны, штоки, лопасти винта и проч. Вероятно, обойдусь отпущенным кредитом...»³⁷⁹.

19 июня 1898 г. Михайлов получил письмо Вилькицкого и сделал на нем пометку: «Доложить Управляющ[ему]. Мин-ом».

В тот же день И.К. Григорович из Англии отправил начальнику ГМШ Ф.К. Авелану следующую телеграмму: «Испытание Пахтусова удовлетворительно, но вследствие значительного сотрясения машины при наибольшем ходе восемь с небольшим узлов пароход до решения способа [устранения этого недостатка] пока не принят»³⁸⁰.

Пока шли ходовые испытания, Вилькицкий 12 июня 1898 г. вновь направил в ГГУ рапорт о зачислении «Пахтусова» на время кампании во 2-й ранг «ввиду трудности плавания» «по бывшим примерам», указав, что «обстоятельство это не вызовет какого бы то ни было лишнего увеличения расходов на плавание». Однако ему был дан ответ, что на такое ходатайство управляющий Морским министерством «согласия не изъявил»³⁸¹.

Наконец, после проведения всех испытаний «Пахтусова» Вилькицкий с экспедицией вышел 27 июня 1898 г. из Англии в норвежский порт Берген³⁸². После прихода туда судна паровая машина «Пахтусова» была тщательно осмотрена, и 1 июля 1898 г. Вилькицкий телеграфировал в ГГУ о выходе из Бергена³⁸³.

В Архангельске, куда через несколько дней прибыл «Пахтусов», судно встречали штабс-капитан И.С. Сергеев и 19 нижних чинов команды судна, которые 20 мая 1898 г. убыли из Петербурга и 25 мая прибыли в Соломбалу³⁸⁴.

В Архангельске «Пахтусов» стоял в течение июля 1898 г. Там на него загрузили продовольствие, различные запасы и установили две пушки³⁸⁵.

³⁷⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 142 об.

³⁸⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 301. Л. 90.

³⁸¹ Там же. Л. 88.

³⁸² Там же. Л. 94.

³⁸³ Там же. Л. 95.

³⁸⁴ Там же. Л. 74, 79.

³⁸⁵ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год // СПб.: 1899. – С. 101. В «Отчете» ошибочно указано «пушки Гочкиса». Правильно: «пушки Энгстрема».

Полевой сезон ГЭСЛО 1898 г.

В начале августа 1898 г. ГЭСЛО, в составе которой находились полковник КФШ Вилькицкий, его помощники: капитан 2-го ранга Варнек (командир парохода «Пахтусов»), лейтенанты Витков, Боткин, Белкин и Дьяконов, а также штабс-капитан КФШ Сергеев, отправилась на судне «Пахтусов» в Арктику.

4 августа 1898 г. «Пахтусов» прибыл в пролив Югорский Шар, который только за 10 дней до этого вскрылся ото льда. В самом узком месте пролив имел не более 1,5 мили ширины. Именно в этой части и происходило наибольшее число аварий с судами (в 1894 г. здесь на банке сидел «Фрам» с экспедицией Ф. Нансена, в 1896 г. – суда *Ecosaisse* и *Lorna Doone*).

В 1898 г. экспедиция Вилькицкого успела по всему проливу Югорский Шар произвести триангуляцию и в большей части – мензультную съемку в масштабе 1 миля в дюйме. В ходовых местах и на подходе к селу Никольскому был выполнен промер. Всего было выполнено 105 линейных верст топографической съемки и 214 линейных верст промера. У мыса Гребень была найдена и обследована большая бухта, доступная даже для больших судов, в глубине которой можно укрыться не только от ветра, но и от ледохода. В результате выполненных работ, вопреки устоявшемуся у мореплавателей мнению, выяснилось, что нет оснований опасаться мыса Гребень (так как отмель от него далеко не простирается) и что, наоборот, именно северного берега следует держаться при проходе самой узкой части пролива. Южный же берег изобилует малыми глубинами, а на расстоянии одной мили от него – там, где сидели на мели суда, – была обнаружена каменистая 14-футовая банка.

Капитан 2-го ранга Варнек составил наставление для безопасного плавания в проливе Югорский Шар.

Так как входы в пролив были мало заметны издали, экспедиция поставила два навигационных знака: у восточного входа на острове Вайгач (высотой 10 саж.) и перед западным входом, в 29 милях от него, на острове Матвеева (высотой 5 саж.). Попытка поставить знак на острове Белый оказалась неудачной, так как при подходе к острову «Пахтусов» в ночь с 9 на 10 августа попал в ледяное поле, которое, по мнению двух самоедов, находившихся на пароходе, было принесено от Новой Земли.

Координаты церкви села Никольское были многократно определены астрономически с помощью новейших средств, которые были получены из морского ведомства. Эта церковь стала исходным пунктом

для последующих астрономических работ в Карском море³⁸⁶. 1 сентября из Енисея и Оби прошли четыре больших английских парохода с полным грузом на них и морской барже, бывшей на буксире у одного из пароходов. Плавание как туда, так и обратно эти суда совершили вполне благополучно, однако впоследствии, у берегов Бергена, один из пароходов (*Stork*) погиб, наскочив на подводный камень³⁸⁷.

В период с 15 по 18 сентября 1898 г. «Пахтусов» совершил переход из Югорского Шара в Белое море, 19 сентября стоял на якорю у села Дураково, 20 сентября отправился к Соловецкому монастырю, где находился 22–24 сентября. 27 сентября Вилькицкий и его спутники вернулись в Архангельск³⁸⁸.

В ходе плавания парохода «Пахтусов» (после его выхода из Бергена) производились также метеорологические и гидрологические наблюдения (в том числе на глубине), магнитные наблюдения и «естественно-исторические», с производством драгировок³⁸⁹.

30 сентября 1898 г. К.И. Михайлов направил в ГМШ отношение, в котором просил «*ввиду скорого окончания кампании Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и возвращения чинов экспедиции в С. Петербург*» о прикомандировании офицеров экспедиции к Управлению на зимнее время «для обработки добытых материалов». При этом он сообщал, что при пароходе «Пахтусов» в Архангельске оставлен лейтенант Дьяконов. К отношению был приложен следующий список офицеров: начальник ГЭСЛО полковник Вилькицкий, командир парохода «Пахтусов» капитан 2-го ранга Варнек, помощники начальника экспедиции: лейтенанты Витков, Боткин, Белкин и штабс-капитан Сергеев³⁹⁰. 13 октября 1898 г. был подписан циркуляр ГМШ о прикомандировании офицеров к ГГУ «на зимнее время»³⁹¹.

В Петербурге: осенне-зимний период 1898–1899 гг.

Офицеры ГЭСЛО еще не вернулись в Петербург после первого полевого сезона, а из Морского министерства уже было направлено

³⁸⁶ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год // СПб.: 1899. – С. 100–102.

³⁸⁷ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 135.

³⁸⁸ Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные летом 1898 г. экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1899 года // СПб.: 1900. – С. 25–29.

³⁸⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год // СПб.: 1899. – С. 100–102.

³⁹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 1–2. В документе ошибочно указано «Веткин».

³⁹¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

(17 сентября 1898 г.) в Департамент Государственной экономии Государственного Совета представление о кредите на расходы по гидрографическому исследованию морского пути к устьям рек Енисей и Обь в 1899 г. 22 октября 1898 г., после рассмотрения представления, в журнале было записано следующее:

«Департамент Государственной Экономии, рассмотрев настоящее представление в присутствии Управляющего Морским Министерством, Товарища Государственного Контролера и Товарища Министра Финансов, тайного советника Коковцова, принял во внимание, что, согласно состоявшемуся в Комитете Сибирской железной дороги высочайшему повелению 27 декабря 1897 года, единовременные издержки по снаряжению экспедиции для гидрографического исследования морского пути к устьям рек Енисея и Оби и расходы по ее содержанию в течение 1898 года приняты были на счет фонда, ассигнованного по действующей росписи на непредусмотренные сметами надобности. Работы экспедиции, предпринятые ввиду выяснившейся настоятельной необходимости обезопасить развивающееся в последнее время судоходство между Европою и Сибирью по указанному пути и облегчить, с тем вместе, условия страхования судов, отваживающихся плыть в столь мало исследованные воды, не могут быть приведены к окончанию ранее семилетнего, считая от начала работы срока. Прекращением дальнейшего ассигнования необходимых на экспедицию средств не только не были бы достигнуты высочайше одобренные цели ее организации, но оказались бы непроизводительно затраченными и отпущенные ранее на сей предмет средства. При таком положении дела Департамент признает неотложным удовлетворение ходатайства Морского Министерства об ассигновании, сверх предельного бюджета Министерства, необходимых сумм для продолжения начатых гидрографических исследований. Равным образом, соглашаясь с мнением Вице-Адмирала Тыртова о том, что действительные размеры потребных на сей предмет издержек могут быть установлены на основании указаний опыта лишь в будущем году, Департамент не встретил препятствий к отпуску на 1899 год означенного кредита в сумме назначения текущего года.

На основании изложенного Департамент Государственной Экономии положил:

Отпустить из средств Государственного Казначейства, сверх предельного бюджета Морского министерства, пятьдесят пять тысяч рублей на расходы по гидрографическому исследованию морского пути к устьям рек Енисея и Оби.

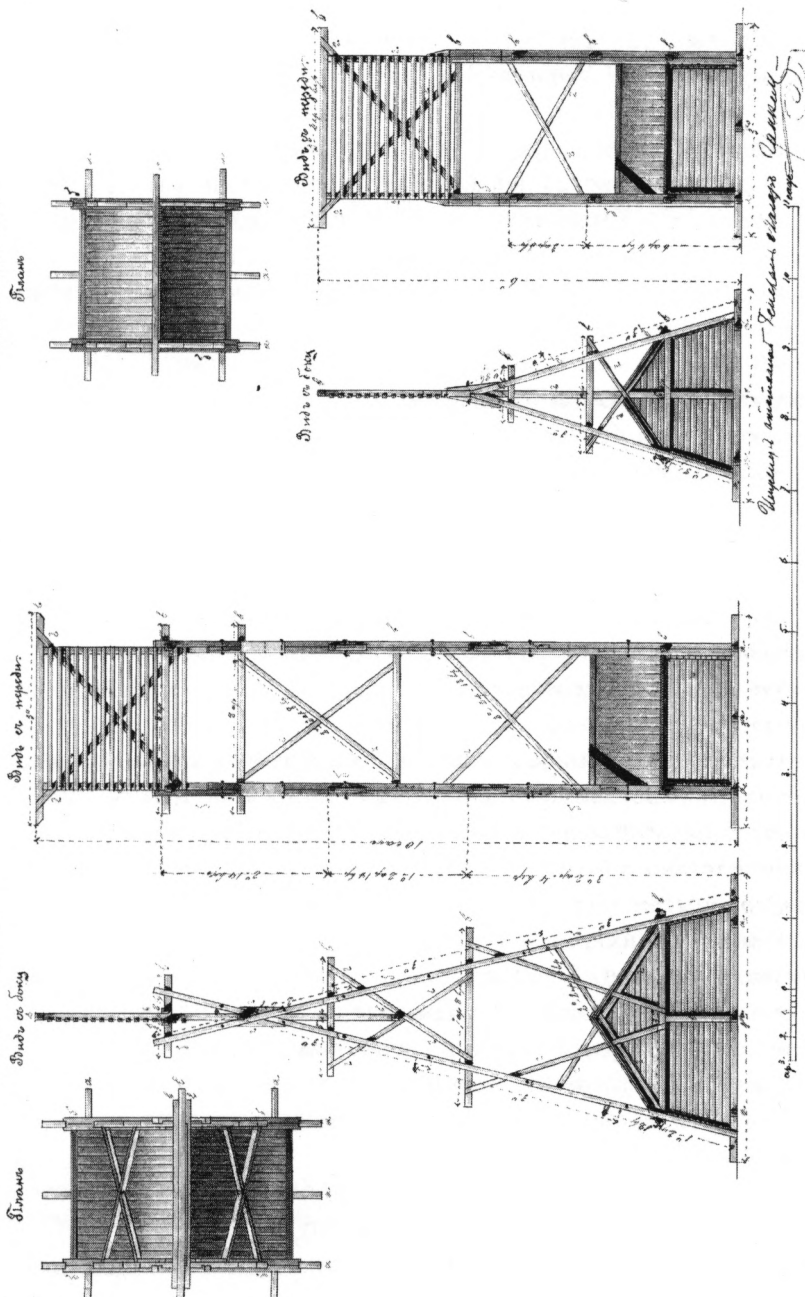
Проект

деревянных знаков для берегов Северного Ледовитого океана.

Б.

Знаки высотой в саж.

Виды



Проект деревянных знаков для берегов Северного Ледовитого океана.

Автор – отставной генерал-майор Белкин. 1899 г.

РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 739. Л. 140а.

Подписали: Д.Сольский, М. Каханов, В. Маркус, Н. Чихачов, М. Галкин-Враской, Ф. Тернер, П. Лобко, П. Шидловский, В. Череванский, Вл. Верховский, П. Тыртов, Ан. Иващенко, В. Коковцов»³⁹².

Копия мнения Государственного Совета была направлена в Морское министерство. 21 декабря 1898 г. это мнение утвердил император Николай II³⁹³. Таким образом, вопрос о продолжении в 1899 г. работ ГЭСЛО был решен.

Вернувшись в Петербург, полковник Вилькицкий 9 октября 1898 г. представил начальнику ГГУ следующий рапорт:

*«В 1896 г. заведывание судами и командами бывшей Гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря было поручено Штабс-Капитану Деплоранскому, что позволило не оставлять в г. Архангельске офицера из экспедиции, и я имею честь ходатайствовать пред Вашим Превосходительством о разрешении передать заведывание командой экспедиции и пароходом "Пахтусов" Штабс-Капитану Деплоранскому, на что ни с его стороны, ни со стороны Начальника отдельной съемки Белого моря препятствий не встречается, письменное согласие которого имею честь при сем представить»*³⁹⁴.

Однако этот вопрос следовало согласовать с ГМШ, куда К.И. Михайлов и представил отношение 12 октября 1898 г. за № 3880³⁹⁵.

Во второй половине октября в ГГУ поступил рапорт Директора маяков и лоции Белого моря полковника П.И. Васильева (от 19 октября 1898 г., № 3004), в котором он сообщал, что по случаю окончания пароходом «Пахтусов» кампании в этом году нижние чины судовой команды в числе 46 человек размещены на зимнее время в казарменном корпусе под № 50, находящемся при Дирекции маяков и лоции Белого моря, и с 27 сентября *«поступили на береговое довольствие денежным содержанием по табели № 1, а равно сухопутным провиантом и приварочным довольствием по окладам, назначенным для судовых команд при Дирекции маяков...»*³⁹⁶.

22 октября 1898 г. лейтенант Дьяконов, сдавший пароход «Пахтусов» и его команду штабс-капитану КФШ Н.М. Деплоранскому, выехал из Архангельска в Петербург. По прибытии Дьяконова

³⁹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 2–3 об.

³⁹³ Там же. Л. 2.

³⁹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 3. К рапорту было приложено согласие подполковника Малькова от 7 октября 1898 г. (Там же. Л. 4).

³⁹⁵ Там же. Л. 3, 5.

³⁹⁶ Там же. Л. 6–6 об.

в столицу начальник ГГУ 27 октября 1898 г. направил в ГМШ отношение с просьбой о прикомандировании его к Управлению на зимний период для обработки материалов экспедиции³⁹⁷.

Здесь следует отметить, что по итогам работ ГЭСЛО за 1898 г. офицерами экспедиции и специалистами Картографической части были подготовлены следующие карты и планы:

- временная карта Югорского Шара; масштаб 1 миля в дюйме;
- галсовый план работ в Югорском Шаре; масштаб 1 миля в дюйме;
- карта судового промера парохода «Пахтусов»; масштаб 12 верст в дюйме;
- отчетная карта глубоководных исследований; масштаб 50 верст в дюйме;
- план рейда у селения Никольское; масштаб 175 саженей в дюйме;
- план обследований 14-футовой каменистой банки, лежащей от мыса Дьяконова на SO «12 ½ в расстоянии 1050 сажен в дюйме»³⁹⁸.

Однако вернемся к повседневной деятельности начальника ГЭСЛО. В среду, 28 октября 1898 г., в ГГУ планировалось проведение совещания с участием генерал-лейтенанта К.И. Михайлова, полковника А.И. Вилькицкого, капитана 2-го ранга А.И. Варнека и приглашенного капитана 1-го ранга К.П. Иессена для решения вопроса о целесообразности пароходу «Пахтусов» следовать в Северном Ледовитом океане за ледоколом «Ермак»³⁹⁹.

В ноябре 1898 г. А.И. Вилькицкий, на основании рапорта А.И. Варнека, ходатайствовал перед начальником ГГУ о производстве нижних чинов парохода «Пахтусов» в «высшие статьи и звания». Соответствующее отношение было направлено в ГМШ 20 ноября 1898 г., а уже через пять дней помощник начальника ГМШ контр-адмирал Я.А. Гильтебрандт сообщил о положительном решении этого вопроса⁴⁰⁰. Правда, через три дня, 28 ноября, Я.А. Гильтебрандт направил в ГГУ дополнение, в котором сообщил, что «...кочегарный квартирмейстер Сигачов, представленный командиром парохода "Пахтусов"

³⁹⁷ Там же. Л. 8, 10. С 10 ноября 1898 г., по ходатайству А.И. Вилькицкого и решению начальника ГГУ, лейтенанту В.В. Дьяконову в свободное от занятий по экспедиции время было разрешено заниматься в компасной части «по девиации компасов» под руководством заведующего компасным делом на флоте лейтенанта Н.Н. Оглоблинского (там же. Л. 12).

³⁹⁸ Ведомость по гидрографическим и картографическим работам Главного гидрографического управления за 1898 и 1899 гг. // СПб.: 1900. – С. 14.

³⁹⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 9. Очевидно, на совещании обсуждался вопрос совместного использования двух судов в Арктике после завершения строительства ледокола «Ермак».

⁴⁰⁰ Там же. Л. 14.

к производству в кочегарные квартирмейстеры 1-й статьи, не может быть повышен в это звание, так как кочегарные квартирмейстеры не подразделяются на статьи»⁴⁰¹.

23 декабря 1898 г. Варнек представил в ГГУ рапорт с просьбой ходатайствовать о зачислении парохода «Пахтусов» во второй ранг судов на время нахождения его в плавании при гидрографических работах в Северном Ледовитом океане, а также считать заграничное плавание прошлого лета по 2-му рангу. При этом Варнек ссылаясь на сходные обстоятельства при зачислении судов 3-го ранга во 2-й ранг (пароходов «Лейтенант Овцын» (307 т) и «Лейтенант Малыгин» (307 т), баржи «Лейтенант Скуратов» (100 т), транспортов «Самоед» (1095 т) и «Бакан» (885 т))⁴⁰².

Варнек справедливо отмечал, что *«...как показывает 4-летний опыт плавания экспедиции в Ледовитом океане, ни одно лето не проходит без встречи с полярными льдами, что для судна, не приспособленного для плавания во льдах, уже представляет серьезную опасность. Меры предосторожности, установленные в экспедиции, как то 14-месячный запас провизии и теплые платья на всю команду на случай зимовки, уже сами свидетельствуют о риске, сопряженным с этим плаванием...»⁴⁰³*

Однако при подаче данного рапорта Варнеком двигал и личный – карьерный – интерес. *«Что касается обстоятельств моей службы, то счет плаваний парохода "Пахтусов" по второму рангу является условием, при котором я могу продолжать свои работы в экспедиции Северного Ледовитого океана, не опасаясь, что отстану от своих товарищей, которых уже начали назначать командирами судов второго ранга»*, – указал Варнек⁴⁰⁴.

К.И. Михайлов поддержал просьбу Варнека и 2 января 1899 г. проводил его докладную записку в ГМШ. Однако 9 января начальник ГМШ вице-адмирал Ф.К. Авелан направил в ГГУ отношение, в котором сообщал, что управляющий Морским министерством *«в настоящее время не признал возможным удовлетворить ходатайство о зачислении во 2-й ранг судов парохода "Пахтусов", плавающего в экспедиции Северного Ледовитого океана»⁴⁰⁵.*

Такой ответ, конечно, не порадовал ни Вилькицкого, ни Варнека. Однако им следовало активно заниматься подготовкой к новому полевому сезону ГЭСЛО. На расходы по ремонту парохода «Пахтусов» Варнеку, по ходатайству Вилькицкого, Михайлов неоднократно

⁴⁰¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 16.

⁴⁰² Там же. Л. 17.

⁴⁰³ Там же. Л. 17 об.

⁴⁰⁴ Там же.

⁴⁰⁵ Там же. Л. 16, 20.

разрешал выделять денежные средства (1000 руб.) – 6 февраля, 2 марта, 2, 7 и 12 апреля 1899 г. (в этот день – 983 рубля). Кроме того, 12 февраля было разрешено выдать Варнеку *«в безотчетное распоряжение ... 68 рублей на канцелярские принадлежности, учебные пособия для команды и на покупку кружек»*⁴⁰⁶.

Денежные средства выделялись и другим офицерам ГЭСЛО. Так, 4 марта 1899 г. Михайлов, по рапорту Вилькицкого, разрешил перевести в Архангельское казначейство 300 руб. авансом штабс-капитану Деплоранскому *«на покрытие расходов по содержанию команды экспедиции и мелочным расходам по пароходу "Пахтусов"»*, а также выдать 2000 руб. авансом лейтенанту Виткову *«на закупку припасов и провизии для кают-компании к предстоящему плаванию»*⁴⁰⁷. 13 марта было принято решение о выдаче штабс-капитану Сергееву *«авансом 1000 рублей на гидрографические расходы и отправку грузов в Архангельск»*⁴⁰⁸, 2 апреля Михайлов разрешил перевести в г. Архангельск, в распоряжение лейтенанта Виткова 5000 руб. на вооружение парохода «Пахтусов»⁴⁰⁹. 9 апреля начальник ГГУ удовлетворил ходатайство Вилькицкого о переводе на расходы по экспедиции с Главного казначейства на Архангельское 21000 руб., из них 1000 руб. – телеграммой в распоряжение лейтенанта Виткова, а 20000 – почтой или телеграммой в его распоряжение⁴¹⁰. 29 апреля Михайлов, по просьбе Вилькицкого, разрешил отпустить ему 8000 руб. на *«содержание вверенной мне экспедиции»*⁴¹¹.

Время вносило свои коррективы в будущую деятельность ГЭСЛО. 16 марта 1899 г. Вилькицкий подал на имя начальника ГГУ два рапорта, посвященных лейтенанту А.С. Боткину, находившемуся на озере Байкал. В первом из них он указал следующее:

*«Лейтенант Боткин мне пишет, что для полноты порученного ему дела необходимо будет проработать на о. Байкал до конца июня месяца или начала июля и что эти дела должны лишить его возможности остаться в экспедиции. Донося об изложенном Вашему Превосходительству, имею честь покорнейше просить о назначении во вверенную мне экспедицию вместо Лейтенанта Боткина Штабс-капитана Морозова, который лично известен Вашему Превосходительству, равно как и та польза, которую можно ожидать от его плавания на Север»*⁴¹².

⁴⁰⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 4, 6, 10, 24, 31, 42.

⁴⁰⁷ Там же. Л. 15.

⁴⁰⁸ Там же. Л. 18.

⁴⁰⁹ Там же. Л. 27.

⁴¹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 35.

⁴¹¹ Там же. Л. 51.

⁴¹² Там же. Л. 21.

17 марта Михайлов распорядился подготовить по данному вопросу доклад управляющему Морским министерством, а 19 марта – после его согласия – сообщить в ГМШ «для распоряжения». Это было сделано 23 марта 1899 г.⁴¹³ Во втором рапорте Вилькицкий ходатайствовал о награждении лейтенанта А.С. Боткина орденом Св. Анны 3-й степени *«за совместное несение нескольких обязанностей в экспедиции – вахтенного начальника, врача, производителя работ по гидрографической части и по собиранию естественно-исторических коллекций, которые он отправлял со свойственным ему усердием и тщательностью»*⁴¹⁴.

Однако после доклада Михайлова управляющему Морским министерством по этому вопросу 19 марта 1899 г. тот не признал *«возможным допустить награду сверх положения»*, так как *«представление за гидрографические работы уже было сделано к 6 декабря»*⁴¹⁵.

3 апреля 1899 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал М.А. Реунов сообщил в ГГУ, что ближайшим циркуляром лейтенант Боткин будет отчислен от должности помощника начальника ГЭСЛО, с прикомандированием к ГГУ, а на его место будет назначен штабс-капитан КФШ Н.В. Морозов. В тот же день в Ревель Морозову была направлена телеграмма о его назначении в ГЭСЛО⁴¹⁶.

Полковник Вилькицкий продолжал заниматься административно-хозяйственными делами экспедиции для подготовки нового полевого сезона. 10 апреля 1899 г. заведующий Акцизными сборами Санкт-Петербургской губернии направил в ГГУ разрешение за № 3508, позволявшее приобрести *«из казенных винных складов гор. С.-Петербурга ректифицированный спирт по цене, установленной для научных целей, т.е. по 12 ½ к[оп]. за градус»*. Это разрешение было передано Вилькицкому⁴¹⁷.

9 апреля 1899 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт, в котором просил разрешения *«по получении мною сведений о вскрытии реки С[еверной]. Двины, что ожидается в конце сего месяца, перебраться на пароход, перебрать команду и начать кампанию»*. На следующий день такое разрешение было получено⁴¹⁸.

В апреле 1899 г. офицеры ГЭСЛО стали уезжать из Петербурга в Архангельск. 6 апреля туда прибыл лейтенант Витков. 20 апреля

⁴¹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 23–23 об.

⁴¹⁴ Там же. Л. 22.

⁴¹⁵ Там же.

⁴¹⁶ Там же. Л. 25, 26.

⁴¹⁷ Там же. Л. 28.

⁴¹⁸ Там же. Л. 40.

в Архангельск отправились капитан 2-го ранга Варнек⁴¹⁹ и лейтенант Белкин, 29 апреля – штабс-капитан Морозов, 2 мая – лейтенант Дьяконов⁴²⁰.

14 апреля 1899 г. Витков из Соломбалы отправил телеграмму в Адмиралтейство, в которой сообщал, что *«комиссия при Архангельском военном лазарете признала квартирмейстера Селиванова подлежащим увольнению в отпуск на родину на полгода по болезни глаза после ушибленной раны»*⁴²¹. Вилькицкому пришлось заниматься решением возникшей проблемы. 24 апреля он представил в ГГУ рапорт, в котором просил ходатайства Управления *«о замене квартирмейстера Селиванова другим и о назначении еще одного квартирмейстера на имеющуюся вакансию»*. При этом Вилькицкий добавил, что необходимо, чтобы *«один из них имел такую аттестацию, чтобы мог исполнять обязанности боцмана, так как состоящий ныне в экспедиции боцманмат по своему поведению нести их не может и должен быть смещен со своего звания»*⁴²².

Генерал-лейтенант Михайлов поддержал ходатайство Вилькицкого и 26 апреля 1899 г. отправил соответствующее отношение в ГМШ. Через три дня контр-адмирал Реунов сообщил, что командующему Сводным отрядом флотских экипажей в Санкт-Петербурге предложено назначить в команду экспедиции двух строевых квартирмейстеров *«хорошего поведения»*⁴²³.

Наблюдения А.И. Вилькицкого по поручению ИРГО

Еще во время формирования ГЭСЛО, 14 декабря 1897 г., полковник Вилькицкий принял участие в заседании в ИРГО, в Комиссии по изучению распределения силы тяжести в России, вместе с А.А. Тилло, О.Э. Штубендорфом, Р.Э. Ленцем, Ф.Ф. Витрамом, К.И. Михайловым, И.И. Померанцевым, В.В. Витковским, С.С. Козловским, И.А. Иверновым и секретарем комиссии Ю.М. Шокальским.

Заседание было весьма важным, так как на нем происходили выборы нового председателя Комиссии вместо умершего в начале года (29 января) начальника Военно-топографического отдела Главного

⁴¹⁹ 27 апреля 1899 г. в Санкт-Петербурге на капитана 2-го ранга А.И. Варнека было заведено уголовное дело в связи с самовольным ремонтом дома № 14 по Малому проспекту Васильевского острова. Через два года начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов подверг его денежному взысканию в размере трех рублей (*Смирнов В.Г.* Дело капитана Варнека // Санкт-Петербургские ведомости. – 16 марта 2018 г. – № 46).

⁴²⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 27, 29–32, 37.

⁴²¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 46.

⁴²² Там же. Л. 49.

⁴²³ Там же. Л. 50, 53.

управления Генерального штаба И.И. Стебницкого, который являлся также председателем отделения математической географии общества и помощником председателя общества. Большинство голосов был избран профессор Н.Я. Цингер. Так как он на заседании отсутствовал, то к нему поехал с сообщением об избрании Вилькицкий. Н.Я. Цингер прибыл на заседание вместе с Вилькицким и отказался от должности председателя. В результате повторной баллотировки большинством голосов был избран О.Э. Штубендорф – преемник покойного Стебницкого в должности начальника Военно-топографического отдела Главного управления Генерального штаба и председателя отделения математической географии общества.

Затем Ю.М. Шокальский сообщил о произведенных наблюдениях в России. При этом было отмечено, что в России имеется всего семь приборов – три маятника Репсольда и четыре – Штернека, а наблюдателей, знакомых с одним или двумя приборами, восемь. Одним из них был А.И. Вилькицкий.

После этого были намечены местности для будущих работ. А.И. Вилькицкому досталось побережье Карского моря, причем Комиссия постановила просить через Совет Общества о внесении наблюдений за распределением силы тяжести в программу работ будущей экспедиции⁴²⁴.

Впоследствии (уже в ходе деятельности ГЭСЛО) эти наблюдения также не оставались без внимания ИРГО. Так, например, 1 мая 1899 г. вице-председатель ИРГО П.П. Семенов направил управляющему Морским министерством адмиралу П.П. Тыртову письмо следующего содержания:

«Милостивый государь Павел Петрович.

Императорское Русское Географическое Общество уже много лет подряд занимается исследованием распределения силы тяжести на пространстве Российской империи в видах определения фигур земли в пределах России.

Производство этих наблюдений, требующих, как хорошо известно Вашему Превосходительству, особенной тщательности и опытности, неоднократно уже поручалось служащему во вверенном Вам Министерстве Полковнику Андрею Ипполитовичу Вилькицкому, удостоенному Обществом за эти наблюдения присуждения одной из высших наград Общества – медали имени графа Ф.П. Литке.

Императорское Русское Географическое Общество, желая воспользоваться исследованием Полковника Вилькицкого предстоящим летом у нашего северного побережья, поручило мне обратиться к Вашему Превосходительству с усерднейшею просьбою не отказать в благосклонном разрешении Полковнику Вилькицкому произвести, при случае,

⁴²⁴ Известия ИРГО. Т. XXXIII. Вып. VI. СПб.:1897. С. 506–508.

определения силы тяжести при помощи приборов, приобретенных в свое время Обществом на средства, Высочайше дарованные ему на то в Бозе почивающим Императором Александром III.

Зная, как дороги Вам интересы науки и Отечества, льщу себя надеждою, что Вы не встретите препятствий к удовлетворению настоящего ходатайства, так как исполнением этой просьбы Ваше Превосходительство изволите оказать услугу делу исследования родной земли...»⁴²⁵

3 мая 1899 г. Тыртов поручил доложить по данному вопросу ГГУ. 7 мая, после доклада, К.И. Михайлов наложил следующую резолюцию: *«Ответить письменно по поручению Управляющ[его]. Мин[истерств]ом, что наблюдения над силою тяжести поручены полковнику Вилькицкому»⁴²⁶.*

15 мая 1899 г. Тыртов ответил Семенову, что «вполне сочувствуя» желанию Общества, он предложил ГГУ поручить полковнику Вилькицкому *«произвести в текущее лето, при случае, геодинамические измерения на берегах нашего северного побережья...»⁴²⁷.*

Возбуждение Географическим обществом ходатайства о новых наблюдениях в Арктике подвигло Вилькицкого на составление списка пунктов, определенных вверенной ему экспедицией в 1894, 1895, 1896 и 1898 гг. В этот список вошли 28 пунктов: например, колокол собора в Енисейске, колокола церквей в селах Холмогорова, Репаловское, Елизарово, Куршевато и Никольское, кресты часовен в селах Сумароково и Гольчиха, колокол Кондинского монастыря⁴²⁸, столбы в селе Луковая протока, на мысах Ныдский и Ямсале и т.д. 13 мая 1899 г. Вилькицкий представил в ГГУ список пунктов вместе с картой Енисейского залива, исправленной по этим данным⁴²⁹.

Следует отметить, что научные заслуги Вилькицкого весной 1899 г. были высоко оценены Императорской АН. По представлению директора Николаевской Главной физической обсерватории (ГФО) генерал-майора по Адмиралтейству, академика М.А. Рыкачева, Конференция АН предоставила А.И. Вилькицкому звание члена-корреспондента Николаевской ГФО «за оказанную науке и Обсерватории пользу» с правом ношения нагрудного знака⁴³⁰.

⁴²⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 55–56.

⁴²⁶ Там же. Л. 55.

⁴²⁷ Там же. Л. 60.

⁴²⁸ Кондинский Троицкий монастырь находился на правом берегу Оби в 800 верстах от Тобольска на пути в Березов. Основан в 1657 г. В конце XIX в. вокруг монастыря образовалось небольшое селение (50 домов). В 1891 г. преобразован в женский монастырь. В 1924 г. монастырь был закрыт, однако Троицкая церковь действовала до 1930 г. (Софронов В. Кондинский монастырь – форпост православия Сибири. [Электронный ресурс] URL: http://vssofronov.narod.ru/biblioteka/kondinskij_monastyr.htm (дата обращения: 5.12.2018)).

⁴²⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 61, 62.

⁴³⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

В Архангельске: весна 1899 г.

Тем временем в Архангельске события развивались следующим образом. Уже 22 апреля 1899 г. Варнек направил Вилькицкому рапорт о том, что *«ввиду начавшагося ледохода у Холмогор он начал кампанию 22 сего апреля...»*⁴³¹. Пароход «Пахтусов» в это время был в ледовом плену в устье реки Павракулки. Время шло, а лед «не подавал признаков жизни». По соглашению с командирами парохода «Лейтенант Овцын» и плавучего Северо-Двинского маяка, а также с капитанами двух судов МПС, Варнек распорядился о высылке ежедневно всех команд зимующих судов для рубки канала во льду, имевшем толщину до двух аршин.

Работы были начаты в полдень 30 апреля, и только 4 мая удалось закончить прорубку канала длиной 350 саженей. В тот же день все суда, зимовавшие в Павракулке, одно за другим вышли в Северную Двину.

По просьбе директора маяков и лоции Варнек взял на буксир плавучий маяк и под проводкой лоцмана перешел в Соломбалу. В тот же день Варнек сообщил в ГГУ, что подготовка парохода к плаванию, задержанная отсутствием сообщения между местом зимовки парохода и Соломбалой, а также тяжелой болезнью заводчика, которому были поручены дефектные работы, подвигается успешно. Он надеялся, что все работы будут закончены на днях; во всяком случае раньше, чем Соловецкие рейды очистятся ото льда. Кроме того, Варнек отметил, что на пробном испытании близ Миддлсборо, произведенном 25 июня 1898 г., полный ход парохода был определен в 9,5 узла при углублении ахтерштевня 13 футов и форштевня 10 футов, а по результатам последнего испытания хода в сентябре 1898 г. оказалось, что ход вследствие обрастания подводной части уменьшился до 8 узлов. 11 мая донесение Варнека было получено в ГГУ⁴³².

16 мая 1899 г. Вилькицкий вместе с Сергеевым выехал в Архангельск⁴³³. Следует отметить, что перед отъездом всем офицерам были выплачены прогонные деньги: Вилькицкому и Варнеку – по 99 руб. 60 коп., остальным – по 66 руб. 40 коп. Убывшему еще в марте лейтенанту Виткову дополнительно были выданы суточные на 1 месяц в размере 13 руб. 50 коп. Лейтенант Дьяконов и штабс-капитан Морозов получили и подъемные в размере 360 руб. (каждый)⁴³⁴.

⁴³¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 35.

⁴³² Там же. Л. 57–59 об.

⁴³³ Там же. Л. 38.

⁴³⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 19, 38–39.

Работы 1899 г.

Вечером 18 мая 1899 г. Вилькицкий прибыл в Архангельск. На следующий день он телеграфировал в ГГУ, что *«пароход готов, выйдем первой возможностью»*⁴³⁵.

Между тем ледовая обстановка в Белом море не благоприятствовала выходу экспедиции. И об этом Вилькицкому было хорошо известно, так как одновременно с его прибытием в Архангельск пришли с моря три парохода Товарищества Архангельско-Мурманского пароходства и один датский *Dalia*. Если первым трем судам удалось проскочить через горло Белого моря благополучно, то *Dalia* у Орловского маяка была прижата льдом к берегу настолько, что шкипер был вынужден «взять курс в лед», и вскоре корпус парохода был распорот льдом в носовой части у ватерлинии «по длине на 18 фут, а по ширине на 5 фут». К счастью, непроницаемые переборки помешали распространению воды в трюме, и пароход удержался на воде⁴³⁶. О причинах аварии Вилькицкий впоследствии сообщал в ГГУ следующее: *«...Первые суда в прошлых годах приходили в Архангельск около 7 мая, и хотя опоздание весны было видно из конца зимы, но такого сильного, на месяц, никто не ожидал. В конце этой зимы замерзла даже Екатерининская гавань, хотя не настолько, чтобы пароходы мурманского товарищества не могли в нем пробиваться...»*⁴³⁷.

25 мая на пароходе «Пахтусов» экспедиция вышла в море. Определив и уничтожив девиацию на всех трех компасах по Мудьюгскому створу, экспедиция пошла дальше⁴³⁸. В 15 милях к северу от Зимнегорского маяка пароход встретил первый плавающий лед, а затем – на меридиане башни Пулонги – сплошной лед, обойти который не удалось. Позднее Вилькицкий сообщал следующее: *«...Обратное плавание уже было тяжелым, положение льдов изменилось, и мы не всегда находили чрез них проходы, почему приходилось врезаться в лед, имея уже ветер попутным и более к тому же крепкий. Ход для этого был уменьшаем, отчего пароход не всегда слушался руля, и в один из таких моментов наскочил на большую глыбу, она разделилась на две части, из них одну мы некоторое время тащили перед собою, а другую пароход взял под себя, и когда она высвободилась на первой трети длины судна, то была выкрашенную в значительной своей части днищем парохода в красный цвет. Пароход повреждений не понес...»*⁴³⁹.

⁴³⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 64.

⁴³⁶ Там же. Л. 66–66 об.

⁴³⁷ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 68.

⁴³⁸ Там же. Л. 67.

⁴³⁹ Там же.

Отстоявшись некоторое время за мысом Керец⁴⁴⁰, Вилькицкий направил «Пахтусов» к Зимнегорскому маяку, чтобы узнать о состоянии льдов. Оказалось, что северо-восточным ветром их «осадило» миль на 20 к югу, т.е. миль на пять южнее параллели маяка. Варнек съехал на берег, где произвел исследования в геологическом отношении обрыва, на котором стоял маяк. Затем он побывал на маяке, где «нашел все благополучным, метеорологическую станцию в порядке». В журнале смотрителя было отмечено, что последний лед прошел к северу 30 апреля, но через 12 дней он снова «подошел на вид маяка и с каждым днем спускался все южнее», так как почти весь месяц дули северные ветра⁴⁴¹.

Посещение маяка было связано с тем, что в ГГУ рассматривался вопрос о необходимости переноса Зимнегорского маяка на более высокое место. В связи с этим после возвращения в Архангельск Вилькицкий 30 мая 1899 г. отправил в ГГУ вместе со своим донесением исполненный лейтенантом Белкиным *«вид Зимнегорского маяка в проекции его на высоту, закрывающую маяк от судов, идущих с севера»*. Он считал, что этот рисунок делает необходимость переноса Зимнегорского маяка вполне наглядной⁴⁴².

2 июня, после появления южных ветров, экспедиция вновь вышла в море. Перед уходом из Архангельска Вилькицкий телеграммой сообщил об этом в ГГУ⁴⁴³. Однако уже на следующий день пароход вошел в полосу сплошного льда, которую благополучно преодолел; затем – в другую полосу, толщина отдельных льдин которой достигала сажени. После нескольких неудачных попыток пробиться через лед Вилькицкий решил повернуть назад. После выхода парохода на чистую воду льдиной была сломана одна из лопастей винта.

Завершив проход между берегом и сплошным льдом к маяку Сосновец, «Пахтусов» стал на якорь для уточнения ледовой обстановки. Было решено перейти к восточному берегу, чтобы там попытаться пересечь ледяное поле. Только к 5 июня экспедиция вошла в Лумбовский залив. Здесь были обнаружены несколько островков, не нанесенных на карты⁴⁴⁴. Вилькицкий приказал Белкину произвести шлюпочный промер с целью проверки карт и пополнения их этим материалом. Составленное им дополнение к карте Вилькицкий позднее представил в ГГУ, указав, что *«карта по отношению собственно к Лумбовскому заливу значительно неверна»*⁴⁴⁵.

⁴⁴⁰ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 69.

⁴⁴¹ Там же. Л. 67 об.–68.

⁴⁴² Там же. Л. 66, 68 об.

⁴⁴³ Там же. Л. 72.

⁴⁴⁴ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год // СПб.: 1900. – С. 101.

⁴⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 96.

Здесь же была найдена небольшая норвежская шхуна, выбросившаяся на берег во время осеннего шторма от *NO*; груза в ней не было, не было и людей: они добрались на Городецкий маяк и весной ушли в Норвегию, о чем сообщил смотритель маяка⁴⁴⁶.

Продолжая обследовать берега и проливы, вечером 6 июня пароход подошел к мысу Сеть-Наволоку. На него доставили лес для установки триангуляционного знака и приступили к установке других знаков. Обогнув остров Кувшин и высадив на нем Вилькицкого вместе с партией (Сергеев, Белкин, 8 нижних чинов, один вольнонаемный), «Пахтусов» пошел к мысу Летинскому для установки знака, после чего вернулся и стал на якорь в Кувшинской салме⁴⁴⁷ – небольшой закрытой бухточке.

В ночь с 6 на 7 июня Вилькицкий произвел астрономические и магнитные наблюдения на полуострове Лопском⁴⁴⁸.

7 июня Вилькицкий и Дьяконов приступили к измерению базиса, а Варнек, Сергеев и Белкин отправились вместе с командой ставить триангуляционные знаки и определили высоты гор. Вечером того же дня Вилькицкий прибыл на пароходе в Екатерининскую гавань, где были установлены столбы для маятниковых наблюдений.

8 июня Вилькицкий на «Пахтусове» вернулся в Кувшинскую салму для производства астрономических наблюдений. Однако выполнить их удалось только 11 июня.

12 июня Вилькицкий выполнил маятниковые наблюдения в Екатерининской гавани, а 14 июня – в Кувшинской салме наблюдал Полярную звезду для определения широты места⁴⁴⁹. В этот день Варнек ходил на «Пахтусове» в Колу, чтобы дать офицерам возможность ознакомиться с этим древним городом. Вечером пароход подошел к о. Торосу, чтобы проверить работы береговой партии, а затем отправился к маяку Гавриловскому. Там 15 июня Вилькицкий произвел астрономические наблюдения для проверки местоположения островов Вороньи Лудки⁴⁵⁰.

Измерение базиса (168 саженей) было произведено мерной лентой по доскам, уложенным горизонтально по провешенной линии базиса. Были определены с помощью триангуляции координаты 11 знаков, а также развита сеть, состоявшая из 9 треугольников (из них четыре – от базиса к Сеть-Наволоку и пять – к Екатерининской гавани, как для

⁴⁴⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 96.

⁴⁴⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 101.

⁴⁴⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 40 об.

⁴⁴⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 101.

⁴⁵⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 40 об.–41.

отнесения астрономического пункта к Сеть-Наволоку, так и для связи его с астрономическими определениями подполковника М.Е. Жданко). На всем этом пространстве была выполнена мензульная съемка в масштабе 1 верста в дюйме, всего снято 41,5 версты линии берега.

Шлюпочный промер был произведен в Кувшинской салме, а также у острова Седловатого «в пределах угла освещения проектируемого маяка» и у мыса Палагубского, также в районе освещения.

Для решения вопроса о выборе места для маячных огней Вилькицкий собрал «особое совещание» под своим председательством, в котором приняли участие Варнек, Сергеев и Морозов и Дьяконов⁴⁵¹. Они пришли к заключению о необходимости установки огней на мысе Сеть-Наволоку, острове Седловатом и Палагубском мыске. В своем донесении Вилькицкий указал также, что *«в самой гавани необходим створ. Губернатор уже распорядился его поставить, просил только выбрать для него место и сдать их в натуре архитектору Иванову, что и было исполнено Капитаном 2-го ранга Варнеком при участии Штабс-Капитана Морозова»*⁴⁵².

17 июня 1899 г., когда «Пахтусов» находился в Екатерининской гавани, Вилькицкий получил срочную телеграмму от К.И. Михайлова с указанием поспешить *«доставлением подробной сметы расходов на будущий и последующие годы»*. На следующий день Вилькицкий телеграфировал, что *«сметой испрашивается»* 56800 руб., включая 4100 руб. на содержание врача⁴⁵³.

19 июня Вилькицкий отправил в ГГУ рапорт, в котором была представлена смета.

Смета расходов по изготовлению к плаванию и содержанию ГЭСЛО в год:

Жалованье добавочное до Сибирского положения на год, столовые (добавочные до положенных по должностям) на год, морское довольствие на 6 месяцев 7 офицерским чинам – 2 руб.

6% вычет в эмеритальную кассу М[орского].В[едомства]. – 1323 руб.

Подъемные и прогонные деньги 7 офицерским чинам – 4196 руб.

6% вычет в эмеритальную кассу М.В. – 267 руб.

Жалованье, столовые и морское довольствие врачу экспедиции – 3446 руб.

6% вычет в эмеритальную кассу М.В. – 220 руб.

⁴⁵¹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 101.

⁴⁵² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 98–98 об.

⁴⁵³ Там же. Л. 78, 81.

Подъемные и прогонные деньги врачу экспедиции – 649 руб.

6% вычет в эмеритальную кассу М.В. – 41 руб.

Жалованье (добавочное до Сибирского положения) в год, добавочное содержание и морское довольствие на 6 месяцев 50 нижним чинам – 1790 руб.

На передвижение нижних чинов и путевое довольствие нижних чинов – 100 руб.

Пищевое довольствие нижних чинов в море на 6 месяцев – 4500 руб.

Нижним чинам за вооружение и разоружение судна – 150 руб.

Покупка на плавание теплой одежды и теплой обуви нижним чинам – 600 руб.

Заготовление для лазарета материалов и вещей, медикаментов, приобретение и починка хирургических инструментов – 120 руб.

Экстраординарные комисариатские расходы – 162 руб.

Топливо – 5000 руб.

Заготовление запасов материалов на плавание по судовой части и машинной – 3000 руб.

Разные экстраординарные судовые расходы по частям кораблестроительной, артиллерийской и гидрографической – 800 руб.

Вооружение судов и мелкий ремонт – 3000 руб.

Устройство судов на зиму – 300 руб.

Устройство и содержание зимнего помещения, содержание чистоты и опрятности и казенной лошади – 1000 руб.

Гидрографические материалы и запасы для работ, плата лоцманам, сведущим людям, расходы по обработке материалов, найму рабочих, починке и возобновлению инструментов и проч. – 4900 руб.

Перевозка тяжестей – 500 руб.

Итого 56 800 руб. 00

Подписал: Полковник *Вилькицкий*⁴⁵⁴

К этому времени настоятель ставропигиального первоклассного Соловецкого монастыря с учрежденным Собором архимандрит Иоанний уведомил капитана 2-го ранга Варнека, что Собор готов предоставить сухой док монастыря для окраски подводной части «Пахтусова»⁴⁵⁵, поэтому 19 июня Вилькицкий хотел идти в Архангельск. Однако, получив телеграфное предписание ГГУ о необходимости остаться в Екатерининской гавани «для присутствия при торжестве открытия порта»⁴⁵⁶, участники ГЭСЛО стали готовиться к этому важному событию.

⁴⁵⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 92–93 об.

⁴⁵⁵ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 89.

⁴⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 77.

22 июня в Екатерининскую гавань прибыл норвежский броненосец *Tordenskjold*⁴⁵⁷. В тот же вечер Вилькицкий получил «отменительную телеграмму» по участию в торжествах. В связи с этим на «Пахтусове» развели пары и хотели уже сниматься с якоря, как в гавань пришла – на сутки раньше, чем ожидалось, – яхта «Светлана»⁴⁵⁸ с великим князем Владимиром Александровичем.

24 июня состоялась торжественная церемония открытия города Александровска при большом стечении гостей, в том числе иностранных. Главным событием этого исторического момента стало освящение церкви Николая Чудотворца, покровителя моряков. После молебствия на берегу великий князь прибыл на «Пахтусов», где оставался со свитой в течение 20 минут, расспрашивая подробно «как о пароходе, так и о всех сторонах жизни при работах в Ледовитом океане»⁴⁵⁹. В тот же день, вслед за яхтой «Светлана», «Пахтусов» оставил Екатерининскую гавань и отправился в Архангельск⁴⁶⁰.

26 июня 1899 г. Вилькицкий в своем донесении сообщал в ГГУ:

*«...Сего числа прибыл в Архангельск. Здоровье офицеров и команды удовлетворительное. В Соловецк я пойду на частном пароходе, чтобы не задерживать "Пахтусов" в Архангельске, где необходимо еще определить время, чтобы заключить таковым хронометрический рейс к Сеть-Наволоку и начать для Карского моря новый»*⁴⁶¹.

Вместе с донесением Вилькицкий отправил отчетную карту работ и проект маячного освещения у Сеть-Наволока.

27 июня в расцвеченный флагами Архангельск прибыл великий князь Владимир Александрович. Проходя на пароходе Архангельско-Мурманского общества «Император Николай II» рядом с пароходом «Пахтусов», он поздоровался с командой⁴⁶².

29 июня Вилькицкий выехал в Соловецк⁴⁶³. 30 июня туда же прибыл «Пахтусов» и стал в док для замены сломанной лопасти винта и окраски подводной части корпуса. Рядом был поставлен пароход

⁴⁵⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 41 об.

⁴⁵⁸ Яхта (крейсер) «Светлана» заложена 28 июня 1895 г. в Гавре (Франция) как яхта великого князя Алексея Александровича, генерал-адмирала русского флота. Спущена на воду в декабре 1896 г. 21 марта 1898 г. крейсер вступил в строй, имел на вооружении шесть 152-миллиметровых и десять 47-миллиметровых орудий, четыре 381-миллиметровых торпедных аппарата. 14 мая 1905 г. крейсер погиб в Цусимском сражении.

⁴⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 99–99 об.

⁴⁶⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 41 об.

⁴⁶¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 99–99 об.

⁴⁶² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 41 об.

⁴⁶³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 1.

«Норденшельд», который, *«попав в Белом море в лед, не мог из него выбраться и, будучи вскоре совсем затертым, носился с ним по морю и распоролся о подводные камни»*⁴⁶⁴.

В период стоянки «Пахтусова» в доке Вилькицкий определил поправки хронометров *«для заключения хронометрического рейса к Сеть-Наволоку и для предстоящего рейса в Карское море»*⁴⁶⁵. 9 июля Вилькицкий на «Пахтусове» вернулся в Соломбалу⁴⁶⁶.

11 июля, приняв на борт необходимые запасы и деревянный сруб для постановки в проливе Югорский Шар, пароход «Пахтусов» вышел в Карское море. На пароходе также были наемные работники: два плотника для строительства дома, а также вольный штурман и 8 рабочих – для работ по обследованию реки Коротаихи⁴⁶⁷.

Перед подходом к острову Колгуев гидрографы встретили «густой лед», который препятствовал движению парохода на восток. Густой туман мешал управлению судном. Не дойдя до реки Индиги, где имелась якорная стоянка, 16 миль, пароход повернул обратно, взяв курс к северной оконечности острова Колгуев. Однако лед держался у острова «сплошной массой» и настолько далеко выходил в море, что от его кромки были видны только самые возвышенные части острова.

Пройдя далее на север, Вилькицкий и его спутники убедились в том, что прохода во льдах нет, и потому пароход направился к селению Гавриловское, где был телеграф, и прибыл туда 17 июля⁴⁶⁸.

В ночь с 20 на 21 июля «Пахтусов» покинул Гавриловскую губу, взяв курс на Иоканьгские острова, чтобы пополнить запасы пресной воды, а затем выйти навстречу пароходу «Сергей Витте» к Канину Носу. К вечеру 21 июля экспедиция прибыла в устье реки Иоканьги.

Через два дня «Пахтусов» снялся с якоря и вскоре «оказался на мели»⁴⁶⁹. 30 июля 1899 г. Вилькицкий подготовил о происшедшей аварии рапорт с тремя приложениями, которые послал «берегом», через иоканьгского старшину, за отдельную плату, в Дирекцию маяков и лоции Белого моря. Одним из приложений был подробный рапорт Варнека. Приведем его полностью:

«По приказанию Вашего Высокоблагородия, 23^{го} сего июля в 8 часов утра пароход был готов к выходу в море. По случаю густого тумана уход

⁴⁶⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 105 об.

⁴⁶⁵ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 101.

⁴⁶⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 101.

⁴⁶⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 42.

⁴⁶⁸ Там же. Л. 43.

⁴⁶⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 102–103.

был отложен и снялись с якоря в 8 ч 35 минут, когда туман несколько рассеялся. Я не считал затруднительным выходить из реки Иоканьги в туманную погоду, ввиду того, что правый берег реки и берега всех островов, вдоль которых надо было идти к выходу в море, приглубы, и, чтобы следовать по фарватеру, лучше всего держаться в расстоянии от 50 до 100 сажен от этих берегов, т.е. в таком малом расстоянии, что только при весьма густом тумане возможно приблизиться к этим берегам на опасное для плавания расстояние, того не заметив своевременно. Когда остров Зеленый был на правом траверзе, дан полный ход, что я считал необходимым, для лучшей поворотливости парохода. Ввиду свежего ветра, дувшего от NW с силою до 5 баллов, и значительной зыби, шедшей от NW, я не был уверен, что пароход покатится быстро в левую сторону при малом ходе. Пройдя западный мыс острова Зеленого, взяли курс, принимая во внимание отлив, на истинный NO 6°, в расчете скорее пройти на вид Медвежьего острова с приглубыми берегами, продолжать плавание дальше, не открыв берега острова, придерживаясь которого следовало идти, было опасно в туманную погоду, ввиду имеющих подводных камней в 4 кабельтовых к W от острова. В это время нашла полоса тумана чрезвычайной густоты, закрывшая все острова, несмотря на близость берегов. Ввиду таких обстоятельств дал малый ход, но туман был гуще, чем я предполагал, берег открылся вдруг по курсу саженьях в 60 от парохода, положил право на борт, но пароход не покатился сразу; дал полный задний ход, и этими мерами удалось достигнуть лишь того, что когда пароход подходил к берегу, переднего хода уже почти не было, курс парохода был вдоль берега, и в 9 ч 15 м. утра он остановился, приткнувшись к камням, причем почти не было заметно толчка. Тотчас же был произведен обмер и осмотрены трюмы; наименьшая глубина оказалась семь фут, в носовой части с левой стороны (углубление при сем якоря было 10 ф. 11 д. кормою и 8 ф. 10 д. носом). Прибыли воды в трюмах не оказалось. В момент постановки парохода на камень шел отлив, начавшийся за 1 $\frac{3}{4}$ часа перед тем. За кормой было достаточно воды, и поэтому дал сначала малый и потом полный задний ход, производя в то же время обмер, но вода уже быстро падала, и пароход не двигался назад. Было ясно, что раньше шести часов вечера, когда вода снова будет подходить к своему наибольшему уровню, нельзя было производить попыток к съемке с камней. В 9 ч 40 м. спустили все гребные суда, начали выкачивать воду из бал[л]астных отделений, завели с кормы по траверзу становой якорь и, для уверенности, что он не подрейфует при сильной тяге паровыми лебедками, положили якорь в расстоянии не менее 160 сажен от судна; вместо цельного каната были связаны два стальных перлиня по 100 сажен каждый, один из концов привязали к якорю и подали другой

в кормовой клюз. С носа завели стоп-анкер, также на двух перлинях, из которых один стальной, другой пеньковый, и положили его в расстоянии около 150 сажень от парохода по левому траверзу. В это время приготовили, на всякий случай, три пластыря. В 2 ½ часа была наименьшая вода, во время которой можно было довольно хорошо осмотреть подводную часть судна, и при этом оказалось, что пароход сидит своею носовую частью на двух камнях, которые вдавили борт, на расстоянии около 8 квадратных футов на правом борту и около 3 футов на левом. В 3 часа 50 мин., когда вода поднялась выше поврежденных мест, показалась течь, пустили в ход все водоотливные средства, не исключая бран[д]спойтов и разных помп; и этого оказалось достаточным для понижения уровня воды. В 6-м часу ветер сильно посвежел и дул с силою от 6 до 7 баллов. Шлюпки были отведены от парохода, поставлены на 6-пудовый верп, на котором они хорошо отстоялись, несмотря на большую волну около них и свежий ветер, задувший в девятом часу с силою шторма.

В 6 ч 30 м. пароход начал всплывать; попытка завести пластырь была безуспешна, так как камни не позволяли обнести концы на надлежащее место. Поставили фок, который, обстенавшись, давал довольно сильную тягу назад; обтянули втугую стальной перлинь от станового якоря, выбрали слабинку перлиня от стоп-анкера, завезенного с носа, и дали задний ход, сначала малый и потом полный, но эта попытка сняться не увенчалась успехом.

Через 10 минут, когда вода прибыла еще дюйма на два, снова дали задний ход, доводя до полного. В 7 ч 20 м. пароход тронулся и в следующий момент сразу бросился назад, корма, поддерживаемая стальным перлинем, быстро покатила в сторону моря, и пароход перешел на свободную воду, где и отдали правый якорь. Сейчас же были заведены пластыря, один на левую сторону, два других, один на другой, на правую. Поврежденные места были очищены к этому времени; работа эта легкая и не могла быть исполнена быстро, так как одно из повреждений было в провизионном, другое в угольном трюмах, которые оба были заполнены до верху провизией, углем и материалами. Пластыри не оказали никакого влияния на уменьшение течи, вероятно, ввиду того обстоятельства, что течь была слишком мала, чтобы появилась достаточная сила, которая могла бы прижать пластыри к поврежденным местам.

К девяти часам поднял мелкие шлюпки, а три больших и в том числе паровой катер, ввиду большой волны представлялось поднять весьма затруднительным. Только к 10 часам удалось поднять разложенные по разным направлениям на значительном друг от друга расстоянии якоря и стоп-анкер. Взяв три оставшиеся на воде шлюпки на буксир пошли малым ходом в реку Иоканьгу. Весьма любопытно, что во время уборки

якорей пароход оставался несколько раз на одном 12-пудовом стоп-анкере при душем в это время NW-ом шторме; стальной 2 ½-дюймовый трос натягивался так сильно, что плющился в клюзе и стоп-анкер, благодаря 150 саженьям этого троса, не дрейфовал. На ходу большой парусинный пластырь разорвался пополам, вследствие чего его вытащили на палубу.

В 10 ч 52 м. вечера стали на якорь в реке Иоканьги и дали команде ужин.

24^{го} июля был произведен подробный внутренний осмотр поврежденных мест; акт этого осмотра при этом прилагаю.

Повреждения были все налицо и не такого характера, чтобы они могли мешать плаванию парохода. К поврежденным местам были назначены постоянные люди, которым было поручено под наблюдением Лейтенанта Дьяконова и Штабс-капитана Сергеева уничтожить сначала течь наиболее скорым способом, как то: прочеканить свинцом места, дающие течь, выбить плохие заклепки, заменить их временно деревянными пробками и проч.

Таким образом, 25^{го} июля удалось довести течь до ничтожных размеров. В 2 ч. пополудни прекратили действие всех ручных помп, а паровые пускались в ход с этого времени малым ходом и с перерывами.

26^{го} Июля убрали пластыри, причем течь не увеличилась, и начали работать водолазы, которые выбивали из днища судна деревянные пробки и подавали вместо них болты и шайбы; болты принимались в трюмах назначенными люд[ь]ми и тотчас же крепились гайками с шайбами, водолаз придерживал в это время болт ключом в подводной части судна. Работа по замене плохих заклепок натяжными болтами при помощи водолазов шла очень успешно, и к полдню 27^{го} Июля были выбиты из днища парохода 18 заклепок, дававших течь, и заменены натяжными болтами. Во время этой работы принесли немалую пользу электрические лампы, которыми снабжались водолазы. В это же время заменены натяжными болтами 5 ненадежных заклепок в креплении шпангоутов. После замены заклепок болтами остатки течи были уничтожены прокладками из войлока, густо пропитанного суриковой замазкой, которые зажимались деревянными клиньями; поверх всего сделана цементная смазка, и таким образом течь уничтожена окончательно. Подробный осмотр подводной части, произведенный водолазами, не обнаружил никаких других повреждений, кроме двух вдавленных лист[ов] в носовой части.

В настоящее время я считаю пароход таким же благонадежным для дальнейшего плавания, каким он был раньше. Что касается плавания будущего года, то будет весьма полезно осенью или будущей весной ввести

пароход в док и выправить вдавленные места, для чего может быть потребуется переменить по одному обшивному листу с каждого борта, что может быть исполнено своими средствами.

Прилагаю при этом акт комиссии для осмотра повреждений в корпусе парохода, назначенной моим приказом за № 62, выписку из вахтенного журнала и план реки Иоканьги с прилегающими островами и проложенным на ней курсами парохода 23^{го} сего Июля.

Капитан 2-го ранга Варнек»⁴⁷⁰.

К этому рапорту прилагались акт судовой комиссии, председателем которой был лейтенант Витков, а также выписка из вахтенного журнала парохода «Пахтусов»⁴⁷¹.

Эти документы были доставлены 10 августа 1899 г. на пароходе «Николай» Мурманского товарищества в Архангельск, откуда их переправили в Петербург. 27 августа К.И. Михайлов доложил о случившемся управляющему Морским министерством, который приказал это дело «оставить без последствий»⁴⁷².

31 июля «Пахтусов» оставил Иоканьгские острова и отправился к проливу Югорский Шар. 2 августа, следуя к острову Матвеева, пароход вошел в ледяное поле и двигался по нему в течение нескольких часов. Затем в точке с координатами 69°36′ с.ш. и 58°13′ з.д. лед стал сгущаться, туман также препятствовал движению, и Вилькицкий принял решение повернуть обратно, выйти из ледяного поля и следовать к острову Вайгач⁴⁷³.

Вечером с «Пахтусова» увидели четыре парохода во льду в 8 милях от островов Карповых и взяли курс на них. Суда оказались английскими, принадлежали фирме *Rorham* и шли с грузом в Енисей и Обь. Об их отправлении Вилькицкий имел уведомление от этой фирмы еще ранее; всего судов пришло пять, но пятое (деревянное) *Lorna Doone* ушло на разведку. Считая стоянку здесь ненадежной, Вилькицкий и Варнек увели «Пахтусов» далее, и пароход стал на якорь в 15 милях от Вайгача⁴⁷⁴.

С рассветом 3 августа стали искать проход к проливу Югорский Шар, пробились через плавающий лед на 15 миль от пролива, но дальше лед оказался сплошным как к Югорскому Шару, так и к острову Вайгач. Поэтому «Пахтусов» повернул обратно и пошел в устье реки Печоры.

⁴⁷⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 113–118.

⁴⁷¹ Там же. Л. 120–128.

⁴⁷² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 112.

⁴⁷³ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. – С. 102–103.

⁴⁷⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 101. Л. 139–139 об.

Приближаясь к Варандею, «Пахтусов» встретил мурманский пароход «Сергей Витте», с которым Вилькицкий успел послать телеграфное донесение в ГГУ от 3 августа. Пароход этот, идя на randevу с «Пахтусовым» к Канину Носу и «получив крепкий NW», укрылся у Трех островов, а затем, не встретив «Пахтусова» у Канина Носа, отправился в Югорский Шар, но пройти в него не мог и «пошел в Печору».

8 августа в Печору пришел пароход «Михаил Кази»; он также сначала пошел к Югорскому Шару, но, не видя свободной воды, повернул и пошел в Печору⁴⁷⁵.

Следующая попытка пробиться в Югорский Шар была предпринята Вилькицким 19 августа, когда границы льда уже значительно отодвинулись к востоку. Однако к берегам ближе 15–20 миль из-за сплошного льда подойти оказалось невозможно.

Таким образом, Вилькицкому не оставалось ничего другого, как выполнять попутные гидрографические работы в Печорском лимане. Этим работам весьма препятствовала неблагоприятная погода. Уже в первые два дня экспедиция пережила 9-балльный шторм, затем были еще штормы – с 11 по 13 августа и 25 числа того же месяца. Кроме того, были «частая пасмурность и туманы»⁴⁷⁶.

21 августа «Пахтусов» перешел в устье Печоры, где сдал на шедший в Архангельск почтовый пароход заболевшего цингой кочегара Я.Я. Крумина и принял почту. 22 августа, следуя к селению Куя (100 верст от бара вверх по реке⁴⁷⁷) с тем же лоцманом, что и в первый раз, «Пахтусов» сел на мель. Однако вскоре, с помощью завезенного стоп-анкера, пароход удалось снять с мели. В Куе были пополнены запасы провизии и пресной воды и оставлен карбас для предполагаемых в будущем году работ. 24 августа «Пахтусов» вернулся в Печорский залив, где гидрографические работы были продолжены⁴⁷⁸.

В Печорском заливе были произведены следующие работы:

- выполнены астрономические наблюдения на месте бывшей Константиновской башни (там стояли козлы из трех бревен с приколоченными сверху досками);
- измерен базис (штабс-капитаном Сергеевым и капитаном 2-го ранга Варнеком);
- выполнена триангуляция (штабс-капитаном Сергеевым) для определения координат знака Горелка;
- произведен промер между островом Варандей и баром;

⁴⁷⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 101. Л. 139–140.

⁴⁷⁶ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 103.

⁴⁷⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 45.

⁴⁷⁸ Там же. Л. 45 об. – 46.

- обследованы кошки №№ III, IV и V. При этом астрономически были определены координаты кошки № IV, а капитан 2-го ранга Варнек измерил ее размеры (360,8 x 179,4 саж.);
- обнаружены новые кошки (восточнее кошки № V), местоположение одной из них (в 8 милях к северу от мыса Черная Лопатка) было определено пеленгованием;
- обследовано несколько фарватеров, в частности северный выход из Печорского лимана (между кошками № III и № IV);
- в селении Куя и на мысе Константиновском произведены магнитные наблюдения.

За работами экспедиции с большим вниманием следили местные жители, поскольку в последнее время из устья Печоры в громадных количествах вывозился лес.

Близившаяся осень не позволила экспедиции закончить работы у кошек в Печорском заливе, а также проникнуть в Карское море через пролив Югорский Шар⁴⁷⁹.

11 сентября 1899 г. «Пахтусов» вновь прибыл в Соловецк, где вошел в док осмотреть повреждения⁴⁸⁰. Время нахождения корабля в доке Вилькицкий использовал для подготовки отчета. Он, в частности, указал следующее:

«...Я полагаю, что окончательное обследование Печорского лимана может быть сделано попутно, если зимовать здесь пароходу экспедиции или, наконец, послать раннею весною одного или двух офицеров с вольнонаемной командою на то время, пока не подойдет сюда пароход "Пахтусов" при следовании в Карское море. Вывести это нас из бюджета не может, между тем как по собранным сведениям возможность зимовки здесь парохода полная (несколько севернее с. Куи). На случай, если Управлению угодно будет разделить мой взгляд относительно посылки офицера, раннею весною я вошел в соглашение с крестьянином Кожевинным о всех средствах, необходимых как для жизни, так и передвижения партии.

Задачею же этой партии было бы производство мензульной съемки и определение пунктов, а также производство в некоторых местах шлюпочного промера.

*Для видимости, на сколько погоды настоящего года были не благоприятны для очистки северных вод ото льда, я имею честь приложить при сем таблицу ветров...»*⁴⁸¹

⁴⁷⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. С. 103–104.

⁴⁸⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 132.

⁴⁸¹ Там же. Л. 142–142 об.

В своем отчете Вилькицкий уточнил также «географическую картину» района работ. Он, в частности, указал следующее: *«...На карте о-вом Варандеем назван большой остров, между тем это есть о-в Песяков, а Варандей – маленький остров, лежащий с ним рядом и к востоку от него. На нем часовня и избы. И если принять эти названия, как на самом деле и следует, то показанные в лоции Морозова определения Крузеништерна, относящиеся собственно к маленькому острову (настоящему Варандею), не будут столь ошибочны, как их считали до сих пор, полагая, что Варандеем называется большой остров, называющийся в действительности, как я уже упомянул, Песяковым...»*⁴⁸².

В конце плавания на борту «Пахтусова» оказалось восемь больных. Среди них были три офицера: лейтенант Витков (лазарет, ревматизм с поражением сердечных клапанов), а также два амбулаторных – штабс-капитан Сергеев (фурункул) и сам Вилькицкий (хронический ревматизм); пять нижних чинов (лазаретных – 2, амбулаторных – 3).

«Наблюдался случай предрасположения к цинге, и больной на частном пароходе был отправлен в Архангельский военный госпиталь. Преимущественные болезни команды – разные виды худосочных заболеваний», – сообщал в рапорте Вилькицкий⁴⁸³.

Не мог не отметить начальник ГЭСЛО и качества «Пахтусова». *«Плавание этого года нас окончательно убедило, что мореходные качества парохода не оставляют желать лучшего, а характер полученных повреждений показал, что постройка корпуса очень добросовестна и железо отличного качества»*, – указал Вилькицкий⁴⁸⁴.

Завершая донесение в ГГУ, полковник Вилькицкий вновь вернулся к вопросу о ледовитости моря. 11 сентября, т.е. в день подготовки отчета, он получил извещение от капитана парохода «Сергей Витте» О.К. Попова, который еще раз (8 сентября) пробовал пройти в Югорский Шар, но бесполезно: мыс Гребень он нашел чистым ото льда, но за ним весь Шар был забит льдом. Попов также сообщал Вилькицкому, что *«за мысом Гребень на берегу о. Вайгача лежит английский пароход с затонувшею кормою и впечатление производит такое, что пароход был распорот льдом и там вынужден был выброситься; экипажа на пароходе нет»*. Кроме того, капитан Попов имел известие, что *«два других английских парохода, выжидая очищения ото льда Шара, были настолько им окружены, что должны были отклепать канаты и спешно уходить...»*⁴⁸⁵.

⁴⁸² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 142–142 об.

⁴⁸³ Там же. Л. 142 об. – 143.

⁴⁸⁴ Там же. Л. 143.

⁴⁸⁵ Там же.

«Пахтусов» и охрана промыслов

В другом рапорте от 11 сентября 1899 г. Вилькицкий сообщал о представлении в ГГУ отчета о крейсерстве парохода «Пахтусов», изложенного в рапорте командира парохода, и своем подтверждении мнения капитана 2-го ранга Варнека о необходимости изменить положение о промыслах. Вилькицкий считал, что *«без изменения узаконений о промыслах никакие меры охраны наших берегов пользы принести не могут, так как теперь иностранцы промышляют в наших водах на законном основании под видом рабочего у своего соотечественника – нашего колониста и записав свое судно на лето на его имя»*⁴⁸⁶.

В своем рапорте Варнек сообщал только об одной осмотренной норвежской шхуне из Вардё *Fram* (шкипер *Jonger Fors*), на которой никаких продуктов охоты обнаружено не было, судового журнала на шхуне также не оказалось, в результате чего никакой отметки об осмотре шхуны сделано не было⁴⁸⁷.

Впоследствии в «Историческом очерке плавания парохода "Пахтусов" в 1899 г.» были не только указаны посещенные судном в ходе крейсерства места (16 июня – берег от губы Териберской до Цып-Наволока, Порт Владимир, губа Ура и Цыпнаволоцкая бухта; 17 июня – берег от Цыпнаволоцкой бухты до губы Печенги; 18 июня – берег от губы Печенги до границы с Норвегией, губа Паза; 19 июня – губа Вайда, Мотовский залив и берег между ними, вечером пришел в Кувшинскую салму, где 20 июня снял береговую партию и вернулся в Екатерининскую гавань), но и сообщил о случае применения оружия:

*«...Во время крейсерства подозрительных судов нигде обнаружено не было, за исключением губы Печенги, где в Девкиной заводи застали небольшой пароход китобойного типа, без флага, двумя холостыми выстрелами заставили его поднять флаг; оказалось, что пароход принадлежит колонисту-норвежцу из Финманского становища, русскому подданному...»*⁴⁸⁸.

15 сентября «Пахтусов» прибыл в Архангельск, и Вилькицкий из Соломбалы телеграфировал в ГГУ: *«Прибыл. Донесение о работах послано почтой. Приступаем к разоружению. Починились вполне своими средствами»*⁴⁸⁹.

Отправленные Вилькицким документы 20 сентября 1899 г. были получены в ГГУ. 24 сентября Михайлов доложил о результатах работ

⁴⁸⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 135.

⁴⁸⁷ Там же. Л. 136, 138 об.

⁴⁸⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 41.

⁴⁸⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 134.

управляющему Морским министерством, который, *«соглашаясь с необходимостью скорейших исследований Печорского залива, приказал войти к нему с докладом о командировании ранней весной будущего года одной партии экспедиции для исследов[ания]. Ледовитого океана – по возвращении Полковника Вилькицкого»*⁴⁹⁰.

19 сентября «Пахтусов» перешел в Повракульскую гавань, где продолжалось разоружение судна и разборка машины на зимнее время⁴⁹¹.

22 сентября 1899 г. Вилькицкий отправил из Соломбалы в ГГУ телеграмму, в которой просил разрешения окончить кампанию и выехать в Петербург, а заведование командой и пароходом поручить штабс-капитану Морозову⁴⁹².

23 сентября, на основании этой телеграммы, К.И. Михайлов сделал доклад управляющему Морским министерством. После разрешения П.П. Тыртова окончить кампанию ГЭСЛО, Михайлов направил в ГМШ отношение с просьбой о прикомандировании чинов экспедиции к Управлению на зимнее время для обработки добытых материалов, а также уведомлением, что с разрешения П.П. Тыртова, помощник начальника экспедиции штабс-капитан Морозов оставлен в г. Архангельске для «заведывания» пароходом «Пахтусов» и его командой. На обороте отношения был приведен список офицеров (полковник А.И. Вилькицкий и его помощники: капитан 2-го ранга Варнек, лейтенанты Витков, Белкин и Дьяконов, штабс-капитан Сергеев), а к отношению приложена телеграмма Вилькицкого⁴⁹³.

24 сентября Варнек телеграфировал начальнику ГГУ, что спустил флаг на «Пахтусове» и возвращается в Петербург⁴⁹⁴.

Всего в кампанию 1899 г. «Пахтусов» находился в плавании 156 дней, из них на якоре – 89 дней и на ходу – 67 дней. Было пройдено 5352½ мили. С 11 июля по 16 сентября «Пахтусов» числился во 2-м ранге судов согласно приказу по Морскому ведомству от 23 мая 1899 г. за № 99. *«...Помимо гидрографических работ, производились в течение плавания метеорологические наблюдения, и в 20 пунктах произведены глубоководные исследования и драгирования. На этих же станциях определялись прозрачность и цвет морской воды. В свободное от работ время производились занятия с командой такелажными работами, грамотностью и по специальностям»*, – указывал Варнек в заключение «Исторического очерка о плавании парохода "Пахтусов" ... в 1899 г.»⁴⁹⁵.

⁴⁹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 139.

⁴⁹¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 46 об.

⁴⁹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 145 (см. также: РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 8).

⁴⁹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 9–9 об.

⁴⁹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 148.

⁴⁹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 46 об.

24 сентября 1899 г. Вилькицкий направил в ГГУ рапорт, в котором докладывал о том, что пароход «Пахтусов» в этот день закончил кампанию и вошел в Повракульскую гавань, команда перебралась в казармы и сдана в заведывание штабс-капитану Морозову⁴⁹⁶. 29 сентября генерал-лейтенант К.И. Михайлов доложил об этом в ГМШ⁴⁹⁷.

Вскоре офицеры экспедиции вернулись в столицу, где занялись обработкой материалов, а также подготовкой к кампании 1900 г. Циркуляр ГМШ за № 207 о прикомандировании Вилькицкого и его офицеров к ГГУ на зимнее время был подписан 6 октября 1900 г.⁴⁹⁸.

Здесь уместно сообщить о том, что о работах русских гидрографов в Северном Ледовитом океане под руководством Вилькицкого в это время узнали и их зарубежные коллеги. В конце сентября 1899 г. в Берлине состоялся VII Международный географический конгресс. По ходатайству ГГУ, управляющий Морским министерством приказал командировать на конгресс подполковника Ю.М. Шокальского⁴⁹⁹. Выступая на секции «Полярные исследования», Шокальский доложил о работах русских моряков на берегах Ледовитого океана. Прежде всего он представил атлас реки Енисей, составленный Гидрографической экспедицией, работавшей под руководством Вилькицкого в 1894–1896 гг. Затем были показаны работы Гидрографической экспедиции Ледовитого океана в 1898 г. в проливе Югорский Шар и представлены сравнительные карты берегов пролива со старых съемок и по работам экспедиции⁵⁰⁰.

Следует отметить, что обработку материалов полевого сезона 1899 г. участники экспедиции продолжали практически до начала следующей кампании.

16 марта 1900 г. полковник Вилькицкий представил в ГГУ лощманские заметки о Екатерининской гавани, колонии Торос, Гавриловском становище и реке Иоканьге, составленные штабс-капитаном Морозовым, а также заметки, веденные этим офицером во время крейсерства в Белом море и у мурманского берега, в качестве старшего штурмана парохода «Пахтусов»⁵⁰¹. Кроме того, Вилькицкий представил и лощманские заметки Варнека по норвежскому берегу (губа Паза), мурманскому берегу (губа Печенга, губа Ура, губа Пала и Кольский залив – три пункта), Белому морю (Лумбовский залив)⁵⁰². В своем рапорте

⁴⁹⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 10.

⁴⁹⁷ Там же. Л. 11.

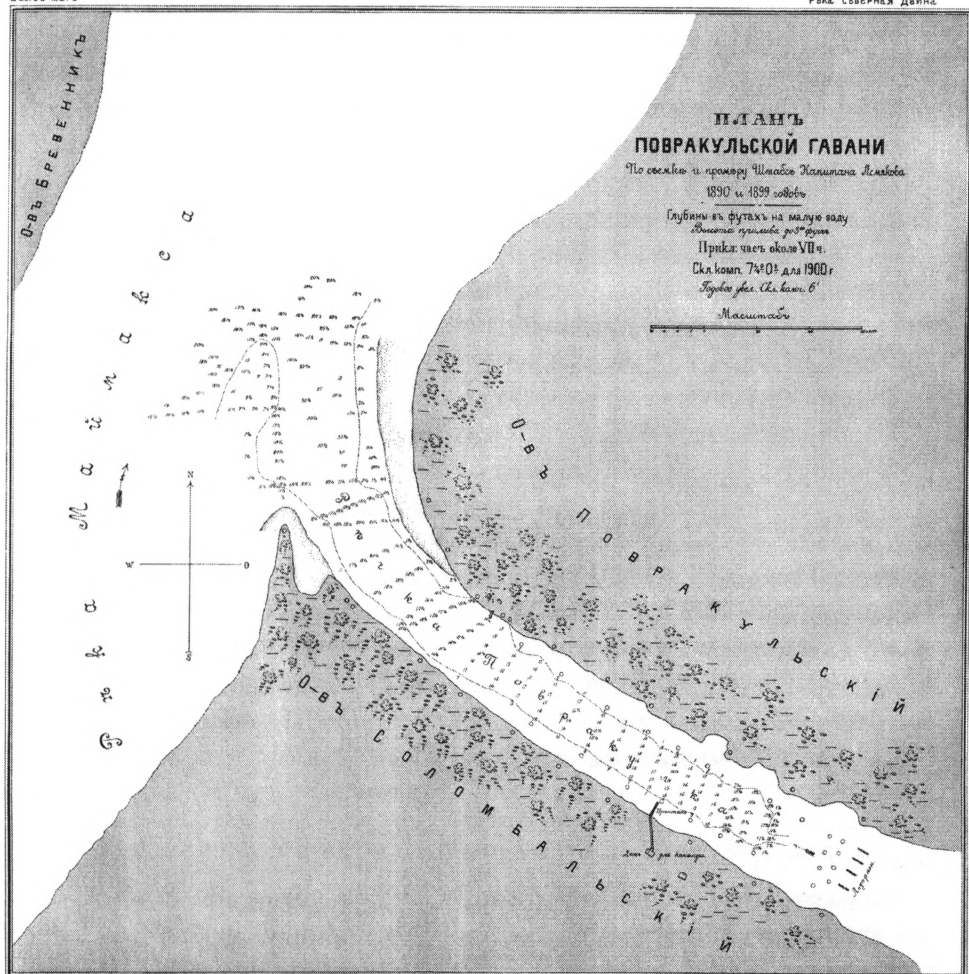
⁴⁹⁸ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 23.

⁴⁹⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год. – СПб.: 1900. – С. 9.

⁵⁰⁰ Шокальский Ю.М. Седьмой международный географический конгресс в Берлине, осенью 1899 г. // Записки по гидрографии. – 1900. – Вып. XXI. – С. 248.

⁵⁰¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 21–Л. 26 об.

⁵⁰² Там же. Л. 27–33.



Изготовленъ капитанъ Н. Лемяковъ. Перевосанъ М. Лемяковъ В. Лемяковъ.

Восстановленъ въ С.-Петербургѣ Гидрографическимъ Департаментомъ М. и М. въ 1900 г.

№ 552.

План Повракульской гавани. По съемке и промеру штабс-капитана
Н.Ф. Лемякова 1890 и 1899 г. 1900 г.
РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 148.

Вилькицкий обращал внимание на замечания Варнека «о необходимости устройства огня на мысе Чижова при входе в Екатерининскую гавань и о желательном подробном исследовании Лумбовского залива»⁵⁰³.

18 марта 1900 г. Вилькицкий представил в ГГУ «Исторический журнал о плавании парохода "Пахтусов" в 1899 г.», составленный по поручению командира парохода капитана 2-го ранга Варнека штабс-капитаном Морозовым⁵⁰⁴.

Участниками ГЭСЛО по итогам работ в 1899 г. были подготовлены следующие картографические материалы:

- отчетная карта гидрографических работ в Печорском лимане;
- карта глубоководных исследований;
- карта плавания парохода «Пахтусов»;
- план Кувшинского салма; масштаб 100 саженей в дюйме;
- план входа в бассейн губы Пала; масштаб 50 саженей в дюйме;
- план части реки Иоканьги; масштаб 225 саженей в дюйме;
- план Лумбовского залива; масштаб ½ мили в дюйме;
- землемерный план города Александровска; масштаб 50 саженей в дюйме;
- план южной части Кольского залива за № 497, масштаб 300 саженей в дюйме;
- материалы для изучения Обской губы и Енисейского залива, собранные гидрографической экспедицией под начальством подполковника Вилькицкого: а) материалы по лоции; б) материалы по метеорологии и в) материалы по естествоведению⁵⁰⁵.

Остров Колгуев, Печорский лиман и лесопромышленники

Вилькицкий и его подчиненные еще не завершили полевой сезон 1899 г., а для них уже верстались планы на будущее. 28 августа 1899 г. исправляющий должность Архангельского губернатора направил в ГГУ два отношения. В первом из них он указал на трудности мореходства у о. Колгуев и просил провести соответствующие «изыскания»:

«В настоящее время высадка на о. Колгуев, где постоянно проживает до 60 человек самоедов и куда заходят пароходы Архангельско-Мурманского срочного пароходства, совершенно гадательна, и каждый капитан подходит к острову с той стороны, где подход ему кажется

⁵⁰³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 21.

⁵⁰⁴ Там же. Л. 36.

⁵⁰⁵ Ведомость по гидрографическим и картографическим работам Главного гидрографического управления за 1898 и 1899 гг. – СПб.: 1900. – С. 15.

менее опасным. В этом году, между прочим, по случаю частых штормов, при трех рейсах на Колгуев ни разу не представилось возможности высадки.

Совершив ныне поездку в Печорский край, я лично убедился, что высадка на остров Колгуев положительно затруднительна со всех сторон, кроме южной, где, по предположениям, самый удобный пункт высадки находится около самоедской церкви, именуемой Шарок, или около поселения Васькина.

Ввиду сего, имею честь покорнейше просить ГГУ, не признает ли оно возможным поручить произвести изыскания для определения наиболее удобного высадочного пункта, сделать промеры и обставить знаками вход в место стоянки парохода, так как только с производством промеров и нанесением глубин на карту представится возможность пароходам Мурманского пароходства, совершающим рейсы по Печорской линии, делать остановки на о. Колгуеве в определенное время»⁵⁰⁶.

Второе отношение касалось «шведского фактора» и Печорского лимана. В нем было сказано следующее:

«В настоящее время возбуждено пред Министерством Финансов ходатайство о допущении к производству операций в России учрежденного в Швеции акционерного общества под наименованием: "Лесопромышленное акционерное общество Печора". Цель учреждения этого общества заключается в постройке, по приобретении леса на сруб в Северной России, в той местности лесопильных и других для обработки дерева заводов; между прочим, в бассейне реки Печоры (см. В.Н. Латкин в разделе Именной указатель – Прим. ред.).

Несомненно, что с развитием казенной лесоторговли и устройством лесопильных заводов на Печоре Печорский край быстро будет возрастать и оживляться в промышленном отношении, а соответственно сему и пароходное движение по Печорскому лиману должно сильно увеличиться.

В сих видах весьма желательно было бы сделать промеры Печорского лимана до бара.

По этому предмету я говорил с Начальником ГЭСЛО Полковником Вилькицким, который, ввиду невозможности для него пройти на работы к Югорскому Шару, обещал заняться в этом же году промерами от Печорского Бара до Гуляевских кошек.

Об изложенном сообщая на усмотрение ГГУ, имею честь покорнейше просить, не признает ли оно возможным сделать распоряжение о производстве промеров Печорского края»⁵⁰⁷.

⁵⁰⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 2–2 об.

⁵⁰⁷ Там же. Л. 1–1 об.

4 сентября оба отношения были доложены управляющему Морским министерством, который распорядился эти вопросы «иметь в виду, о чем и сообщить Губернатору»⁵⁰⁸.

6 сентября начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов в своем ответе Архангельскому губернатору отметил, что *«по докладу УММ вопроса о производстве гидрографических работ у острова Колгуева и в Печорском лимане Его Превосходительство, соглашаясь в принципе с необходимостью означенных работ, признал возможным возложить производство их на гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана только при условии, чтобы таковые производились не в ущерб работам, производимым на средства Министерства Финансов»*⁵⁰⁹.

Три недели спустя, 27 сентября 1899 г., Архангельский губернатор А.П. Энгельгардт отправил в ГГУ отчетную карту гидрографических работ ГЭСЛО в Печорском лимане в 1899 г., временно оставленную Вилькицким в Архангельске *«для ознакомления с нею лиц, заинтересованных в плавании к устьям реки Печоры»*⁵¹⁰.

Энгельгардт указал на то, что, судя по карте Вилькицкого, *«расположение Гуляевских кошек за Печорским баром показано на существующих картах совершенно неверно и что эти кошки находятся в действительности на 10 миль южнее, чем это значит на картах»*⁵¹¹.

Исходя из того, что судоходство к устьям р. Печоры развивалось с каждым годом и что в скором времени на Печоре, вероятно, будет построено два лесопильных завода «с отпуском большого количества леса за границу» на иностранных пароходах, Энгельгардт просил ГГУ поручить ГЭСЛО *«подробно обследовать в будущем 1900-м г. лиман р. Печоры и составить подробно и верно карту ее устья», а также, «если представится возможность, обследовать также подход к острову Колгуеву, в особенности с южной его стороны, и указать более или менее удобную якорную стоянку у этого острова, так как в настоящее время, за отсутствием каких бы то ни было обследований вдоль берегов этого острова, не представляется возможности на него попасть»*⁵¹².

9 октября начальник ГГУ К.И. Михайлов на этом письме начертил свою резолюцию: *«Иметь в виду при составлении программы работ на 1900 год, теперь же предложить Начальнику экспедиции Ледовитого океана представить доклад о командировании весною партии в Печорский залив»*⁵¹³.

⁵⁰⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 1, 2.

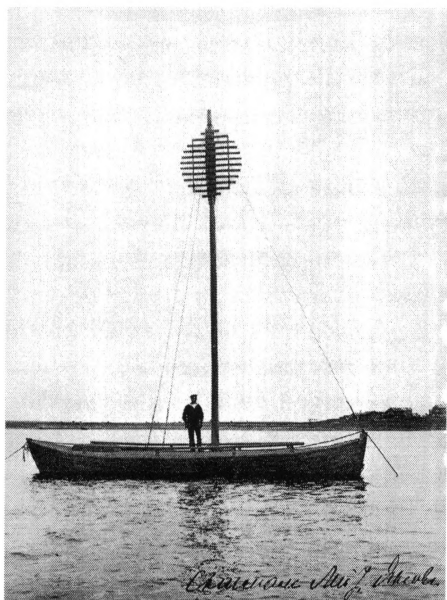
⁵⁰⁹ Там же. Л. 3–3 об.

⁵¹⁰ Там же. Л. 4.

⁵¹¹ Там же.

⁵¹² Там же. Л. 4 об.

⁵¹³ Там же. Л. 4.



Плавучий навигационный знак (шар),
установленный ГЭСЛО
в Печорском заливе. 1900 г.
Снимок лейтенанта А.В. Янова.
РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 152а.



Плавучий навигационный знак
(треугольник), установленный ГЭСЛО
в Печорском заливе. 1900 г.
Снимок лейтенанта А.В. Янова.
РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 152 б.



Навигационный знак, установленный ГЭСЛО в южной части о. Колгуев. 1900 г.
Снимок лейтенанта А.В. Янова.
РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 149б.

Однако этим дело не ограничилось. 11 ноября 1899 г. из представительства Торговой фирмы «Ульсен, Стампе и К^о» в Архангельске управляющему Морским министерством было направлено следующее прошение:

«По заключенному с Лесным Управлением 22 минувшего Марта контракту мы купили от казны 1560000 пиловочных бревен из дач бассейна реки Печоры. По осмотре этой реки в ее устьях мы пришли к убеждению, что отправлять лесные товары за границу морем из р. Печоры вполне возможно, если только будет произведен точный обмер Печорских устьев и заход в них будет обставлен соответствующими знаками. До сих пор суда обыкновенно заходят в Печорское устье с его восточной стороны, у острова Варандея, но этот заход очень длинен и почти невозможен в туманную погоду; к тому же в течение лета у острова Варандея долго держится лед, сгоняемый преобладающими в летнее время северо-западными ветрами в угол, образуемый островами Варандеем, Долгим и Вайгачем. Между тем есть положительные данные предполагать, что заход в Печорское устье гораздо прямее и безопаснее между Гуляевскими кошками, а именно между №№ 3 и 4, так как этим путем пароход Сибирякова "Норденшёльд" под управлением капитана Киш, по его словам, три раза вполне благополучно воспользовался. Это направление сокращает путь в Печору почти на 150 миль и к тому же раньше освобождается от льда, чем восточный заход.

Произведенные в настоящем году Полковником Вилькицким по обмеру Печорского устья работы, которые мы, благодаря его любезности, видели, имеют уже большое значение и подтверждают наше предположение о существовании вышеупомянутого более прямого захода, но в то же время доказывают неточность существующих карт. Поэтому, чтобы сделать р. Печору доступной для иностранных пароходов, необходимо учинить точный обмер всего Печорского устья, без чего едва ли будет возможно застраховывать как фрахтуемые туда заграничные суда, так и отправляемый из Печоры лесной товар.

Купленная нами партия леса, по распределении ее на десять лет, составит в среднем по около 15000 стандартв ежегодной отправки; у акционерного общества Печоры куплено по контракту 1897 года 1820000 бревен, что таким же образом составит по около 18000 стандарт[ов]. ежегодной отправки; и наконец купленные там французом г. Румфорд⁵¹⁴ 20^{го} Октября сего года две партии леса в 1430000 и 910000 бревен, составят по около 23000 стандарт[ов]. ежегодной отправки, или всего около 56000

⁵¹⁴ Правильно: Румефор Мари Густав Морис, де – виконт.

стандарт[ов]. ежегодно. Для отправки за границу такого количества пиленого леса потребуются судов общей вместимостью около 70000 регистровых тонн нетто.

Лесные богатства Печорского бассейна оставались до сих пор совсем нетронутыми. При громадном пространстве их площади можно рассчитывать, что после первых удачных опытов там возможно дальнейшее и очень сильное развитие лесной промышленности, а следовательно, и отпуска лесных товаров за границу чрез устья р. Печоры. Тогда естественно казенные леса получают там совсем другую, значительно большую стоимость.

Мы позволяем себе почтительно ходатайствовать пред Вашим Высочайшим Преподобием о том, чтобы, ради общих интересов столь значительной важности, возможно точному исследованию Печорского устья и в особенности в упомянутом нами направлении для целей плавания в Печору больших коммерческих морских пароходов было дано возможно скорое направление.

Мы позволяем себе надеяться встретить сочувствие Вашего Высочайшего Преподобия таким насущным нуждам общей пользы для северного края»⁵¹⁵.

Для подробного доклада начальника ГГУ управляющему Морским министерством о возможных действиях по прошению шведской компании полковником Вилькицким в конце ноября 1899 г. была составлена

«Памятная записка к ходатайству Торговой фирмы "Ульсен, Стампе и Ко"

Обследование входа в лиман между кошками №№ 3 и 4 сделано, но исследована только часть, прилегающая к кошкам, часть же открытого места (между матерым берегом и кошками), с которого не видно ни кошек, ни матерого берега, осталась необследованной, и продолжать эту работу можно будет только тогда, когда будет произведена хорошая съемка берега, тогда выставив 2-3 плавучих знака и определив их относительно берега, явится возможность определяться в этой неисследованной части фарватера.

Таким образом, дообследование этого фарватера надо отложить до выполнения съемки берега. И потому я полагал бы правильным и экономичным послать, как я о сем представлял уже, партию из двух офицеров, двух нижних чинов и 10-12 вольнонаемных в Марте месяце (в конце) в Печору, она успеет до вскрытия океана ото льда произвести опись берега и поставить знаки береговые и плавучие, и тогда пароход экспедиции в 6-7 дней дообследует северный фарватер настолько, что

⁵¹⁵РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 5–5 об.

можно будет предложить наставление к плаванию этим фарватером, оставив более подробное его изучение уже выполнению его между делом, тому же пароходу. Эти 6-7 дней найдутся или перед тем, как явится возможность идти в Югорский Шар, или когда явится необходимость под осень его оставлять уже.

Такой порядок работы не только не обессилит экспедицию для отправления ее главнейших функций, но и не вызовет добавочных расходов казны на исследование. Я даже полагаю, что можно будет экспедиции изместиться своим бюджетом и в заготовке необходимых для исследования знаков (береговых и плавучих сигналов), во всяком случае, если бы средств экспедиции на это и не хватило, то не более одной или полтора тысяч рублей. И впоследствии осталось бы только поставить хороший знак на Русском завороте или на кошке № 3 и организовать какую-нибудь систему туманных предостережений, а также учредить более правильную лоцмейстерскую службу, хотя бы и не постоянную, а лишь на время, следующее непосредственно за ледоколом»⁵¹⁶.

8 декабря 1899 г. к морскому министру П.П. Тыртову поступило письмо от шведского подданного Альфреда Лидбека, который сообщал о том, что по контракту с русским Лесным департаментом 12 марта 1897 г. купил от казны 1820000 пиловочных бревен из лесных дач бассейна реки Печоры в пределах Архангельской и Вологодской губерний и также просил произвести «тщательный обмер устьев реки Печоры, с постановкой знаков» для обеспечения безопасного плавания судов⁵¹⁷.

10 декабря, после доклада К.И. Михайлова, Тыртов распорядился «уведомить просителя о положении дела»⁵¹⁸. 13 декабря А. Лидбеку был отправлен ответ с уведомлением о том, что «к обследованию входа в Печорский лиман предполагается приступить в будущем 1900 году»⁵¹⁹.

Однако А. Лидбек старался обеспечить поддержку своему бизнесу с нескольких направлений. На рубеже 1899/1900 гг. он подал прошение о трудностях навигации в Печорском заливе министру земледелия и государственных имуществ А.С. Ермолову. 13 января 1900 г. последний направил управляющему Морским министерством обширное отношение. В заключительной его части Ермолов указывал следующее:

«...Печорский бар на протяжении 10 верст так неглубок, что суда с осадкой в 11 фут. должны отстаиваться в ожидании прилива, тогда как океанские торговые пароходы обыкновенно имеют осадку от 16 до

⁵¹⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 6–6 об.

⁵¹⁷ Там же. Л. 7–8 об.

⁵¹⁸ Там же. Л. 7.

⁵¹⁹ Там же. Л. 9.

20 фут. Это обстоятельство, сопряженное с риском морского плавания к устью р. Печоры, принуждает страховые общества отказываться от страховки плавающих по океану к устьям р. Печоры судов, что, в свою очередь, запугивает намеревающихся завязать вывозную заграничную торговлю лесопромышленников-предпринимателей, хорошо сознающих, сколько труда и капитала им предстоит затратить на такое дело. Такие тяжелые условия вызвали уже бывший на рассмотрении Министерства Финансов проект о соединении каналом рек Печоры и Северной Двины, с целью способствовать сбыту леса печорского края за границу. Но отправка леса по системе каналов вызвала бы значительное удлинение пути, сопряженное с непомерными расходами, что крайне губительно для развития эксплуатации леса. Все изложенные соображения послужили основанием для утвержденного Комитетом Министров положения, установившего некоторые льготы покупателям-лесопромышленникам в припечорском крае, причем первым из них явился шведский подданный Альфред Лидбек, закупивший, как уже сказано, 1820000 бревен.

Таким образом, следует прийти к заключению, что выгодная эксплуатация припечорских лесных дач может существовать только при условии предоставления покупателям средств к легкому и к возможно более благоустроенному способу отправки лесных материалов за границу. Поэтому такие работы по улучшению устьев р. Печоры, которые способствуют развитию лесной промышленности в этом крае, следует признать в интересах казны крайне существенными и потому весьма желательными. Принимая же во внимание, что постройка на прочную почву вызванного к жизни лесопромышленного дела послужит одним из важных средств, обеспечивающих его развитие в Припечорском крае, и ввиду недостаточности там земель частного и общественного владения, которые предпринимателями могли бы быть куплены в собственность или арендованы на долгий срок, имеется полное основание рассчитывать на то, что работы по улучшению способов сплава леса не замедлят возратить все произведенные на них расходы, а впоследствии сделаться даже одним из источников для дохода казны.

На основании всех перечисленных соображений и имея в виду начавшееся, благодаря почину просителя Лидбек, расширение эксплуатации Припечорских лесных дач, выразившихся в закупках фирмой "Ульсен, Стампе и К^о" 1 560 000 и французским подданным Виконтом де-Румефор 2 340 000 пиловочных бревен, считая устранение препятствий, могущих ограничивать отpravку леса на заграничные рынки, крайне существенным, имею честь просить Ваше Превосходительство в том случае, если указания шведского подданного Лидбека будут признаны Вами заслуживающими по своей справедливости уважения,

не отказать в содействии Вашего Превосходительства к устранению тех затруднений, на которые ссылается в своем прошении вышепоименованный лесопромышленник Лидбек»⁵²⁰.

Интересно, что 15 января 1900 г. вице-адмирал П.П. Тыртов наложил на этом письме свою резолюцию, которая впоследствии, ввиду своей обширности, была напечатана отдельно. На основании ее в ГГУ был подготовлен ответ (вероятно, его автором был А.И. Вилькицкий) за двумя подписями – Тыртова и Михайлова, который 28 января 1900 г. был отправлен министру земледелия (исх. № 346). Приведем его полностью:

«В ответ на отношение от 13-го сего Января № 192 имею честь уведомить Ваше Высокопревосходительство, что о производстве в ближайшем будущем тщательного обследования устья реки Печоры ко мне обращались также Архангельский Губернатор, Торговая фирма "Ульсен, Стампе и К^о» и Шведский подданный г. Лидбек, и что я со своей стороны, принимая во внимание неудовлетворительность карт устья реки Печоры и Печорского лимана, особенно ясно подтвердившуюся работами, произведенными там в этом году ГЭСЛО, признал необходимым содействовать зависящими от Морского ведомства мерами к исправлению карт Припечорского района. Но так как при проектировании в 1895 году нормального бюджета Морского министерства, к тому же бюджета крайне ограниченного, работы эти не предвиделись, то для улучшения мореплавания в трактуемой местности я могу только располагать средствами упомянутой Гидрографической экспедиции и то настолько, насколько отвлечение ее на эти работы не может отражаться на ее прямой задаче по обследованию берегов Карского моря и дальнейших.

Ввиду этого и принимая во внимание, что в летнее время экспедиция должна будет находиться в пределах Карского моря, навигация в котором открывается несколько позже, чем навигация в Печорском лимане, а закрывается раньше, я приказал Начальнику экспедиции Полковнику Вилькицкому попутно с порученными ему работами произвести некоторые исследования и улучшения мореплавания в Печорском лимане, направив их главным образом к промеру и обстановке знаками входа в лиман между Гуляевскими кошками.

Вместе с тем, чтобы утилизировать возможно шире то небольшое время, которое может уделить пароход работам в Печорском лимане, я приказал отправить сухим путем в Марте месяце в Печору, для производства подготовительных работ, гидрографическую партию из двух

⁵²⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 10 об. – 11 об.

опытных офицеров из состава экспедиции, при 20 рабочих, которая должна заняться съемкою берега между деревню Куей и островом Варанде-ем, до весеннего прихода туда экспедиции, в тех пределах, насколько это будет представляться возможным со стороны трудности такого поручения. Предпринять же систематическое исследование Печорского лимана я, за ограниченностью нормального бюджета без дополнительных ассигнований, в настоящее время не могу и должен буду отложить его до окончания срока этого бюджета, т.е. до 1904 года. Если же Вашему Высокопревосходительству угодно будет возбудить ходатайство о сверхсметных ассигнованиях на этот предмет, то я долгом считаю сообщить, что для систематических исследований необходимо будет иметь в Печорском заливе постоянную партию в течение всего лета из двух офицеров при достаточных плавучих средствах, причем руководство ее работами можно будет возложить на Начальника ГЭСЛО, которым могут быть также произведены требующие особой точности астрономические и геодезические работы. При таком экономическом формировании партии потребуются добавить к стоимости ежегодного содержания упомянутой экспедиции, на содержание офицеров и команды и зафрахтование плавучих средств, по примерному расчету около 29 тысяч и единовременно на покупку чумов и гидрографических запасов около 3½ тысяч»⁵²¹.

Формирование Печорской партии

Четыре недели спустя, 23 февраля 1900 г., Вилькицкий представил Михайлову следующий рапорт:

«Во исполнение словесного приказанья Вашего Превосходительства представить соображения о командировании гидрографической партии к устью реки Печоры имею честь донести, что я полагал бы образовать такую партию из двух офицеров, 3 нижних чинов и пяти вольнонаемных и назначить в эту партию старшим Штабс-капитана Сергеева как наиболее опытного и уже испытанного в преданности делу при всяких тяжелых обстоятельствах, а младшим Мичмана Новосильцова. В числе нижних чинов из команды экспедиции назначить в партию фельдшера парохода "Пахтусов" с некоторою частью судовой аптеки. Число вольнонаемной команды предоставить Штабс-капитану Сергееву увеличить до количества, которое он найдет нужным с тем, что пополнение это должно быть произведено из жителей Печорского края.

Выехать офицерам из С.-Петербурга надлежит в самом начале Марта месяца и в середине этого же месяца из г. Архангельска и следовать в деревню Кую.

⁵²¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 810. Л. 13–14.

Так как ехать из города Архангельска в Печору придется еще во время морозов, а жить партии надо будет в палатках и также еще при морозах, то необходимо будет для нижних чинов и вольнонаемных, взятых из г. Архангельска, приобрести меховую (из оленя) самодельскую одежду: малицу и для ног бакари, что составит расход на каждого человека от 50 до 60 рублей. Из имеющихся в наличии экспедиции таковая одежда отпущена быть не может, так как при носке она быстро приходит в негодность и тогда уже этой одежды не будет в плавании иметься в запасе по числу нижних чинов экспедиции. Партии я полагал бы поручить следующие работы: произвести триангуляцию и съемку от Константиновской башни до о-ва Варандея включительно, а если время и обстоятельство позволят, то и от Константиновской башни к деревне Куи. К определению мест кошек тригонометрически приложить все старания. Также полагал бы важным, чтобы был сделан опыт производства промера по льду с целью выяснения, возможна ли эта работа в таком климате. Это обстоятельство очень помогло бы решить вопрос о способах промера у кошек, где глубины очень переменчивы, а течения большие. Было бы полезно, если бы партия могла справиться с такою задачею, как постановка предостерегательного знака на кошке № III или, по крайней мере, на Русском Завороте. Если по обстоятельствам производства работ или на основании указаний получающихся результатов Штабс-Капитан Сергеев найдет более полезным, вместо производства съемки между деревн[ей]. Куй и Константиновской башней, произвести где-либо шлюпочный промер или иные исследования, то я полагал представить решение таких вопросов ему всецело и обязательным номером работ поставить лишь съемку берега между островом Варандеем и Константиновской башней и рекомендовать ему приложить все усилия к тригонометрическому определению кошек.

Имея в виду, что Печорский лиман, как и вся эта местность до Югорского Шара включительно, принадлежит к наиболее цинготным и время работ будет в этом отношении самое неблагоприятное, необходимо дать Штабс-Капитану Сергееву на случай обнаружения проявления цинги у команды особые инструкции, и я бы полагал, пока случай заболевания будет единичным, то разрешить мне указать ему в предписании, чтобы он отправил заболевшего через посредство Усть-Цильмского Исправника в Архангельск или Кронштадт, а если затем явятся случаи несомненной цинги, то прекратить работы и отправиться в Архангельск.

Необходимо также просить г. Архангельского Губернатора об оказании содействия к проезду Штабс-Капитана Сергеева с офицерами,

командою и грузами, так как тракт этот земский, а также просить его распоряжения об оказании попечения о партии со стороны местных властей при выполнении партией своих работ.

На расходы по передвижению, производство работ, содержание команды, выдачу подъемных и прогонных денег и на довольствие береговым содержанием и морских офицерских и нижних чинов надлежит выдать Штабс-Капитану Сергееву 7 тысяч рублей авансом из сумм экспедиции.

Так как во время нахождения партии на работах я определенного своего местонахождения иметь уже не буду, то для своевременного сведения Вашего Превосходительства о партии необходимо, чтобы донесения о работах Штабс-Капитан Сергеев, когда будет для того случай, представлял в ГГУ непосредственно, а копии мне»⁵²².

25 февраля 1900 г. Михайлов доложил управляющему Морским министерством предложения Вилькицкого, который «одобрил все представления Начальника Экспедиции». После этого Михайлов предписал сообщить об этом начальнику ГЭСЛО, сделать все необходимые распоряжения и выдать штабс-капитану Сергееву авансом 7000 рублей из суммы «Экспедиции Ледовитого океана»⁵²³.

28 февраля 1900 г. К.И. Михайлов направил архангельскому губернатору отношение, в котором сообщил о решении управляющего Морским министерством об отправке к устью реки Печоры через Архангельск партии штабс-капитана Сергеева (в составе двух офицеров, трех нижних чинов и пяти вольнонаемных рабочих) для выполнения гидрографических работ, просил оказать содействие в доставлении партии в Пустозерск и помощи ей со стороны местных властей в Печорском уезде, «если в этом встретится надобность»⁵²⁴.

7 марта 1900 г. Михайлов сообщил о предпринятых действиях в ГМШ, указав также следующее:

«...Так как партии придется ехать на место во время морозов и жить в лимане Печоры в палатках и в зимнее время, то с разрешения Управляющего Министерством имеется в виду приобрести для нижних чинов меховую одежду – малицы и для ног бакари. Вместе с тем, имея в виду, что местность эта вообще принадлежит к наиболее цинготным и что время работ в этом отношении будет самым неблагоприятным, Штабс-Капитану Сергееву будет предписано в случае особого развития цинги прекратить работы и возвратиться в Архангельск.

⁵²² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 7–8 об.

⁵²³ Там же. Л. 7.

⁵²⁴ Там же. Л. 15–15 об.

Партия должна выступить из Архангельска в средних числах Марта месяца и приблизительно около начала Июля пароход "Пахтусов", перед отправлением в Карское море, зайдет за ним в Печору...»⁵²⁵.

Зимой 1899–1900 гг. в Петербурге

15 ноября 1899 г. полковник Вилькицкий представил в ГГУ ходатайство «о назначении в команду на пароход "Пахтусов" нижних чинов, недостающих по комплектации: боцманмата одного, парусника одного, машинного квартирмейстера из числа окончивших курс в школе одного, машинистов двух, кочегарного квартирмейстера одного, кочегаров двух, стрелков-комендоров двух».

Вилькицкий указал, что стрелки-комендоры по табели комплектации на пароход «Пахтусов» не были положены, но назначение их он считал необходимым, так как имевшиеся на пароходе скорострельные пушки и оружие оставались без присмотра специалистов, и что назначение стрелков испрашивается не «сверх комплекта, а на остающиеся свободными вакансии санитаря и машинного содержателя». Начальник ГЭСЛО просил назначение боцманмата и стрелков и отправление их в Архангельск произвести в возможно скорейший срок, так как их присутствие в команде было необходимым.

В заключение Вилькицкий указал следующее:

«...Боцманмата прошу назначить с отличной рекомендацией, так как ему придется исполнять обязанности боцмана парохода, ибо имеемые в команде квартирмейстеры к исполнению этой обязанности не годятся, один по своему назначению, а два по молодости производства»⁵²⁶.

В тот же день, 15 ноября 1899 г., Вилькицкий представил в ГГУ и рапорт с ходатайством о производстве нижних чинов парохода «Пахтусов» в «высшие статьи и звания»:

- матроса 1-й ст. Ивана Найриса – в марсовые;
- « » 1-й ст. Петра Бурдина – в плотники;
- « » 1-й ст. Алексея Подольского – в коки;
- « » 2-й ст. Михаила Чурилова – в матросы 1-й ст. и плотники;
- кочегара 2-й ст. Тихона Решетникова – в кочегары 1-й статьи.

Всех пятерых – на имеемые на пароходе «ваканции»⁵²⁷.

Оба документа начальник ГГУ направил в ГМШ.

⁵²⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 20–20 об.

⁵²⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 13.

⁵²⁷ Там же. Л. 14.

24 ноября 1899 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ, что Штабу Кронштадтского порта дано *«распоряжение о посылке в Архангельск на пароход "Пахтусов" нижних чинов, недостающих по табели комплектации на 1900 год»*⁵²⁸.

Однако 25 января 1900 г. Вилькицкому пришлось вновь обращаться с рапортом в ГГУ с просьбой ходатайствовать *«о назначении на имеемые в команде парохода "Пахтусов" вакансии одного машинного квартирмейстера, из числа выдержавших экзамен на самостоятельное управление машинами, вместо уволенного 1 декабря в запас флота машинного квартирмейстера 1-й статьи Зосима Холмовского и двух машинистов»*, о назначении которых он ходатайствовал 15 ноября прошлого года, но которые еще не были назначены⁵²⁹. После ходатайства ГГУ контр-адмирал Реунов уже 31 января 1900 г. сообщил, что *«о назначении машинного квартирмейстера и двух машинистов на пароход "Пахтусов" распоряжение сделано»*⁵³⁰.

Вопрос с производством нижних чинов в «высшие чины» решился раньше – 1 января 1900 г. Однако Вилькицкий узнал об этом только в середине февраля 1900 г.⁵³¹.

Одновременно он решал вопрос о зачислении старшего рулевого парохода «Пахтусов» И. Агапова на сверхсрочную службу. 5 февраля 1900 г. начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов направил в ГМШ отношение об этом с приложением рапорта Вилькицкого. Уже через пять дней контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ, что Агапова разрешено оставить на сверхсрочной службе «по III разряду»⁵³².

Однако не все в решении кадровых и финансовых вопросов решалось так, как хотел Вилькицкий. Показательна в этом отношении история с фельдшером парохода «Пахтусов».

17 ноября 1899 г. Вилькицкий представил начальнику ГГУ рапорт, в котором обратил внимание на то, что фельдшеру, после окончания кампании и сдачи медикаментов и инструментов в госпиталь, не положено добавочного содержания на берегу. При этом Вилькицкий указал, что в Архангельске нет специального медицинского учреждения, куда следовало сдать медикаменты и инструменты, и даже нет лазарета «при командах зимующих там судов». Поэтому для ГЭСЛО пришлось организовать свой лазарет и поручить его заведование судовому фельдшеру. *«Таким образом, обязанности фельдшера как в море, так и на берегу оказались одинаковыми, но без добавочного за это вознаграждения,*

⁵²⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 18.

⁵²⁹ Там же. Л. 23.

⁵³⁰ Там же. Л. 25.

⁵³¹ Там же. Л. 19, 24, 26–26 об., 28–29 об.

⁵³² Там же. Л. 30–31.

и с этой стороны фельдшер парохода "Пахтусов" является как бы обиженным против других содержателей парохода, получающих некоторое вознаграждение и на берегу», – отмечал Вилькицкий и просил: «Не признается ли справедливым подвести настоящий случай под общий характер добавочных вознаграждений нижним чинам»⁵³³.

24 ноября 1899 г. генерал-лейтенант К.И. Михайлов направил главному медицинскому инспектору флота, лейб-хирургу В.С. Кудрину отношение с приложением рапорта Вилькицкого и просьбой дать заключение по поднятому в нем вопросу⁵³⁴.

30 ноября В.С. Кудрин отправил в ГГУ ответ, который вряд ли порадовал Вилькицкого. Главный медицинский инспектор флота указал, что «...распространять на судового фельдшера парохода "Пахтусов" установленного оклада добавочного содержания нижним чинам за действительное исполнение обязанностей... оснований не представляется, так как судовой фельдшер оставшиеся у него от кампании медикаменты, а равно инструменты (состоящие из одного фельдшерского набора, ценность которого от 9 до 11 рублей) и снаряды должен сдать старшему врачу при Дирекции маяков и лоции Белого моря, при какой имеется приемный покой для пользования нижних чинов Морского ведомства»⁵³⁵.

Кризис с офицерскими кадрами

Одним из самых сложных вопросов подготовки ГЭСЛО к новому полевому сезону был вопрос укомплектования экспедиции офицерами.

Начало кризису с офицерскими кадрами в ГЭСЛО было положено болезнью лейтенанта Д.Ф. Цима – помощника начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера (ГЭБО). Капитан 2-го ранга Ф.К. Дриженко в феврале 1900 г. сообщил Вилькицкому, что Цим находится на лечении в психиатрической больнице без надежды на выздоровление, и попросил его о назначении своим помощником лейтенанта Белкина. Вилькицкий решил поддержать просьбу Дриженко и 23 февраля 1900 г. обратился с рапортом об этом к начальнику ГГУ, указав, что, в случае согласия о назначении Белкина на Байкал, ходатайствует о замене его в ГЭСЛО мичманом 13-го флотского экипажа А.Н. Новосильцовым, прикомандированным к 19-му флотскому экипажу. К.И. Михайлов поддержал эту просьбу и направил 4 марта 1900 г. отношение в ГМШ, в котором, в частности, указал о необходимости

⁵³³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 16–16 об.

⁵³⁴ Там же. Л. 17.

⁵³⁵ Там же. Л. 20.

отчислить из ГЭБО лейтенанта Цима «с обращением в наличие экипажа», ходатайствовал о новых назначениях и сообщал следующее: *«...Имея в виду, что Лейтенанту Белкину и мичману Новосильцову необходимо отправиться к месту работ, первый в село Лиственичное, а второй к устью Печоры не позже 8 марта, Управление просит не оставить уведомлением о назначении офицеров до выхода об этом циркуляра»*⁵³⁶.

11 марта 1900 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ, что ближайшим циркуляром лейтенант Белкин будет назначен помощником начальника ГЭБО вместо лейтенанта Цима, но назначение мичмана Новосильцова в ГЭСЛО «состояться не может»⁵³⁷.

Михайлов лично доложил управляющему Морским министерством о необходимости назначения мичмана Новосильцова в ГЭСЛО, и адмирал П.П. Тыртов приказал ему обратиться по данному вопросу к начальнику ГМШ. 17 марта 1900 г. Михайлов просил вице-адмирала Ф.К. Авелана вновь доложить П.П. Тыртову о назначении мичмана Новосильцова помощником начальника ГЭСЛО.

18 марта 1900 г. Михайлов представил Авелану дополнение к своему ходатайству, в котором сообщил, что в экспедиции открывается еще одна вакансия из-за болезни лейтенанта Виткова. Поэтому он обосновал необходимость назначения в ГЭСЛО мичмана Новосильцова тем, что он «уже был один год при работах» и потому мог бы быть назначен в партию штабс-капитана Сергеева, для работ в лимане реки Печоры, *«где практиковаться возможности не будет, так как большинство работ они должны будут вести отдельно»*. Михайлов сообщил, что других офицеров к замещению этой вакансии, которые бы имели хотя бы некоторый практический навык в таких работах, «в виду не имеется».

В случае утверждения мичмана Новосильцова помощником начальника экспедиции Михайлов просил его командировать в распоряжение Управления *«теперь же, так как во избежание распутицы крайний срок выступления партии из Архангельска назначен 25 марта»*⁵³⁸.

Настойчивость гидрографов увенчалась успехом. Уже 20 марта 1900 г. контр-адмирал Реунов уведомил ГГУ о том, что ближайшим приказом по Морскому ведомству назначение мичмана Новосильцова в ГЭСЛО состоится, о прикомандировании которого к ГГУ «вместе с сим сделано распоряжение»⁵³⁹.

⁵³⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 33, 35–35 об.

⁵³⁷ Там же. Л. 36.

⁵³⁸ Там же. Л. 40–40 об.

⁵³⁹ Там же. Л. 42.

Пока решался вопрос с заменой Белкина на Новосильцова, Вилькицкий 17 марта 1900 г. представил начальнику ГГУ следующий рапорт:

«Состоящий помощником моим Лейтенант Дьяконов находился при работах вверенной мне экспедиции в течение двух лет и, отличаясь большим усердием и отличным знанием штурманского дела и морского, являлся весьма полезным участником экспедиции. Ныне Лейтенант Дьяконов, чтобы не отстать от службы на боевых судах, просит о возвращении его в строй.

Донося о сем, имею честь представить на благоусмотрение Вашего Превосходительства, что заместителем его мог бы явиться Лейтенант Вердеревский 18 флотского экипажа и что другого кандидата на эту вакансию я найти не мог»⁵⁴⁰.

20 марта Михайлов подписал отношение об этом в ГМШ⁵⁴¹.

Уже на следующий день Реунов уведомил ГГУ о том, что назначение лейтенанта Вердеревского на должность помощника начальника ГЭСЛО состояться не может, *«так как означенный офицер артиллерийской специальности, а во флоте большой недостаток таковых офицеров»*, а возвращение лейтенанта Дьяконова *«в строй»* нецелесообразно, *«так как этот офицер уже достаточно плавал на боевых судах»⁵⁴².*

Таким образом, предложение Вилькицкого о замене лейтенанта Дьяконова на лейтенанта Вердеревского реализовано не было.

В связи с тем, что начальник Отдельной съемки Балтийского моря полковник Ю.К. Ивановский ходатайствовал перед Вилькицким о назначении в эту съемку лейтенанта Виткова, начальник ГЭСЛО для замещения открывающейся вакансии «подыскал» в числе прикомандированных к ГГУ офицеров лейтенанта А.В. Янова и 31 марта 1900 г. доложил об этом начальнику ГГУ. 5 апреля Михайлов представил в ГМШ отношение, в котором просил распоряжения о назначении помощником начальника ГЭСЛО вместо лейтенанта Виткова старшего штурмана крейсера 1-го ранга «Паллада» лейтенанта Янова, указав о согласии на это «со стороны крейсера»⁵⁴³.

Ровно через неделю, 12 апреля 1900 г., контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ о согласии на перемещение Виткова и отказе на назначение Янова, *«так как офицер этот должен оставаться на своей должности Старшего Штурмана крейсера 1-го ранга "Паллада"»⁵⁴⁴.*

⁵⁴⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 37.

⁵⁴¹ Там же. Л. 41.

⁵⁴² Там же. Л. 43.

⁵⁴³ Там же. Л. 51, 52.

⁵⁴⁴ Там же. Л. 53.

В тот же день Михайлов распорядился сообщить Вилькицкому о предыдущем отношении Реунова, из которого следовало, что мичман Любимов, исполняющий должность ревизора на минном транспорте «Енисей», может быть назначен помощником начальника ГЭСЛО только тогда, когда командир транспорта найдет другого ревизора⁵⁴⁵.

Ситуация с помощниками Вилькицкого сложилась критическая, о чем он представил начальнику ГГУ следующий рапорт:

«При организации вверенной мне экспедиции ко мне явился Лейтенант Дьяконов, только что возвратившийся из дальнего плавания, и пояснил, что стремясь в общем к чисто линейной службе, он очень бы желал пробывать в экспедиции года два, чтобы глубже изучить ту отрасль гидрографического дела, которая может быть надобна линейному офицеру при производстве этих работ в плавании. С одной стороны, его навык в штурманском деле, приобретенный в дальнем плавании, при солидном усвоении этих знаний и знаний по морской съемке, приобретенных еще в корпусе, а с другой стороны, горячее желание вскоре его сделали активным участником экспедиции, и кроме того он, как человек, как видно, стремившийся за все свои пять лет дальнего плавания насколько возможно глубже изучать и другие отрасли морского дела, был очень полезен и в линейной службе, особенно в деятельности ревизора и штурмана. Конечно, терять такого офицера очень тяжело, но с другой стороны, видя, насколько полон он пристрастия к чистой строевой службе, я не мог не понять, что дальнейшее его пребывание в экспедиции могло уже и не быть столь плодотворно, и искал заместителя, и ныне, когда протекли два года со времени его назначения, я, по его просьбе, ходатайствовал пред Вашим Превосходительством о его отчислении и о назначении вместо него Лейтенанта Вердеревского, изъявившего намерение в будущем навсегда остаться при гидрографической деятельности, и в то же время полагал, что такой обмен как нельзя более выгоден и для линейной службы и для гидрографической, так как и та, и другая в этом случае должны были получить людей, желающих им себя посвятить.

Лейтенант Вердеревский окончил учебно-артиллерийский класс и Главный Морской Штаб, за недостатком артиллеристов, не согласился на его переход к деятельности гидрографической и на возвращение Лейтенанта Дьяконова в строй.

Ввиду полного отсутствия офицеров, желающих всецело перейти на службу по гидрографии, я другого такого найти не мог и нашел желающего пойти на год Мичмана Любимова, о чем и представил Вашему Превосходительству, полагая, что в назначении его, как не специалиста и не

⁵⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 61.

пробывшего еще в чине и двух лет, не может встретиться препятствий, сознавая в то же время, что назначение столь мало опытного в морском деле офицера в северное плавание, конечно, не особенно благоприятно.

В то же время, вместо заболевшего Лейтенанта Виткова, и заболевшего настолько, что он совершенно не может быть взят в плавание, я представил на благоусмотрение Вашего Превосходительства о назначении вместо него Лейтенанта Янова, на что имелось согласие его командира, Капитана 2-го ранга Стеман.

Ныне Главный Морской Штаб уведомил, что назначение Лейтенанта Янова состояться не может, так как он состоит старшим штурманом на крейсере 1-го ранга "Паллада", а назначение Мичмана Любимова состояться не может, так как он исполняет обязанности ревизора на минном крейсере "Енисей".

Отказ этот для меня совершенно неожидан, так как на назначение Лейтенанта Янова имелось согласие его командира, а Мичман Любимов исполняет обязанности ревизора лишь по поручению ближайшего начальства, а офицеров, которые были бы совершенно свободны, нет, и тем более что для крейсера "Паллада" надобность в офицерах будет лишь осенью, между тем я имею надобность в офицерах экстренную, так как, ввиду приближающегося ледохода, надобность отправлять офицеров в Архангельск неотложная.

Донося о сем Вашему Превосходительству, имею честь доложить, что других кандидатов я не имею и что самые благоприятные из поименованных – Лейтенанты Янов и Вердеревский»⁵⁴⁶.

Только через неделю, 21 апреля 1900 г., Михайлов смог доложить о сложившейся ситуации Тыртову. Однако управляющий Морским министерством «не признал возможным» назначить в ГЭСЛО ни лейтенанта Янова, ни лейтенанта Вердеревского, но приказал ГМШ «непременно назначить двух офицеров» на пароход «Пахтусов»⁵⁴⁷.

В последующие две недели Михайлов, очевидно, еще раз докладывал управляющему Морским министерством о кадровой ситуации в ГЭСЛО. Результатом этого стало назначение в ГЭСЛО двух помощников начальника: 26 апреля 1900 г. – мичмана Любимова⁵⁴⁸, а 9 мая 1900 г. – лейтенанта Янова. О последнем контр-адмирал Реунов сообщал в ГГУ следующее:

«Главный Морской Штаб уведомляет, что, вместе с сим, сделаны распоряжения о командировании Лейтенанта Янова в распоряжение

⁵⁴⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 61–62.

⁵⁴⁷ Там же. Л. 61.

⁵⁴⁸ Там же. Л. 67, 68.

начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, Полковника Вилькицкого, для назначения в плавание на пароход "Пахтусов", с тем, однако, чтобы офицер этот возвратился в Петербург в конце июня сего года.

В случае надобности каких-либо указаний, по штурманской части, на крейсере "Паллада" во время отсутствия Лейтенанта Янова, командир крейсера будет каждый раз обращаться в Главное Гидрографическое Управление, а потому Главный Морской Штаб просит каждый раз по просьбе командира посылать офицера на крейсер для вышеупомянутой цели»⁵⁴⁹.

Таким образом, назначение Янова в ГЭСЛО оказалось «с обременениями» для ГГУ. Поэтому Михайлов 10 мая 1900 г. на этом отношении наложил следующую резолюцию: *«Первую часть отношения сообщить Начальнику Экспедиции Ледовитого океана, а вторую – в Компасную часть»*⁵⁵⁰.

Кроме укомплектования ГЭСЛО офицерами флота, Вилькицкий решил позаботиться и о медицинском обеспечении экспедиции. 28 марта 1900 г. он подал в ГГУ следующий рапорт: *«При организации вверенной мне экспедиции не был включен в ее состав врач, так как имелось в виду, что обязанности его могли отправляться входившим в состав экспедиции Лейтенантом Боткиным, имевшим степень доктора медицины. Ныне же, ввиду ухода Лейтенанта Боткина из экспедиции, в смету расходов внесено содержание врача, и так как в настоящее время смета эта уже утверждена, то я имею честь покорнейше просить ходатайства Главного гидрографического управления о назначении во вверенную мне экспедицию врача»*⁵⁵¹.

Начальник ГГУ Михайлов поддержал просьбу Вилькицкого и 1 апреля представил отношение как о назначении в экспедицию «на кампанию сего года» врача, так и о внесении его на будущее время в таблицу комплектации ГЭСЛО⁵⁵².

Это ходатайство оказалось весьма своевременным, так как вскоре житель г. Шадринска Пермской губернии К.Д. Носилов в газете «Новое время» поместил статью, в которой, используя слухи, сообщал о сильной оспе, свирепствующей в Печорском крае. В связи с этим Вилькицкий 14 апреля 1900 г. представил в ГГУ рапорт о необходимости *«принять особые меры для предотвращения заболеваний в команде экспедиции, какие будут признаны необходимыми Управлением Главного*

⁵⁴⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 70–70 об.

⁵⁵⁰ Там же. Л. 70.

⁵⁵¹ Там же. Л. 50.

⁵⁵² Там же. Л. 49.

Медицинского Инспектора флота». Он просил проверить появившуюся в печати информацию и также сообщал: *«Из отправившихся в Печору у Капитана Сергеева не была в ближайшем времени (вторично) привита оспа, была ли привита у Мичмана Новосильцова – мне неизвестно. У нижних чинов туда отправленных – была привита в 1898 году весною только у одного»*⁵⁵³.

18 апреля Михайлов направил запрос об оспе в Медицинский департамент МВД, откуда 21 апреля сообщали, что о сильном развитии в настоящее время в Печорском крае оспы в Департаменте никаких сведений не имеется⁵⁵⁴.

К этому времени в экспедицию уже был назначен младший врач 5-го флотского Его Императорского Высочества генерал-адмирала Алексея Александровича коллежский асессор А.Г. Чернышев, в 1899 г. участвовавший в арктической экспедиции на ледоколе «Ермак». Из беседы с ним Вилькицкий узнал, что на ледоколе «Ермак» имеются принадлежности для драгировки (драги, тросы, банки, спирт и прочее), оставшиеся от работ вице-адмирала С.О. Макарова. В рапорте, представленном в ГГУ 19 апреля 1900 г., Вилькицкий ходатайствовал о передаче в его экспедицию всего, что С.О. Макаровым «будет признано возможным»⁵⁵⁵.

21 апреля 1900 г. генерал-лейтенант Михайлов направил соответствующее отношение вице-адмиралу Макарову, указав в случае его согласия выдать «средства для естественно-исторических работ» под расписку Чернышева⁵⁵⁶.

На следующий день контр-адмирал Реунов сообщил в ГГУ, что сделано распоряжение о назначении младшего врача, коллежского асессора А.Г. Чернышева, в состав ГЭСЛО *«сверх программы плавания и Табели комплектации и командирования этого врача в распоряжение экспедиции»*⁵⁵⁷.

Не обошлось без проблем и с нижними чинами. 19 апреля 1900 г. Вилькицкий доложил в ГГУ, что матрос, рулевой команды парохода «Пахтусов» Петр Киппор, зимой отморозил пальцы ног, до сих пор находится на излечении в госпитале в Архангельске и в плавание идти не может. Вилькицкий просил ходатайства ГГУ о назначении в команду парохода «Пахтусов» одного матроса рулевого, *«в возможно скорейший срок времени, ибо пароход уже начал кампанию»*⁵⁵⁸. На следующий день начальник ГГУ направил в ГМШ отношение по данному вопросу, а уже

⁵⁵³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 55.

⁵⁵⁴ Там же. Л. 56, 63.

⁵⁵⁵ Там же. Л. 57.

⁵⁵⁶ Там же. Л. 60–60 об.

⁵⁵⁷ Там же. Л. 66.

⁵⁵⁸ Там же. Л. 58.

21 апреля 1900 г. контр-адмирал Реунов сообщал, что о назначении в команду парохода «Пахтусов» одного матроса рулевого, вместо Кипора, сделано распоряжение⁵⁵⁹.

Финансовое обеспечение подготовки полевого сезона 1900 г.

Организация полевых работ в новом сезоне экспедиции, как и ранее, требовала различных финансовых затрат. В первой половине 1900 г. Вилькицкий неоднократно обращался с рапортами в ГГУ с просьбами о выдаче денежных сумм, которые удовлетворялись. Так, 13 января 1900 г. он просил о переводе в Архангельское губернское казначейство в распоряжение штабс-капитана Морозова 3000 руб. на дефектные работы по пароходу «Пахтусов»⁵⁶⁰. 7 февраля 1900 г. Вилькицкий подал рапорт следующего содержания:

«Имею честь покорнейше просить ГГУ о выдаче командиру парохода "Пахтусов", Капитану 2-го ранга Варнеку, на основании приложений 3-го и 5-го к положению о снабжении судов постоянными предметами и запасами в безотчетное распоряжение положенные суммы на учебные пособия и кружки по расчету 50 человек, а именно на приобретение кружечек по 10 коп. на человека – 5 руб., на учебные пособия по 10 коп. на человека – 5 руб. и на основании приказа по Морскому ведомству от 19 сентября 1897 г. за № 166 пятидесяти восьми рублей на канцелярские принадлежности, по прилагаемому расчету, а всего шестидесяти восьми рублей»⁵⁶¹.

23 февраля 1900 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт с приложением счета от Варнека на сумму 983 руб. в израсходовании аванса, полученного по смете 1899 г., и просьбой выделить этому офицеру 1000 руб. на приготовление парохода «Пахтусов» в плавание⁵⁶². Такие же суммы выдавались Варнеку по рапортам Вилькицкого от 6 и 22 марта 1900 г.⁵⁶³

По рапорту Вилькицкого от 20 марта 1900 г. мичману Новосильцову, отправлявшемуся в Печорский лиман в составе партии Сергеева, были выданы подъемные деньги в размере 400 руб. (за вычетом 10% в инвалидный капитал, т.е. фактически 360 руб.), прогонные деньги до г. Архангельска – 66 руб. 40 коп. и месячное морское довольствие в размере 162 руб.; всего 588 руб. 40 коп. При этом прогонные деньги от Архангельска к месту работ Новосильцов должен был получить у Сергеева⁵⁶⁴.

⁵⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 59, 65.

⁵⁶⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 1.

⁵⁶¹ Там же. Л. 5.

⁵⁶² Там же. Л. 10.

⁵⁶³ Там же. Л. 16, 51.

⁵⁶⁴ Там же. Л. 37–37 об.

1 апреля 1900 г. генерал Михайлов распорядился выдать прогонные и подъемные деньги и другим офицерским чинам ГЭСЛО, согласно ведомостям, представленным Вилькицким⁵⁶⁵.

Кроме того, в начале апреля 1900 г. 2000 руб. были отпущены лейтенанту Дьяконову *«на приобретение запасов для каят-компании парохода "Пахтусов"»*⁵⁶⁶.

3 апреля, по рапорту Вилькицкого, К.И. Михайлов распорядился перевести на содержание ГЭСЛО в Архангельское губернское казначейство 5000 руб. (в распоряжение штабс-капитана Морозова) и 15000 руб. (в распоряжение самого Вилькицкого)⁵⁶⁷.

26 апреля Вилькицкий представил два рапорта: первый – с просьбой о выдаче ему прогонных денег до г. Архангельска в размере 99 руб. 60 коп. и об истребовании назначенному в экспедицию мичману Любимову *«400 руб. подъемных денег, а за вычетом 10% в инвалидный капитал 360 рублей и 66 р. 40 к. прогонных до города Архангельска»*⁵⁶⁸; второй – о выдаче врачу экспедиции, коллежскому асессору Чернышеву, подъемных денег *«в размере 450 рублей, а за удержанием 10% в инвалидный капитал – 405 рублей, и прогонных денег в г. Архангельск 99 руб. 60 коп.»*⁵⁶⁹.

4 мая 1900 г. Вилькицкий вновь обратился в ГГУ с просьбой «отпустить» ему авансом на «надобности» экспедиции 8000 руб.⁵⁷⁰

Однако, кроме общих надобностей ГЭСЛО, были и частные проблемы, которые следовало решать. Когда был решен вопрос с временным назначением в экспедицию лейтенанта Янова, Вилькицкий 12 мая представил начальнику ГГУ следующий рапорт:

*«Лейтенанту Янову, вследствие временного его назначения, не могут быть выданы подъемные деньги в размере, положенном постоянным чинам экспедиции, между тем командировка его сопряжена с большими для него расходами, так как придется обзаводиться особым платьем, а потому я имею честь покорнейше просить Ваше Превосходительство исходатайствовать назначение этому офицеру из сумм экспедиции подъемных денег в размере 120 рублей»*⁵⁷¹.

Этот рапорт был доложен Михайловым управляющему Морским министерством, и П.П. Тыртов разрешил выдать подъемные Янову⁵⁷².

⁵⁶⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 57.

⁵⁶⁶ Там же. Л. 55.

⁵⁶⁷ Там же. Л. 59.

⁵⁶⁸ Там же. Л. 70.

⁵⁶⁹ Там же. Л. 73.

⁵⁷⁰ Там же. Л. 75.

⁵⁷¹ Там же. Л. 79.

⁵⁷² Там же.

Дополнительные задачи ГЭСЛО в 1900 г.

Пока Вилькицкий занимался комплектованием ГЭСЛО и обеспечением ее деятельности в кампанию 1900 г., для экспедиции и для него лично «приискали» дополнительную работу.

Уже 25 января 1900 г. начальник ГМШ вице-адмирал Ф.К. Авелан сообщил в ГГУ о желании управляющего Морским министерством *«по примеру прошлого года, воспользоваться плаванием парохода "Пахтусов" при гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан для поручения ему, попутно с главной целью его плавания»* охрану промыслов «у наших Северных берегов». 31 января генерал-лейтенант К.И. Михайлов сообщил в ГМШ, что *«...пароход "Пахтусов" может быть назначен для охраны промыслов, по примеру прошлого года, без ущерба для своего прямого назначения...»*⁵⁷³.

5 апреля 1900 г. председатель Императорского общества судоходства М.Ф. Мец направил управляющему Морским министерством Тыртову следующее письмо:

«Милостивый государь Павел Петрович.

Члены Императорского Общества Судоходства инженер-механик Е.К. Кнорре и инженер путей сообщения П.Э. Гетте, приступив, с Высочайшего соизволения, к производству изысканий проектируемого ими железнодорожного пути на крайнем Севере от с. Обдорска до Бельковской губы Северного моря, обратились к Обществу с ходатайством об оказании им правительством содействия к производству той части изысканий, которая касается выбора морского порта в Бельковской губе, и исследования морского пути от названной губы в открытое море. Относясь с полным сочувствием к идее соединения Сибири кратчайшим путем с Северным морем и имея сведения, что Морским Министерством предпринимается в текущем году экспедиция для исследования Карского моря, Императорское Общество Судоходства решило почтительнейше просить Ваше Превосходительство, не признаете ли возможным возложить на эту экспедицию производство необходимых для исследования проекта инженеров Кнорре и Гетте морских изысканий.

Прошу принять уверение в совершенном почтении и преданности
*Покорный слуга Михаил Мец»*⁵⁷⁴.

21 апреля П.П. Тыртов в своем ответе указал, что распорядился включить в программу работ «Пахтусова» в 1900 г. такие изыскания,

⁵⁷³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 3–4.

⁵⁷⁴ Там же. Л. 62–62 об.

*«при условии, что работы эти будут произведены, если представятся к тому благоприятные обстоятельства и, во всяком случае, без ущерба для главного назначения экспедиции...»*⁵⁷⁵.

Через неделю, 28 апреля 1900 г., вице-председатель ИРГО П.П. Семенов направил начальнику ГГУ К.И. Михайлову письмо с традиционной просьбой:

*«Имею честь усерднейше просить Ваше Превосходительство о разрешении действ[ительному]. Чл[ену]. Императорского Русского Географического Общества Полковнику Корпуса Флотских Штурманов Вилькицкому принять от Общества поручение произвести во время исполнения служебных работ по исследованию северных морей такие же определения силы тяжести в Кандалакше на Белом море и на устьях Печоры, какие с таким выдающимся успехом и знанием дела произведены были им с благосклонного на то разрешения Вашего Превосходительства в предыдущие годы в других местах северного русского побережья...»*⁵⁷⁶.

После более подробного доклада по данному вопросу начальника ГЭСЛО начальнику ГГУ полковник Вилькицкий карандашом записал на письме П.П. Семенова: *«Г. Начальник разрешил, но по мере возможности, т.е. без нарушения интересов прямых экспедиции»*⁵⁷⁷.

Очевидно, в начале мая 1900 г. П.П. Семенов от имени Совета ИРГО передал в ГГУ экземпляр карты Енисея. Она была рассмотрена в ГГУ, после чего 24 мая 1900 г. Михайлов сообщил Семенову, что *«эта съемка представляет, по-видимому, копию с черновых планшетов "Гидрографической экспедиции для исследования устьев Оби и Енисея и части Карского моря"»*. Михайлов указал, что *«полковником Вилькицким в свое время в Енисейске была оставлена подобная копия брату Капитана Виггинса, снимком с которой и является представленная в Общество работа»*. Вместе с ответом начальник ГГУ отправил в ИРГО только что изданный «Атлас реки Енисея», являющийся результатом работ экспедиции. *«Сличение карт этого атласа с присланною мне на рассмотрение съемкою вполне подтверждает сделанный выше вывод»*, – отметил К.И. Михайлов в заключение⁵⁷⁸.

К концу апреля 1900 г. часть командного состава ГЭСЛО уже отправилась к месту работ. Первым из офицеров, 16 марта, убыл

⁵⁷⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 68.

⁵⁷⁶ Там же. Л. 70.

⁵⁷⁷ Там же.

⁵⁷⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 8–8 об.

в Архангельск штабс-капитан Сергеев⁵⁷⁹. Через 10 дней, 26 марта, туда же выехал мичман Новосильцов. 30 марта он был уже в Архангельске, а на следующий день отправился дальше – к устью реки Печоры⁵⁸⁰.

7 мая в Архангельск отправился мичман Любимов, а через неделю – полковник Вилькицкий и лейтенант Янов⁵⁸¹.

Работы 1900 г.

В кампании 1900 г. ГЭСЛО была разделена на две партии, которыми руководили Сергеев и сам Вилькицкий.

Работы партии капитана КФШ И.С. Сергеева в Печорском лимане

Выполнение гидрографических работ в устье реки Печоры стало одной из задач экспедиции Вилькицкого.

Сергеев прибыл в Архангельск 20 марта 1900 г. Там в его партию вошли восемь человек (три нижних чина и пять вольнонаемных). В ней состоял и мичман Новосильцов, прибывший позже. Взяв из экспедиционных запасов необходимые инструменты, партия Сергеева сухим путем отправилась в Пустозерск⁵⁸². 7 апреля он телеграфировал из Усть-Цильмы⁵⁸³ в ГГУ:

«Прибыл с командой и грузом. Одна подвода еще в пути. Дорога лесом, селений нет, лошадей на станциях по четыре и изнурены голодовкой. Большею частью пути шли пешком. Погоды теплые, команда здорова»⁵⁸⁴.

Вскоре на последней подводе в Усть-Цильму прибыл и мичман Новосильцов. 9 апреля Сергеев телеграммой сообщил в ГГУ, что часть команды и четыре подводы в этот день отправляет в Пустозерск⁵⁸⁵. Вскоре туда прибыл и сам Сергеев.

21 апреля 1900 г. Сергеев со всей партией, на 43 нартах, выехал в Печорский лиман. В дороге партия выдержала четырехдневную сильную

⁵⁷⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 38.

⁵⁸⁰ Там же. Л. 45, 47, 48.

⁵⁸¹ Там же. Л. 71, 73, 75.

⁵⁸² Пустозерск стал первым русским городом за Полярным кругом и одним из главных форпостов России в освоении Севера и Сибири. С XVIII в. постепенно терял свое значение. В 1924 г. потерял статус города, окончательно покинут в 1962 г.

⁵⁸³ Усть-Цильма – одно из самых древних сел Европейского Севера; расположено на правом берегу реки Печоры, напротив устьев рек Цильма и Пижда (в 690 км от Усть-Сысольска, ныне – Сыктывкара). Была центром добычи меди и серебра. В 1899 г. стала центром Печорского уезда. Большую часть ее населения составляют староверы-беспоповцы Поморского согласия.

⁵⁸⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 65.

⁵⁸⁵ Там же. Л. 64.

вьюгу и метели. 30 апреля Сергеев и его подчиненные прибыли к Константиновской башне (на берег Печорского лимана). Весь берег был покрыт снегом, мороз достигал 10° Реомюра. 5 мая 1900 г. Сергеев отправил в ГГУ донесение, в котором, в частности, указал, что съемку проводить нельзя, начал работы по триангуляции и промер по льду, толщина которого достигала от 4 до 10 футов, что «с первой ясной погодой» он отправится «на кошки» и что команда здорова. Это донесение через Пустозерск и Усть-Цильму было только 18 мая по телеграфу отправлено в ГГУ. 21 мая генерал Михайлов распорядился копию этой телеграммы отправить Вилькицкому в Архангельск⁵⁸⁶.

Используя оленей, партия Сергеева к 12 мая выставила 10 знаков и начала угломерные наблюдения с помощью малого универсального инструмента (одним приемом). Для определения высот пунктов наблюдались также и зенитные расстояния.

В основание работ был положен базис, измеренный в 1899 г. у Константиновской башни. Кроме того, у знаков Горелка и Черная Лопатка мерной лентой были измерены два «поверительных» (поверочных) базиса длиной более одной версты каждый.

Константиновская башня и башня Бизекова на острове Варандей⁵⁸⁷ были связаны триангуляцией. Была определена высота Питкова хребта⁵⁸⁸, на котором уже давно была сложена «каменная куча» (тур). Всего партия Сергеева установила 27 знаков и выполнила наблюдения углов в 45 треугольниках.

Ледовый промер «в целях опыта» был произведен у Константиновской башни галсами нормально к берегу. Междугалсовое расстояние равнялось одной версте, лунки рубились через 100–150 саженей и определялись по триангуляционным знакам. При производстве промера измерялась температура воды и определялся ее удельный вес. Промер производился до 12 мая и был прекращен в связи с большим количеством воды на льду. Всего было измерено 107 глубин, длина галсов составила 25 верст.

Мензульная съемка береговой полосы шириной до трех верст, в масштабе 1 верста в дюйме, была выполнена от Константиновской башни к востоку мичманом Новосильцовым. Она была начата 15 мая, когда береговая черта «обозначилась» из-под снега. Для знаков использовался «выкидной лес», а для переправы через речки – маленькая парусиновая лодка, которую свободно носили два человека. Всего было пройдено

⁵⁸⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 82.

⁵⁸⁷ В настоящее время это плоский прибрежный островок Песяков в Баренцевом море, близ Варандея. [Электронный ресурс] URL: <http://www.sevprostora.ru/poleznoe-interesnoe/abandoned-facilities/1053-zabroshennaya-polyarnaya-stantsiya-na-ostrove-pesyakov-v-barentsevom-more.html> (дата обращения: 16.03.2017).

⁵⁸⁸ Речь идет о горе Питков Камень, высота 172 м.

съемкой 120 верст. Были сделаны три попытки достигнуть III и IV кошек, но из-за таяния снега и выпадавших дождей на льду образовались большие скопления воды, и потому эти поездки оказались весьма опасными: кроме потери нескольких оленей, они результатов не дали⁵⁸⁹.

7 июля 1900 г. Сергеев и его подчиненные заметили в море пароход «Пахтусов», который вскоре и снял партию. Впоследствии Вилькицкий представил в ГГУ подробное описание движений партии Сергеева, условий ее жизни в тундре и выполненных работ⁵⁹⁰.

Метеорологические наблюдения, произведенные капитаном Сергеевым, мичманом Новосильцовым и фельдшером 1-й статьи Лукьяновым в пяти пунктах, были в том же году опубликованы⁵⁹¹.

Работы под руководством полковника КФШ А.И. Вилькицкого

24 мая Вилькицкий из Архангельска отправил в ГГУ следующую телеграмму: *«Грузы прибыли [в] исправности. "Пахтусов" вышел по назначению. Чтобы его не отвлекать, еду [на] Летний берег частным пароходом»*⁵⁹².

Первая часть плавания парохода «Пахтусов» под командованием капитана 2-го ранга Варнека (до 8 июня) заключалась в крейсерстве, во время которого гидрографические работы производились на Мурмане. В бухте Ивановской 26 мая были произведены рекогносцировочный промер и глазомерная съемка. 27 мая были обследованы подводные камни к юго-востоку от острова Кувшин. 28 мая 1900 г. Варнек отправил в ГГУ следующую телеграмму: *«Прибыл [в] Терриберку. Льдов нигде не встретил. Обошел некоторые из восточных становищ. Обследовал камни острова Кувшин. Продолжаю плавание по западным становищам»*⁵⁹³.

28 мая «Пахтусов» перешел к мысу Баргоутному, и участники экспедиции приложили немало усилий для обследования обнаруженной в 1888 г. 11-футовой банки. При этом были выяснены ошибки в нанесении на карту ряда мысов и створов. Особенно существенной оказалась ошибка створа, ведущего в Корабельную бухту: его действительное

⁵⁸⁹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год / СПб.: 1901. – С. 92, 93.

⁵⁹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 145–149.

⁵⁹¹ Метеорологические наблюдения, произведенные в 1900 году у устья Печоры береговой партией экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева. – СПб.: 1900.

⁵⁹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 84. В «Отчете о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год» (СПб.: 1901. С. 93–94) указана неверная информация о том, что «часть экспедиции под непосредственным руководством Вилькицкого 24 мая 1900 г. вышла из Архангельска на пароходе «Пахтусов».

⁵⁹³ Там же. Л. 86.

направление было NW–SO 23° (вместо 16°). Несмотря на тщательный промер квадрата со сторонами две мили, банка обнаружена не была. Характер измеренных глубин (от 18,5 до 72 саж.) показал, что существование 11-футовой банки в обследованном районе маловероятно⁵⁹⁴.

При дальнейшем плавании «Пахтусов» посетил Корабельную бухту, становище у Цып-Наволока, Вайда-губу, Печенгу и Айновы острова.

2 июня Варнек привел судно в Екатерининскую гавань, где на другой день уволил команду ко всеобщей, а 4 июня (в воскресенье) к обеду. Затем «Пахтусов» снялся с якоря и снова пошел к банке у Баргоутного мыса. По окончании работ пароход встал на якорь в Кильдинском проливе у мыса Могильного. 5 июня в 7 часов вечера «Пахтусов» встал на якорь у Лицкого становища. В период резкого усиления ветра пароход стал дрейфовать, поэтому он снялся с якоря и вышел в море. Сделав переход в 28 миль при SW-шторме, Варнек в 1 час ночи пришел в Восточный залив у полуострова Нокуев и отдал якорь в Ивановской бухте.

В 8 часов утра 7 июня «Пахтусов» снялся с якоря и вышел в океан для следования в Белое море. Во время перехода бушевал шквал со снегом, было очень большое волнение, но Варнек еще раз убедился в прекрасных мореходных качествах парохода⁵⁹⁵.

Кроме гидрографических работ, на «Пахтусове» выполнялись метеорологические и гидрологические наблюдения. Целью этих исследований (которые уже два лета производились экспедицией) было установление связи между температурой и соленостью воды на разных глубинах и придонной жизнью в Северном Ледовитом океане с такими же элементами в Белом море. Поэтому первая гидрологическая станция была сделана у Зимнегорского маяка. Организация этих исследований была 8 июня 1900 г. описана капитаном 2-го ранга Варнеком в его рапорте на имя Вилькицкого:

«...Со дня ухода из Архангельска начались правильные метеорологические и гидрологические наблюдения в установленные часы. Чтобы несколько облегчить работу трех офицеров, исполняющих, кроме вахтенной службы, обязанности старшего офицера, штурманского офицера и ревизора, я предложил принять участие в метеорологических и гидрологических наблюдениях также и врачу экспедиции коллежскому асессору Чернышеву, который, кроме того, принял на себя составление зоологических коллекций. Для установления связи между температурой, соленостью на разных глубинах и придонной органической жизнью

⁵⁹⁴ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год / СПб.: 1901. – С. 94.

⁵⁹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 98–99.

в Ледовитом океане, исследования которых уже два лета производились экспедицией с такими же элементами в Белом море, я начал эти исследования с более южных широт, и первая гидрологическая станция была устроена у Зимнегорского маяка.

Для производства наблюдений на гидрологических станциях, как и в два предшествовавших лета, вызывали всех наверх; команда расходилась при этом по установленному расписанию, и каждый из офицеров производил порученные ему наблюдения, а именно: лейтенант Янов определял глубину моря и делал метеорологические наблюдения, мичман Любимов определял прозрачность воды, коллежский асессор Чернышев занимался драгированием, я вместе с штабс-капитаном Морозовым определяли температуру и соленость воды на разных глубинах...»⁵⁹⁶.

Всего в течение полевого сезона 1900 г. было сделано 11 глубоководных станций, причем 7 сентября (станция № 10: 70° 12' с. ш., 60° 46' в. д.) – до глубины 217 саженей. В том же году наблюдения были опубликованы – как обычно, с предисловием Варнека. К изданию была приложена «Карта распространения границ льдов и плавания парохода "Пахтусов" с 15^{го} апреля по 28^е сентября 1900 г.»⁵⁹⁷.

Следует отметить, что в 1899 г. офицерами «Пахтусова» было выполнено 20 глубоководных станций, а также – отдельно – «Наблюдения над температурой и удельным весом воды у границы льдов»⁵⁹⁸.

Однако вернемся к рапорту Варнека от 8 июня 1900 г. Кроме описания метеорологических и гидрологических работ, он указал следующее:

«...Во всех вновь посещенных местах я пользовался случаем собирать образцы горных пород для пополнения геологической коллекции, переданной для обработки в С.-Петербургский университет минувшею зимою.

Плавание на Мурман сопровождалось почти все время холодными погодами; было только три хороших, сравнительно теплых дня, 28^{ое}, 29^{ое} мая и 4^е июня, которыми и удалось воспользоваться для работ у острова Кувшин и Баргоутного мыса»⁵⁹⁹.

⁵⁹⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 93–94.

⁵⁹⁷ Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1900 года. – СПб.: 1900.

⁵⁹⁸ Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1899 года. – СПб.: 1900.

⁵⁹⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 99–99 об.

Относительно результатов крейсерства Варнек сообщал, что *«иностранных, промышляющих у наших берегов, нигде не пришлось встретить»*. Норвежцы не были ранней весной и в Горле Белого моря, где они ежегодно промышляли. По сведениям поморских промышленников, вместо Белого моря норвежцы в феврале пошли к берегам Новой Земли – куда-то к северу от Маточкина Шара⁶⁰⁰.

В то время, когда его помощники работали на Мурмане, Вилькицкий, получив в Архангельске определение времени по способу Цингера, отправился на Летний берег Белого моря на частном пароходе. Он высадился у Пертоминского монастыря⁶⁰¹, где 30 мая в ясную ночь ему удалось определить «широту времени» и азимут одной из сторон триангуляционного треугольника *«с полным исключением инструментальных ошибок»*⁶⁰².

31 мая Вилькицкий отправился на карбасе далее по Летнему берегу, однако, когда он прошел траверз Унского огня, начался шторм. Выбрав удобное место и приняв меры предосторожности к сохранности хронометров от ударов о дно шлюпки, Вилькицкий и его гребцы выбросились попутным ветром на берег, где укрылись от непогоды в рыбацкой избе⁶⁰³. Подробности этих событий Вилькицкий в своем рапорте от 10 июня 1900 г. изложил так:

*«...Часа через 3 сила ветра достигала баллов 8, тогда я послал в деревню Яренгу⁶⁰⁴, бывшую от нас в 16^{ми} верстах, за лошадью. К утру того же дня принесло с моря шняку и выбросило в версте от нас; из трех человек ее команды один утонул в нескольких сажнях от берега, а двое были выброшены живыми, но один из них, потеряв силы, тут же скончался. На следующий день при помощи пришедших людей мы тронулись к деревне, которой и достигли утром 2^{го} июня через 8 часов пути. Хронометры несли завернутыми в узел на длинном шесте...»*⁶⁰⁵.

Шторм продолжался до 5 июня. Когда небо стало ясным, Вилькицкий получил такое же определение места и азимута, как и в Пертоминском монастыре.

⁶⁰⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 100–100 об.

⁶⁰¹ Пертоминский Спасо-Преображенский монастырь – упраздненный в 1920 г. православный мужской монастырь, находившийся в поселке Пертоминск около 125 км к северу от Архангельска.

⁶⁰² Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год / СПб.: 1901. – С. 94.

⁶⁰³ Там же.

⁶⁰⁴ Яреньга (Яренга) – старинная поморская деревня на Летнем берегу Онежского полуострова в районе Двинской губы Белого моря на северо-западе Архангельской области.

⁶⁰⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 91 об.

6 июня на карбасе Вилькицкий вернулся в монастырь, где находился пароход «Лейтенант Овцын», на котором он и вернулся в Архангельск почти одновременно с «Пахтусовым»⁶⁰⁶. Оттуда (из Соломбалы) он 9 июня телеграфировал о результатах работ начальнику ГГУ, в том числе указав, что *«Янов очень полезен, было бы важно для дела, если бы он остался, хотя бы до сентября. Прошу ходатайства, не откажите телеграфировать...»*⁶⁰⁷.

10 июня 1900 г. Вилькицкий отправил в ГГУ очередной рапорт с изложением последних событий. Он, в частности, сообщал о том, что в Архангельске *«мы узнали о смерти столь много потрудившегося на пользу Севера Лейтенанта Виткова и отслужили по нем панихиду»*. В заключительной части рапорта Вилькицкий в очередной раз поднимал кадровый вопрос. Он указывал следующее:

*«...Командир парохода (Варнек. – В.С.) мне доложил, что Лейтенант Янов выказал себя необычайно полезным во всех сторонах судовой службы и в гидрографическом деле и просил ходатайствовать о его оставлении хотя бы на лето. О чем я, видя сколько важно для дела сохранение его в экспедиции, имел уже честь просить Главное Гидрографическое Управление. На случай, если это ходатайство уважено быть не может, я имею честь покорнейше просить о назначении на вакантную должность помощника начальника экспедиции Лейтенанта Сергея Бутакова и на этот случай я просил Директора маяков озаботиться помещением этого офицера на пароходе, который 10^{го} Июля отправится из Архангельска на Печору...»*⁶⁰⁸.

11 июня в Архангельске Вилькицкий получил для сделанного хронометрического рейса заключительное определение времени по способу Цингера.

14 июня он отправил из Соломбалы в ГГУ следующую телеграмму:

*«Догрузились. Завтра уходим по назначению. Зайдем Соловецк взять оставленный дом. Распоряжение об лейтенанте Янове прошу сообщить срочной телеграммой в Контору Мурманского пароходства на мое имя, тогда она будет нам доставлена пароходом, отходящим отсюда субботу 1 час дня»*⁶⁰⁹.

Когда 16 июня 1900 г. генерал-лейтенант Михайлов доложил о рапорте и телеграмме Вилькицкого адмиралу Ф.К. Авелану, то управляющий

⁶⁰⁶ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год / СПб.: 1901. – С. 94.

⁶⁰⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 77 (То же: РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 88).

⁶⁰⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 91 об. – 92.

⁶⁰⁹ Там же. Л. 89.

Морским министерством разрешил оставить лейтенанта Янова в экспедиции до сентября месяца, а затем отправить его в Петербург⁶¹⁰. На следующий день телеграмма Михайлова об этом была отправлена полковнику Вилькицкому в Архангельск, в контору Мурманского пароходства⁶¹¹.

Однако Вилькицкого в Архангельске уже не было: 15 июня пароход «Пахтусов» с членами экспедиции вышел в море для следования к месту работ в устье реки Печоры и в проливе Югорский Шар⁶¹².

По пути к месту работ «Пахтусов» зашел сначала в Соловецкий монастырь для погрузки оставленного там ранее в разобранном виде дома, затем перешел в Лумбовский залив, где 19 июля была произведена мензультная съемка глубокой части залива, в которой также был выполнен промер. Здесь «Пахтусов» был застигнут сильным штормом, который удалось переждать, стоя на якоре. Это испытание показало, что Лумбовский залив может служить довольно спокойной якорной стоянкой, а по глубинам доступен для больших судов.

При следовании к Печорскому заливу члены экспедиции определили астрономически координаты южной оконечности острова Колгуев и поставили знак в 5,5 сажени высотой. Затем по счислению был определен восточный край идущих на восток от оконечности острова кошек.

Не доходя 28 миль до острова Матвеева, «Пахтусов» встретил лед, обходя который с юга он прошел между отмелью Ермак и Гуляевскими кошками в Печорский лиман. Здесь на борт парохода была принята партия Сергеева, и «Пахтусов», пройдя «с промером» между ближайшими кошками, взял курс на пролив Югорский Шар.

Работы экспедиции А.И. Вилькицкого в проливе Югорский Шар

Не доходя 12 миль до пролива, «Пахтусов» встретил лед, повернул к мысу Гребень, но вновь путь преградило ледовое поле. Двигаясь между льдинами, пароход пошел в бухту Варнека.

В период этой стоянки экспедиция завершила промер бухты Варнека и приступила к сборке дома. В это время произошла встреча двух полярных экспедиций – ГЭСЛО (на пароходе «Пахтусов») и Русской полярной экспедиции Академии наук (на яхте «Заря»). 24 июля 1900 г. командир «Зари» лейтенант Н.Н. Коломейцев,

⁶¹⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 77.

⁶¹¹ Там же. Л. 79–81.

⁶¹² Там же.

выражая беспокойство об ограниченных запасах угля на своей яхте, сказал на прощание Варнеку: *«Ради Бога, напомните в Петербурге, чтобы не забыли нам прислать угля в Порт-Кларенс»*⁶¹³.

В это время льда в проливе стало уже меньше, и потому 26 июля «Пахтусов» перешел к селению, находившемуся на противоположном берегу. Здесь был высажен мичман Новосильцов для продолжения съемки, начатой в 1899 г. Остальные члены экспедиции выполнили шлюпочный и судовой промер пролива, в ходе которого был обнаружен риф, далеко выдавшийся на север от острова Сторожевого. Риф этот оказался крайне опасным, так как глубина с 9 саженей сразу падала на 9 и даже на 5 футов.

В период работ погода была крайне неблагоприятной, а с 29 июля по 4 августа в проливе Югорский Шар был сильный ледоход.

Производя морской промер, «Пахтусов» 8 августа вышел в Карское море, однако в 8 милях от устья пролива Югорский Шар встретил лед. 12 августа лед вошел даже в пролив, но сильный шторм 14 августа очистил пролив. Вплоть до 25 августа экспедиция смогла работать только один день.

Близилась полярная зима, и Вилькицкий принял решение завершить работы. «Пахтусов» зашел в Печорский лиман и 15 сентября возвратился в Архангельск⁶¹⁴.

Следует отметить, что в период этого плавания офицеры ГЭСЛО продолжали обработку материалов текущего полевого сезона. Так, например, 8 августа 1900 г. Вилькицкий с оказией отправил в ГГУ следующий рапорт:

«Во время крейсерства парохода "Пахтусов" у Мурманского берега штабс-капитаном Морозовым были составлены заметки по лоции этого берега, которые имею честь при сем представить в ГГУ вместе с рапортом командира парохода. В своем рапорте капитан 2-го ранга Варнек указывает на необходимость, вследствие неверности карт, производства новой описи Ивановской бухты, представляющей закрытую от всех ветров якорную стоянку, а также на необходимость исследования устья р. Ивановской. К сему я долгом считаю присовокупить, что из многих неверностей карты Мурманского побережья, очень бойкого

⁶¹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 45. По неизвестной нам причине А.И. Варнек своевременно этого не сделал. Только 29 декабря 1900 г. он представил соответствующий рапорт начальнику ГГУ, который распорядился препроводить его в «Комиссию по снаряжению Экспедиции для исследования Сан[н]иковой Земли, состоящей при Императорской Академии наук». 12 января 1901 г. рапорт Варнека был направлен в Академию наук. 29 января 1901 г. академик Ф.Б. Шмидт сообщил в ГГУ, что ему известно о необходимости выслать для «Зари» уголь (РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 45, 48, 54).

⁶¹⁴ Отчет о действиях Главного гидрографического управления... за 1900 год... – С. 95, 96.

и в смысле торгового мореплавания и в смысле рыбных и звериных промыслов, некоторые особого значения для плавания не имеют, но в исследовании губ и бухт побережья надобность ощущается большая»⁶¹⁵.

31 августа 1900 г. эти материалы уже были получены в ГГУ, а 6 сентября помощник начальника ГГУ генерал-майор И.П. Колонг распорядился: *«Внести матерьял по Лоции Мурманского берега»⁶¹⁶.*

17 августа Вилькицкий отправил в ГГУ, в дополнение к рапорту от 10 июня 1900 г., планы промеров, произведенных у мыса Баргоутного и у Семи островов, а также карту галсов промера у о. Кувшин. Они были подписаны капитаном 2-го ранга Варнеком⁶¹⁷.

19 августа 1900 г. Вилькицкий подготовил на имя начальника ГГУ следующий рапорт:

«...Имею честь при сем представить в ГГУ отчетную карту съемочных и промерных работ в Югорском шаре, а также фотографию знака, поставленного нами на южной оконечности о-ва Колгуев и фотографию двух плавучих знаков, построенных для установки их в Печорском заливе, как вспомогательных для определения места судна при производстве промера у кошек № III и № IV, т.е. вдали от берега.

Знаки эти можно будет поставить между берегом и кошками, их будет хорошо видно с кошек, а с них будут видны береговые знаки. Их построил нам инженер шведской компании Энгвалт, управляющий на Печере лесосплавным делом, обошлись они 200 рублей – оба без оплаты одного личного труда г. Энгвалт, от которой он отказался.

Широта знака, поставленного на о-ве Колгуева 68°40'30'', а долгота 48°59'35''. Определение это показывает, что южная оконечность о-ва лежит также миль на 6 ½ восточнее, чем дано на картах, как и северная его оконечность по определениям Подполковника Жданко, и что восточный край кошек удлинился вероятно продолжающимся намыванием.

При сем я имею честь приложить карту с показанием относительного положения этого острова по генеральной карте и по двум упомянутым определениям»⁶¹⁸.

Фотографировал знаки лейтенант Янов, план Югорского Шара по работам ГЭСЛО 1898 и 1900 гг., а также калька с уточнением положения о. Колгуев была подписана Вилькицким⁶¹⁹.

⁶¹⁵РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 141.

⁶¹⁶Там же. Л. 137–140 б.

⁶¹⁷Там же. Л. 137.

⁶¹⁸Там же. Л. 149–149 об.

⁶¹⁹Там же. Л. 149 б, 150, 151, 152 а, 152 б.

31 августа на этом рапорте К.И. Михайлов предписал: *«К докладу Управляющему Мин[истерств]-ом. Положение Ос[трова]. Колгуев исправит на картах»*. 1 сентября 1901 г. о рапорте Вилькицкого было доложено управляющему Морским министерством⁶²⁰.

16 сентября 1900 г. Вилькицкий отправил телеграмму о результатах последних работ «Пахтусова»:

*«...Югорский шар закончил. Условия безопасного плавания вполне выяснены. Судходную часть шара составляет полоса шириной одну милю. Случаев к описи Карского моря не представилось. Помимо частых ветров неблагоприятного направления погоды исключали возможность обсервации. 25 августа было повторено плавание в Карское море. Лед редкий против Югорского шара, хотя отдельные льдины очень большие. Оба дня плавания – туманы»*⁶²¹.

В последней телеграмме из Соломбалы 22 сентября 1901 г. Вилькицкий сообщал в Петербург: *«Полагаю выехать 23. Янов также. Разоружение парохода заканчивается»*⁶²².

27 сентября 1900 г., уже находясь в Петербурге, в рапорте на имя начальника ГГУ Вилькицкий запросил разрешение окончить кампанию пароходу «Пахтусов» и чинам экспедиции, команду и пароход передать в заведование штабс-капитану Морозову, а прочим офицерским чинам возвратиться в Санкт-Петербург. Такое разрешение было получено⁶²³.

В тот же день остававшийся за начальника ГГУ генерал-майор И.П. Колонг, ввиду скорого окончания кампании ГЭСЛО и возвращения чинов экспедиции в Санкт-Петербург, отправил в ГМШ отношение с просьбой о прикомандировании к ГГУ офицеров экспедиции Вилькицкого, Варнека, Янова, Новосильцова, Любимова, Сергеева, а также врача Чернышева «для обработки добытых ими материалов»⁶²⁴.

30 сентября 1900 г. Вилькицкий рапортом донес в ГГУ, что чины ГЭСЛО и пароход «Пахтусов» 27 сентября окончили кампанию⁶²⁵.

В Санкт-Петербурге (осень 1900 – весна 1901 гг.)

После прибытия в Петербург Вилькицкому следовало отчитаться перед командованием и по вопросу охраны промыслов. 11 октября 1900 г. он представил в ГГУ рапорт командира парохода «Пахтусов»

⁶²⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 149 а.

⁶²¹ Там же. Л. 153.

⁶²² Там же. Л. 154.

⁶²³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 19.

⁶²⁴ Там же. Л. 20–20 об.

⁶²⁵ Там же. Л. 21.

капитана 2-го ранга Варнека от 16 сентября сего года за № 192 по предмету охраны промыслов у северных берегов Европейской России. Приведем его фрагмент:

«...Промыслы в Белом море и на Мурмане не представляют большой трудности, и нужна охрана этих морей, чтобы иностранцы там не промыслили. Совсем в других условиях северные берега Новой Земли и Карского моря. Сама природа охраняет эти берега, окружая их большую часть года непроходимыми льдами; движение этих льдов до сих пор почти не изучено, и всякий промышленник, будь он русский или иностранец, посещающий эти места, дает неоцененные сведения для мореплавания о встреченных в этих водах льдах. Уже 140 лет прошло с тех пор, как русский промышленник Савва Лошкин обогнул Новую Землю с севера, и после него нет больше сведений о посещении русскими промышленниками берегов Новой Земли, лежащих к северу от Маточкина Шара, а отважные норвежские промышленники почти ежегодно посещают эти берега, обходя нередко кругом Новой Земли; они, подвергая свою жизнь большим опасностям, являются пионерами в этих плаваниях и имеют драгоценные сведения о положении льдов в разное время года, которые, к сожалению, не всегда делаются достоянием морской науки. Плавание яхты "Нора", в этом году достигшей мыса Нассау на Новой Земле под $76\frac{1}{2}^{\circ}$ северной широты в весьма разное время года (24 июня) и бывшей почти в такой же широте в Карском море, в высшей степени поучительно...

Ввиду вышеизложенного, мне кажется, что следовало бы установить некоторое различие в применении инструкции об охране промыслов между иностранцами в легко доступных водах и в таких водах, в которых они подвергаются большим опасностям и где русских не бывает.

Можно было бы принять Маточкин Шар для такой границы в Ледовитом океане и парал[л]ель Шараповых кошек для Карского моря...

...Прилагаю при этом ... три подписки о воспреещении промыслов в наших водах, отобранных от шкиперов норвежских промысловых яхт "Нора", "Фрам" и "Вега"»⁶²⁶.

Для примера приведем одну из таких подписок:

«Дана сия подписка в том, что мне объявлено, что промыслы иностранных подданных запрещены в русских территориальных водах.

Югорский Шар

17/30 августа 1900 г.

Подписал: SlupFram Severin Jensen»⁶²⁷.

⁶²⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 160 об. – 161 об.

⁶²⁷ Там же. Л. 163.

19 октября 1900 г. генерал-майор И.П. Колонг, оставшийся за начальника ГГУ, отправил рапорт Вилькицкого со всеми приложениями в ГМШ⁶²⁸.

К этому времени полковник Вилькицкий уже полностью окунулся в текущие дела, связанные как с обработкой материалов, так и – в еще большей степени – в подготовке ГЭСЛО к новому полевому сезону.

13 октября Реунов информировал ГГУ, что ближайшим циркуляром все чины ГЭСЛО будут на зимнее время прикомандированы к ГГУ, однако прикомандирование лейтенанта Янова *«не должно влиять на задержку по постройке крейсера "Паллада" по штурманской части»*⁶²⁹.

Однако через неделю Реунов в своем отношении в ГГУ просил отправить младшего врача Чернышева «в наличие экипажа» в связи с наличием препятствий со стороны Главного медицинского инспектора флота к его прикомандированию. Получив от ГГУ предписание об этом, Вилькицкий уже 27 октября донес в Управление, что сделал такое распоряжение⁶³⁰.

Одной из задач являлось комплектование команды парохода «Пахтусов» в связи с увольнением со службы нижних чинов. 11 октября 1900 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт командира парохода «Пахтусов» капитана 2-го ранга Варнека от 19 сентября о назначении в команду на *«вакации, оставшиеся свободными после увольнения нижних чинов в запас флота, одного рулевого, четырех матросов, одного сигнальщика, одного машинного квартирмейстера самостоятельного управления и одного машиниста»*⁶³¹.

Уже через три дня контр-адмирал Реунов в своем ответе на ходатайство ГГУ сообщил, что о пополнении команды парохода «Пахтусов» сделано распоряжение⁶³².

17 ноября 1900 г. Вилькицкий представил в ГГУ еще один рапорт командира парохода «Пахтусов» о назначении на имеющиеся «вакации» одного кочегара и одного матроса рулевого. Через неделю, 24 ноября, контр-адмирал Реунов сообщил, что сделано распоряжение о назначении в команду парохода «Пахтусов» кочегара и рулевого и об отправке их в Архангельск к весне 1901 г.⁶³³

Интересно, что в эти же дни мичман Любимов представил полковнику Вилькицкому рапорт *«о противудисциплинарных проступках унтер-офицера охранной команды Зимнего дворца Алексея Соловьева»*. Начальник ГЭСЛО 16 ноября 1900 г. представил его начальнику ГГУ.

⁶²⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 165.

⁶²⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 28.

⁶³⁰ Там же. Л. 29, 32.

⁶³¹ Там же. Л. 16, 24.

⁶³² Там же. Л. 27.

⁶³³ Там же. Л. 33, 34, 37.

Генерал-лейтенант К.И. Михайлов, ознакомившись с рапортом Любимова 18 ноября, пригласил Вилькицкого переговорить с ним «по настоящему делу». Очевидно, после такой беседы и, возможно, дополнительных консультаций с кем-то из руководителей Морского министерства Михайлов 27 ноября распорядился «препроводить» документы об унтер-офицере в ГМШ. Это было сделано 28 ноября 1900 г.⁶³⁴ К сожалению, в чем заключались проступки А. Соловьева, выяснить не удалось.

В тот же день Вилькицкий представил в ГГУ рапорт мичмана Новосильцова, в котором он просил о выдаче ему билета для занятия гимнастикой в Адмиралтейском гимнастическом зале и особенно ходатайствовал об этом ввиду того, что *«он провел лето в неблагоприятных для здоровья условиях и таковые же ожидают его в настоящем году»*. Однако начальник ГГУ распорядился отложить этот вопрос «до осени» – «за неимением казенных вакансий»⁶³⁵.

В декабре Вилькицкому вновь пришлось заниматься нижними чинами. 9 декабря он представил в ГГУ рапорт с приложением рапорта командира парохода «Пахтусов» о производстве нижних чинов парохода в «высшие статьи и звания». Эти документы были отправлены в ГМШ. Однако 19 декабря 1900 г. контр-адмирал Реунов в своем отношении в ГГУ указал, что ГМШ сообщил командиру порта Императора Александра III и командующему Сводным отрядом относительно производства нижних чинов, указанных в рапорте командира парохода «Пахтусов» от 10 ноября с.г. за № 258, однако уведомил, что *«все подобные ходатайства должны быть представляемы непосредственно командиром судна подлежащему экипажному командиру»*⁶³⁶.

Первые месяцы 1901 г. для офицеров ГЭСЛО шли своим чередом: они занимались обработкой материалов прошедшего полевого сезона и готовились к новому сезону гидрографических работ. Некоторым посчастливилось побывать в отпуске. Так, например, по ходатайству Вилькицкого, лейтенанту Янову 22 января 1901 г. был предоставлен отпуск «на три недели во внутрь Империи» – в г. Вильно⁶³⁷.

Через два дня начальник ГГУ генерал-лейтенант Михайлов направил ректору Императорского Санкт-Петербургского университета геологические и зоологические коллекции, собранные летом прошлого года на нескольких пунктах русского побережья Ледовитого океана ГЭСЛО. В сопроводительном письме Михайлов, в частности, указал следующее:

⁶³⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 35, 38.

⁶³⁵ Там же. Л. 39, 40.

⁶³⁶ Там же. Л. 41, 42.

⁶³⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 49–51.

«...Зоологические коллекции являются исключительно продуктом драгировок, произведенных в Ледовитом океане. Работы экспедиции будут продолжаться несколько лет, и таким образом явится возможность ежегодно передавать научные коллекции в Императорский Университет, как об этом уже сообщалось в отношении ГГУ от 22 февраля 1900 года за № 827 на имя Вашего Превосходительства.

Расходы, сопряженные с обработкой, могут быть покрыты из средств экспедиции Северного Ледовитого океана, с тем условием, чтобы отчеты по обработке материалов присылались в ГГУ, на имя Начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Все коллекции, по окончании обработки, будут представлены в полную собственность Императорского Санкт-Петербургского Университета»⁶³⁸.

7 февраля 1901 г. Вилькицкий представил в ГГУ карту СЛО с показанными на ней глубинами, полученными во время плавания экспедиции в 1900 г., и с поправками в положениях мыса Канина и острова Колгуева. На следующий день Михайлов предписал Картографической части воспользоваться этими материалами «для исправления карты»⁶³⁹. Через два месяца, 6 апреля 1901 г., Вилькицкий представил в ГГУ оригинал карты Югорского Шара в масштабе 1 миля в дюйме, составленный по работам ГЭСЛО в 1898–1899 и 1900 гг. 10 апреля Михайлов распорядился: *«Издать временную карту и приступить к изданию на меди»⁶⁴⁰.*

13 апреля Вилькицкий представил начальнику ГГУ рапорт с приложением письма шведско-норвежского посланника, в котором он просил Вилькицкого сообщить условия участия в экспедиции шведского ученого *NN* для производства биологических и ботанических исследований. При этом Вилькицкий в рапорте указал, что кают на пароходе «Пахтусов» семь, а офицеров – восемь.

Однако после доклада К.И. Михайлова управляющему Морским министерством П.П. Тыртов приказал отклонить просьбу шведско-норвежского посланника⁶⁴¹. 17 апреля 1901 г. Михайлов подписал следующее отношение начальнику ГЭСЛО:

«...Управляющий Морским министерством не признал возможным разрешить зачислить шведского ученого Otto Ekstrem членом вверенной Вам экспедиции, ввиду того что экспедиция уже при существующем составе ее стеснена помещением и назначение в состав ее даже

⁶³⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 53–53 об.

⁶³⁹ Там же. Л. 13.

⁶⁴⁰ Там же. Л. 38.

⁶⁴¹ Там же. Л. 41.

одного лишнего человека повело бы к большому стеснению остальных участников. Вместе с тем Управляющий Морским министерством обратил внимание на то обстоятельство, что принятие вышеозначенного ученого в экспедицию возлагало бы некоторые обязательства на Морское министерство, могущие заставить уклониться от прямых целей экспедиции.

Сообщая об изложенном, Главное Управление возвращает при этом письмо Шведско-Норвежского посланника и просит Ваше Высокоблагородие ответить на него согласно вышеизложенному»⁶⁴².

МПС и исследование бара Печоры

9 марта 1901 г. начальник Управления водяных и шоссейных сообщений и торговых портов МПС Б.Е. Иваницкий направил в ГГУ отношение, касавшееся исследований мелководного бара реки Печоры в связи с письмом Архангельского губернатора. При этом указывалось, что начальником работ Архангельского порта в 1897 г. при рекогносцировке реки Печоры от ее устья до села Куи попутно произведены были лишь промеры по существовавшему в то время судоходному фарватеру.

Иваницкий просил ГГУ сообщить данные, полученные экспедицией под руководством полковника Вилькицкого по отношению к лиману и бару р. Печоры *«с препровождением, если возможно, карты лимана р. Печоры, исправленной по последним промерам вышеназванной экспедиции»⁶⁴³.*

Далее Иваницкий указал, что если в навигацию 1901 г. в устье р. Печоры будет отправлена гидрографическая экспедиция от морского ведомства, то Управление *«полагало бы просить ГГУ, в видах уменьшения расходов по организации отдельных исследований и с целью ускорения дела, не будет ли признано целесообразным произвести дальнейшее исследование в лимане р. Печоры совместно, или при денежном содействии со стороны МПС, причем ГГУ может быть, признало бы возможным принять на себя производство дополнительных исследований на बारे р. Печоры в вышеуказанном направлении на основании имеющей быть установленной между Управлениями программы»⁶⁴⁴.*

В заключение Иваницкий просил сообщить о своем заключении *«в возможно непродолжительном времени, чтобы еще предстоящим летом возможно было бы произвести изыскания в устьях реки Печоры»⁶⁴⁵.*

⁶⁴² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 44–44 об.

⁶⁴³ Там же. Л. 23 об.

⁶⁴⁴ Там же. Л. 23 об. – 24.

⁶⁴⁵ Там же. Л. 23–24.

Предложение Б.Е. Иваницкого заслуживало внимания. Поэтому 27 марта Михайлов отправил в Управление Водяных и Шоссейных сообщений и торговых портов ответ, в котором сообщал, в частности, следующее:

«...Опись берегов Печорского лимана и производство промера на его фарватерах Гидрографическая Экспедиция Северного Ледовитого Океана производила урывками, лишь в то время, когда экспедиция в зависимости от климатических условий, оказывалась свободною от этих работ в Ледовитом океане, т.е. в начале весны или осенью. Сделанные в два прошлые года исследования показали, что фарватеров, ведущих через лиман к р. Печоре два: один, существовавший до сего времени и идущий мимо острова Песякова (Варандей) с глубиной 29 и более фут, другой, вновь открытый, между кошками №№ III и IV, такой же глубины, столь же удобный, но короче первого на 75 морских миль, т.е. на 1300 (правильно: 130. – В.С.) верст, почему ему и было уделено наибольшее внимание, выяснившее, что главной причиной трудности обследования этого фарватера служило неверное положение кошек, которые, как показали астрономические определения экспедиции, лежат не в 22 милях от берега, а в 13.

В предстоящую навигацию предполагается закончить съемку южного берега лимана и заняться отысканием в лимане якорных стоянок, удобных для разгрузки. Для производства съемки один офицер экспедиции уже отправился на берега лимана зимним путем, а с открытием навигации архангельской торговой фирмой "Ульсен и К°" будет представлен на все лето за собственный ее счет пароход, который под руководством одного из офицеров экспедиции будет специально занят отысканием якорных стоянок.

Таким образом, работы в Печорском лимане в этот год будут продолжаться непрерывно в течение всего лета, благодаря чему Главное Гидрографическое Управление имеет возможность пойти навстречу Управлению Водяных и Шоссейных сообщений в его, важных для плавания в реку Печору, начинаниях и в целях ускорения дела готово принять на себя производство дополнительного исследования бара р. Печоры на основании особой программы, при денежном содействии со стороны Министерства Путей Сообщения...»⁶⁴⁶.

Михайлов сообщал также, что по сведениям, полученным начальником экспедиции Вилькицким от местных рыбаков, кроме фарватера, «через бар обставленного, как показано на прилагаемой карте, вехами, имеется еще фарватер южнее, лежащий ближе к Болванскому носу, на котором однако есть 6-футовая глубина, но на незначительном протяжении».

⁶⁴⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 31–31 об.

Михайлов отмечал, что этот фарватер короче северного и ведет в Болванскую губу, где соединяется с 19-футовым фарватером. Поэтому он считал важным направить изыскания сначала на местность, ближайшую к Болванскому носу, в направлениях, которые отмечены на прилагаемой карте. *«Если подтвердится существование этого фарватера, то, помимо сокращения протяженности углубительных работ почти вдвое, последние дадут возможность открыть фарватер, вход на который можно будет обозначить береговым створом, между тем как вход у существующего ныне фарватера возможно обозначить только флаг-бумом, отыскивать который среди мелей на большом плесе и затруднительно, и тревожно»*, – резюмировал Михайлов⁶⁴⁷.

Программу исследований, по мнению Гидрографического Управления, проще всего было бы составить при Управлении Водяных и Шоссейных сообщений «особою комиссиею» с участием начальника ГЭСЛО и одного из его помощников.

В заключение Михайлов просил Управление Водяных и Шоссейных сообщений уведомить по существу данного вопроса *«в возможно непродолжительном времени, так как срок отправки чинов гидрографической экспедиции по прямому своему назначению наступает 15 апреля»* и указал, что *«карта всех работ экспедиции в Печорском лимане будет вслед за сим доставлена»*⁶⁴⁸.

К письму прилагалась следующая смета:

Смета расходов по обследованию бара р. Печоры в 1901 г.

Содержание 3 лицам, производящим работы – 4200 руб.

Жалованье 18 рабочим на 5 месяцев – 2700 руб.

Пищевое довольствие рабочих по 37 ½ коп. в день – 1020 руб.

Покупка им полушубков – 180 руб.

5 палаток – 800 руб.

Складные койки, оленьи постели и утварь – 300 руб.

Приобретение плавучих средств – 1000 руб.

Лоты, линии, сало, вехи и знаки – 400 руб.

Расходы канцелярские, чертежные, телефонные и мелочные – 400 руб.

Путевые расходы – 1500 руб.

Непредвиденные расходы – 500 руб.

Всего 12000 руб.⁶⁴⁹

⁶⁴⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 32.

⁶⁴⁸ Там же. Л. 32 об.

⁶⁴⁹ Там же. Л. 33.

3 мая Иваницкий сообщил о принятом в МПС решении перевести 12000 руб. в ГГУ для исследования в 1901 г. бара реки Печоры согласно с программой, разработанной Управлением Водяных и Шоссейных сообщений и торговых портов совместно с Вилькицким, и просить ГГУ о представлении в обработанном виде данных исследования р. Печоры к 1 января 1902 г. Уже 4 мая Михайлов доложил о решении МПС управляющему Морским министерством и распорядился сообщить начальнику ГЭСЛО «для сведения и руководства»⁶⁵⁰.

Программа обследования бара в устьях реки Печоры

Обследования имеют целью собрание данных для выяснения возможности улучшения судоходных условий в лимане р. Печоры путем углубления землесосом мелководного бара названной реки.

В состав обследования должно войти следующее:

- 1) определение направлений и глубин имеющихся фарватеров;
- 2) сравнение фарватеров между собою в отношении удобства таковых для плавания судов с осадкою в 16 фут. на малую воду, а равно местоположения, протяжения, ширины и глубины бара на них;
- 3) детальное исследование баров со съемкою, промерами и определением грунтов на них с помощью буровых скважин, заложенных до глубины 21 фут;

Примечание. При производстве бурения должен вестись подробный журнал, и независимо от обязательного собирания образцов грунта в пробирные трубки, желательно, чтобы были отдельно представлены образцы каждого грунта в ящиках или мешках в объеме около ½ куб. фут. по каждому грунту. На बारे следует обратить особое внимание на исследование рельефа дна и на то, покрыто ли песчаное дно на बारे твердою песчаною корой, какой она толщины и какого свойства песчаный грунт, входящий в состав этой коры [крупно-зернистый, мелкий, цементированный илом и т. д.].

- 4) определение силы и направления течения при нормальных условиях прилива и отлива, а также при ветрах;
- 5) определение высот прилива и отлива, обыкновенных, сизигийных и в зависимости от ветров;
- 6) собрание сведений о направлении, силе и продолжительности ветров разных румбов компаса;
- 7) собрание сведений о количестве наносов, влекомых рекою, и об отложении их на барах, а вместе с тем и сведения об устойчивости фарватеров и их баров;

⁶⁵⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 45–45 об.

8) определение удобных мест для свалки вычерпанного грунта, причем следует иметь в виду, что осадка землесоса с полным грузом 12 футов, а глубина на месте свалки должна быть, для возможности открыть грузовые ящики, не менее 18 футов;

9) собрание сведений о толщине ледяного покрова, о времени ледохода и о горизонтах воды, при котором происходит ледоход⁶⁵¹.

5 мая Вилькицкий представил в ГГУ рапорт об отпуске капитану Сергееву «авансом из сумм, перечисленных МПС», 8000 руб. на расходы по обследованию реки Печоры, а 15 мая другой рапорт – с просьбой о переводе в Архангельское губернское казначейство на свое имя 4000 руб. из сумм, ассигнованных на исследование бара р. Печоры⁶⁵².

Между этими датами, 12 мая, Вилькицкий получил от начальника ГГУ выписку из предписания о гидрографических работах и копию отчисления Управления водяных сообщений и торговых портов для руководства. Кроме того, ему было предписано:

«При следовании в р. Печору или обратно было бы желательно, чтобы Вы подошли к Медынскому Завороту для осмотра и дополнительного промера в бухте, образуемой этим заворотом, и для выяснения – какого углубления суда могут подходить с моря к этому месту, не задерживаясь однако на этой работе более или менее продолжительное время.

Для надобностей экспедиции Вам предоставляется ставить срубы и устраивать провизионные склады в районе Вашего плавания»⁶⁵³.

Финансовое обеспечение деятельности ГЭСЛО в 1901 г.

1901 г. начался для Вилькицкого с неприятностей. 11 января 1901 г. помощник генерал-контролера Завадский направил в ГГУ запрос о порядке использования денежных средств в самом начале деятельности ГЭСЛО – в мае-июле 1898 г. Департамент военной и морской отчетности просил ГГУ разъяснить, на каком основании:

- 1) была произведена выдача жалованья, столовых и морского довольствия офицерским чинам экспедиции Северного Ледовитого океана с 25 мая по 16 июля из усиленных окладов, согласно Положению об экспедиции 9 февраля 1898 г., но не кредитными рублями, как то установлено Положением, а золотом;
- 2) денежное морское довольствие было выдано находившимся на судне офицерам как чинам гидрографической экспедиции не

⁶⁵¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 47–48.

⁶⁵² Там же. Л. 50, 56.

⁶⁵³ Там же. Л. 53–53 об.

с 18 июля, когда пароход «Пахтусов» прибыл в Архангельск, вся команда была перевезена на судно, и экспедиция могла выступить к месту работ, а с 25 мая⁶⁵⁴.

Только через 3,5 месяца Вилькицкий сумел подготовить развернутый ответ на поставленные вопросы. В начале мая 1901 г. он представил в ГГУ рапорт, в котором, в частности, указал следующее:

«...Имею честь донести ГГУ, что содержание чинам экспедиции отпускалось золотом, согласно точного смысла ст.ст. 40 и 140 кн. XIII Св[ода]. Мор[ских]. Пост[ановлений], и что положение об экспедиции 9-го февраля, касаясь только лишь установления окладов чинам экспедиции, отменяет по отношению их на основании ст. 63 и 70 т. 1. ч. I Св[ода]. Зак[онов]. Рос[сийской]. Имп[ерии]., лишь действием табелей, I, II и III, порядка же и правил выдачи содержаний означенное положение не касается, а потому все постановления, обнимаемые разделом I-м книги XIII Св[ода]. Мор[ских]. Пост[ановлений]. должно считать оставшимися в силе, что же касается установления положением 9-го февраля выдачи морского довольствия в кредитных рублях, то это установление, как предусматривающее лишь нормальные обстоятельства, т.е. нахождение чинов экспедиции в районе, назначенном программой, не может парализовать действие ст. 40 и 140 кн. XIII и таким образом касаться данного частного случая – нахождения чинов экспедиции вне пределов вод России, а что сделанное на Высочайше утвержденном положении об экспедиции указание, что в морское довольствие офицерам и нижним чинам экспедиции определяется размер такового, установленный для заграничных плаваний, но кредитными рублями, не предусматривало нашего плавания за границу, видно из того, что совершенно такой же размер морского довольствия установлен и для чинов экспедиции Байкальского озера и имел своим прецедентом тоже совершенно такое же назначение морского довольствия чинам бывшей гидрографической экспедиции для изучения устьев р.р. Енисея и Оби и части Карского моря, почему следовательно на указание, выраженное в словах: "но кредитными рублями" следует смотреть как на разъяснение, без которого назначение морского довольствия по заграничному положению могло быть понятно в том смысле, что оно должно производиться золотом и во внутреннем плавании.

По второму же запросу Департамента Военно-Морской Отчетности имею честь донести, что выдача морского довольствия началась 25 Мая согласно ст. 38 кн[изги]. XIII Св[ода]. Мор[ских]. Пост[ановлений]., которая только одна может быть применена к экспедиции, не состоящей из

⁶⁵⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 43–44.

постоянных береговых промерных партий, ст. же 39, указывающая, что "чинам, назначаемым для гидрографических работ и в промерные береговые партии, производство морского довольствия начинается со дня отправления их к месту работ", применена быть не может, так как под словами – чины, назначенные для гидрографических работ – разумеются этою статьею лишь чины, действующие не в составе экспедиции и съемок, а отдельно, что видно из того, что если бы законодатель под словами "чинам, назначенным для гидрографических работ" разумел такие установления как экспедиции и съемки, то дальнейшие слова "и в промерные береговые партии" были бы лишними, ибо партии есть такие составные части экспедиции и съемок, на которые дробится каждая экспедиция и каждая съемка и потому все сказанное об экспедиции относится целиком к партиям, ее составляющим, поэтому на ст. 39 следует смотреть как на лишь добавление к ст. 38, т.е. что чины, отдельно назначенные к производству гидрографических работ, и чины промерных партий, но береговых, к которым ст. 38 применена быть не может за неимением у них в своем распоряжении плавучих средств, на которых они могли бы поднять флаг и вымпел и отправиться к месту работ и к которым согласно ст. 1150 Морского Устава они могли бы быть приписаны, морское довольствие эти чины [получают] согласно ст. 39, т.е. со дня отправления к месту работ.

Ввиду такого значения этой статьи применение ее при современном состоянии строя экспедиции и съемок имеет, напр., место для экспедиции Байкальского озера, которая вся состоит из береговых партий и притом описных судов не имеет. Ко вверенной же мне экспедиции ст. 39 могла быть применена лишь в двух случаях: в 1900 году применялась к Капитану Сергееву, Мичману Новосильцову и к нижним чинам, назначенным в их распоряжение, вследствие того, что они выступили к месту работ еще в Марте месяце, т.е. отдельно от экспедиции и ее судов, и в текущем году эта статья была снова применена к Мичману Новосильцову, выступившему к Печорскому лиману 1-го Марта, т.е. также отдельно от экспедиции»⁶⁵⁵.

4 мая 1901 г. рапорт Вилькицкого был отправлен в Департамент военной и морской отчетности⁶⁵⁶. Очевидно, он устроил контрольное ведомство.

Пока длилась эта малоприятная история, начальник ГЭСЛО занимался финансовым обеспечением деятельности экспедиции в новом полевом сезоне. Еще 19 декабря 1900 г. Вилькицкий обратился в ГГУ

⁶⁵⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 81–82.

⁶⁵⁶ Там же. Л. 81.

с просьбой после открытия сметы на будущий год перевести 5000 руб. в Архангельское казначейство, в распоряжение штабс-капитана Морозова *«на расходы по ремонту парохода "Пахтусов", изготовление его к плаванию и содержание его и команды»*. 20 декабря Михайлов распорядился «исполнить своевременно»⁶⁵⁷.

1 февраля 1901 г. Вилькицкий представил в ГГУ счет на сумму 1000 руб. в израсходовании аванса, отпущенного капитану 2-го ранга Варнеку по ассигновке от 27 марта 1900 г., и просил вновь выдать ему авансом 1000 руб. из сметы 1901 г. на приготовление парохода «Пахтусов» в плавание. 7 февраля Михайлов распорядился выдать эту сумму⁶⁵⁸. По рапортам Вилькицкого от 2 и 17 марта 1901 г. Варнеку вновь выдавались суммы по 1000 руб. для этой цели⁶⁵⁹.

Кроме того, на приобретение запасов для кают-компаний парохода «Пахтусов» врачу экспедиции коллежскому асессору Чернышеву в феврале было отпущено 2000 руб., а капитану Сергееву в апреле – на гидрографические расходы 1000 руб.⁶⁶⁰.

22 марта 1901 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт о выдаче подъемных денег офицерским чинам ГЭСЛО и прогонных денег капитану 2-го ранга Варнеку в г. Архангельск, 12 апреля – рапорт с просьбой перевести в Архангельское губернское казначейство из сумм, назначенных на содержание экспедиции, 20000 руб.: в его распоряжение 15000 руб. и в распоряжение штабс-капитана Морозова – 5000 руб. 12 мая 1901 г. Вилькицкому был выдан аванс в размере 1500 руб. на расходы по экспедиции⁶⁶¹.

Помощь фирмы «Ульсен, Стампе и К°»

22 января 1901 г. управляющему Морским министерством П.П. Тыртову было представлено следующее прошение от представителя торгового дома под фирмою «Ульсен, Стампе и К°», архангельского купца Александра Михайловича Починкова, отправленное 19 января из Архангельска:

«В прошедшую зиму мы обратились к Вашему Высокопревосходительству с просьбою об измерении Печорского лимана с целью отправки за границу лесных товаров, купленных нами по контракту с казною.

Хотя теперь измерение начато, но едва ли оно может быть окончено по всему лиману в предстоящее лето.

⁶⁵⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 1.

⁶⁵⁸ Там же. Л. 7.

⁶⁵⁹ Там же. Л. 19, 25.

⁶⁶⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 14, 36.

⁶⁶¹ Там же. Л. 29, 39, 54.

Между тем опыты погрузки лесных товаров прошедшим летом Шведским лесопромышленным Обществом Печора у мыса Двойничного доказали непригодность этого места как стоянки для догрузных судов.

Заход в Печорский лиман между Гуляевскими кошками № III и IV вследствие измерения Полковника Вилькицкого в 1899 и частью в 1900 году можно теперь считать обеспеченным.

Чтобы можно [было] производить погрузку судов за баром, остается отыскать стоянку, годную как для заграничных пароходов, так и для догрузных судов за кошкою № 3 или между этой кошкой и баром.

Для ускорения измерения этого пространства с целью отыскания такого рода стоянки мы согласны предоставить в распоряжение Гидрографического Управления пароход "Котлас" с топливом и командой бесплатно в течение предстоящей навигации и почтительнейше просим Ваше Высокопревосходительство, если Вы находите возможным принять наше предложение, сделать надлежащие распоряжения и о последующем нас уведомить.

На ответ прилагаем марку 80-копеечного достоинства»⁶⁶².

Ознакомившись с письмом, Тыртов распорядился, чтобы ГГУ доложило ему «с картою». 23 января начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов распорядился, чтобы предварительно ему доложили «по Экспедиции Ледовитого океана». Это сделал Вилькицкий. 29 января Михайлов произвел доклад Тыртову и получил соответствующие указания⁶⁶³.

1 января 1901 г. начальник ГГУ подписал следующий ответ торговой фирме «Ульсен, Стампе и К°»:

«...Главное Гидрографическое Управление имеет честь сообщить Вам, что Управляющий Морским министерством разрешил воспользоваться Вашим пароходом "Котлас", чтобы произвести исследование Печорского лимана, с целью отыскания между баром и кошками удобной якорной стоянки, но при условии, что во время работ пароход не будет исполнять других каких-либо поручений от фирмы.

Исследования эти будут поручены Гидрографической Экспедиции Северного Ледовитого Океана, для чего, как полагает возможным Начальник экспедиции, будет назначен на пароход "Котлас" один офицер экспедиции и 3 нижних чина на всю навигацию, если на пароходе найдется для них помещение.

Сообщая об изложенном, Главное Гидрографическое Управление просит Вас уведомить, где зимует пароход и с какого времени он может

⁶⁶² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 4–4 об.

⁶⁶³ Там же. Л. 4.

быть предоставлен в полное распоряжение Начальника экспедиции для просимых Вами исследований, а также можете ли Вы в Печоре предоставить экспедиции лес для постройки знаков на кошках №№ III и IV, необходимых для производства этих работ»⁶⁶⁴.

15 апреля 1901 г. купец А.М. Починков в своем ответе в ГГУ сообщал, что пароход «Котлас» во время работ не будет исполнять каких-либо других поручений, зимует в Архангельске и может быть предоставлен в распоряжение начальника экспедиции около 20 июня или раньше. *«Кроме общей каюты и кают капитана, штурмана и механика, имеется отдельная свободная каюта для назначаемого офицера и можно в случае надобности еще освободить каюту механика или штурмана, а для нижних чинов, если окажется неудобным поместить их вместе с матросами, можно очень легко устроить помещение в кормовом трюме.*

В Печоре мы не имеем лесных материалов, но мы полагаем, что удобнее будет приготовить означенные знаки здесь и отправить их на пароходе "Котлас"», – сообщал Починков⁶⁶⁵.

20 февраля 1901 г. Михайлов предписал ознакомить с этим письмом Вилькицкого.

О партии мичмана Новосильцова

1 февраля 1901 г. Михайлов представил Тыртову следующий доклад, подготовленный Вилькицким:

«В прошлом году была командирована в Печорский залив для гидрографических работ партия под начальством Капитана Сергеева, в помощь которому был назначен мичман Новосильцов. Партией этой была сделана триангуляция и мензурная съемка берега, лежащего между мысами Константиновским и о-вом Варандеем, и произведен опыт промера по льду. Чтобы закончить это исследование, необходимо продолжить съемку к мысу Двойничному, связав его с Константиновской триангуляцией, продолжить начатый в заливе промер по льду, выяснить шлюпочным промером риф у мыса Горелка и, наконец, связать о-в Чаячий с о-вом Варандеем.

Ввиду этого Главное Гидрографическое Управление полагало бы в нынешнем году желательным вновь отправить туда партию, но в составе только одного офицера, при 4 нижних чинах и 7 вольнонаемных, в число которых включить одного из учеников архангельских мореходных классов для помощи офицеру с научной стороны дела и для замещения его во время работ в случаях особой крайности.

⁶⁶⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 5–5 об.

⁶⁶⁵ Там же. Л. 18–18 об.

Работы эти Главное Гидрографическое Управление полагало бы поручить Мичману Новосильцову, как офицеру, вполне уже усвоившему их производство и испытанному в перенесении трудностей этой командировки, снабдив при этом нижних чинов по примеру прошлого года теплой одеждой из оленьих шкур, короткими полушубками, а также теплой обувью.

Из С.-Петербурга мичман Новосильцов должен выехать в г. Архангельск в конце февраля месяца, а в начале Марта он уже с партией должен будет выехать на почтовых лошадях до ст. Койнас, от нее же до Пустозерска на "долгих", относительно найма которых уже сделан соответствующий договор, так как имеемых на станциях немногих лошадей не хватает. В Пустозерске мичмана Новосильцова встретит самоед с 84 оленями, принадлежащими экспедиции, и еще 40 оленей, нанятыми для доставки партии к месту работ.

От г. Архангельска до ст. Койнас – 580 верст, откуда до Пустозерска 520 и от Пустозерска до места работ – 200 верст.

Все расходы, вызываемые этой командировкой, включая сюда прогонные деньги офицеру и морское довольствие ему и нижним чинам, могут быть покрыты из сумм, назначенных на содержание экспедиции...»⁶⁶⁶.

3 февраля 1901 г. Тыртов согласился с этим предложением, Михайлов распорядился об исполнении, а Вилькицкий получил копию доклада⁶⁶⁷.

6 февраля начальник ГЭСЛО обратился в ГГУ с просьбой о выдаче мичману Новосильцову на расходы по командировке авансом 8000 руб. из сумм, назначенных на содержание экспедиции. Михайлов разрешил «выдать авансом под отчет»⁶⁶⁸.

23 февраля 1901 г. Михайлов отправил два отношения о предстоящей командировке Новосильцова. Архангельскому губернатору он сообщал следующее:

«Для продолжения гидрографических работ в Печорском лимане... командировается Мичман Новосильцев с 3 нижними чинами и 6 вольнонаемными.

Партии этой поручается закончить съемку берега лимана и произвести промер по льду вокруг мыса Горелка, чтобы тем определить, сколь близко к нему могут придерживаться проходящие мимо суда, и произвести промер от мыса Горелка по направлению к выходу из лимана между кошками №№ III и IV. Мичман Новосильцов выедет в Архангельск 28 Февраля.

⁶⁶⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 6–6 об.

⁶⁶⁷ Там же. Л. 6.

⁶⁶⁸ Там же. Л. 10.

Сообщая об изложенном, Главное Гидрографическое Управление покорнейше просит Ваше Превосходительство оказать содействие к доставлению партии в Пустозерск и не отказать в распоряжении о возможном содействии партии со стороны местных подведомственных Вашему Превосходительству властей в Печорском заливе»⁶⁶⁹.

В отношении в ГМШ были дополнительно указаны следующие подробности о партии Новосильцова:

«...Партия эта выступит из г. Архангельска в первых числах Марта месяца на почтовых лошадях до с. Койнас, куда прибудут заподряженные лошади из Усть-Цильмы, на которых уже партия прибудет на реку Печору, где ее будут ждать олени, принадлежащие экспедиции, и уже с помощью их и некоторого числа нанятых оленей экспедиция выступит к берегам Печорского залива. Здесь партия должна будет закончить съемку южного берега залива и произвести в некоторых его местах промер по льду. В июле месяце партия будет снята пароходом "Пахтусов"»⁶⁷⁰.

Полевой сезон 1901 г.

Уже 28 февраля 1901 г. мичман Новосильцов выехал из Петербурга к месту работ. 11 марта он отправился из Архангельска, 12 марта телеграфировал в ГГУ из Холмогор о том, что погода и дорога хорошие, но имеется недостаток в лошадях⁶⁷¹.

15 марта Новосильцов был уже в Большенисогоре⁶⁷², откуда телеграммой сообщал, что вперед отправил фельдшера Лукьянова, по ночам морозы ниже 25°, но «все здоровы»⁶⁷³. 21 марта Новосильцов и его люди благополучно прибыли в Усть-Цильму, 24 марта отправились к месту назначения⁶⁷⁴.

В этот день в Санкт-Петербурге Вилькицкий обратился с рапортом к генерал-лейтенанту Михайлову о необходимости отправиться в Архангельск капитану 2-го ранга Варнеку (4 апреля) и мичману Любимову (10 апреля) «для успешности вооружения плавучих средств экспедиции». 27 марта такое разрешение начальник ГГУ дал. В указанные сроки эти офицеры отправились в Архангельск⁶⁷⁵.

⁶⁶⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 16–16 об.

⁶⁷⁰ Там же. Л. 17–17 об.

⁶⁷¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 55–57.

⁶⁷² Деревня Большая Нисогора Лешуконского района расположена на левом берегу реки Мезени, в 17 км от села Лешуконского, в 156 км от пристани Каменка (в устье Мезени). Основана предположительно в первой четверти XV века.

⁶⁷³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 58.

⁶⁷⁴ Там же. Л. 59, 61.

⁶⁷⁵ Там же. Л. 60, 62, 66.

В связи с наступлением времени отправки офицеров на Север полковник Вилькицкий 9 апреля 1901 г. подал начальнику ГГУ рапорт с просьбой ходатайствовать об утверждении лейтенанта Янова в должности помощника начальника экспедиции и об отправлении его в Архангельск. 14 апреля управляющий Морским министерством удовлетворил ходатайство генерал-лейтенанта Михайлова об этом⁶⁷⁶.

В тот же день Вилькицкий, ввиду начавшегося на Северной Двине ледохода и приближении его к г. Архангельску, в очередном рапорте запросил разрешения начальника ГГУ *«перебрать (перевести. – В.С.) команду на пароход и начать кампанию чинам вверенной мне экспедиции, а офицерам, находящимся в настоящее время в С.-Петербурге, выехать к месту назначения»*. Тогда же, 14 апреля, такое разрешение было получено⁶⁷⁷.

Однако до отъезда Вилькицкому пришлось провести еще одну рокировку. 20 апреля он подал начальнику ГГУ следующий рапорт:

*«Врач вверенной мне экспедиции Коллежский Ассесор (так в документе. – В.С.) Чернышев назначен на кампанию сего года в распоряжение Вице-Адмирала Макарова, а потому имею честь покорнейше просить ходатайства Вашего Превосходительства о назначении в экспедицию другого врача. Причем считаю долгом донести Вашему Превосходительству, что на назначение на эту вакантную должность выразил согласие младший врач Кронштадтского порта Титулярный Советник Полилов. Врач этот, кроме Медицинской Академии, окончил также курс на Естественном факультете Петербургского Университета, почему мог бы быть особенно полезен»*⁶⁷⁸.

Михайлов, как обычно, поддержал просьбу Вилькицкого, и уже 1 мая 1901 г. Главный медицинский инспектор флота сообщил в ГГУ, что и.д. медицинского инспектора Кронштадтского порта назначил в ГЭСЛО младшего ординатора Николаевского морского госпиталя в Кронштадте лекаря А.М. Полилова⁶⁷⁹.

24 апреля из Петербурга в Архангельск убыл лейтенант А.В. Янов⁶⁸⁰.

В эти же дни произошло весьма радостное событие для офицеров ГЭСЛО: они были награждены императором Николаем II. 26 апреля 1901 г. начальник ГГУ направил Вилькицкому *«грамоты на пожалование чинам вверенной Вам экспедиции, поименованным в списке, на обороте сего, ордена, знаки, коих им выданы»* с просьбой передать их по

⁶⁷⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 64.

⁶⁷⁷ Там же. Л. 67.

⁶⁷⁸ Там же. Л. 70.

⁶⁷⁹ Там же. Л. 71, 76.

⁶⁸⁰ Там же. Л. 73.

принадлежности. В числе награжденных были капитан 2-го ранга Варнек (орден Св. Анны 2-й степени), лейтенант Янов (орден Св. Анны 3-й степени) и мичман Новосильцов (орден Св. Станислава 3-й степени)⁶⁸¹.

8 мая капитан Сергеев отправился к устью Печоры, а врач Полилов – в Архангельск⁶⁸².

Перед убытием в Архангельск Вилькицкому пришлось заниматься и выяснением юридического вопроса о пределах своей компетенции, так как вопрос о «разграничении полномочий» поставил его помощник капитан 2-го ранга Варнек. 3 мая 1901 г. начальник ГЭСЛО представил начальнику ГГУ следующий рапорт:

«В предшествовавших плаваниях вверенной мне экспедиции, когда еще Морским Уставом не предусматривались права и обязанности чинов экспедиции и съемок, мне были, с Утверждения Управляющего Морским Министерством, Главным Морским Штабом по соглашению с Главным Морским Прокурором предоставлены дисциплинарные права, присвоенные Командирам судов 1-го и 2-го ранга, а командиры судов экспедиции по той же инструкции пользовались правами командиров судов 3-го и 4-го ранга, таким образом, служебное мое положение в экспедиции определялось – как старшего из командиров, а кроме того в данной мне инструкции, утвержденной Управляющим Морским Министерством, совершенно определенно указывалось, что ответственность за безопасность курса и якорных стоянок лежала на мне; таким образом, командиры судов, как и при плавании в эскадре, ответственности за безопасность курса не несли, а это мне представляло полную возможность по своему усмотрению располагать временем плавания судов, их курсами и выбором места якорных стоянок, не только в смысле обеспечения безопасности судов, но и в смысле успеха работ.

По воследовании Высочайшего утверждения ныне действующего Морского Устава, права начальника экспедиции явились еще более увеличенными, – статьей 1151-ю он трактуется уже как непосредственный Начальник всех описных судов, плавучих средств – чинов и вольнонаемных, назначенных к производству гидрографических работ, но статья 1153-я, которая возлагает обязанность на начальника экспедиции следить за безопасностью и быстрой доставкой к месту работ всех плавучих средств, не представляется непосредственно ясною, так как не указывает прямо мер, которыми должен пользоваться начальник экспедиции для обеспечения безопасности плавания и скорости движения судов экспедиции, и точный смысл ее становится очевидным лишь после некоторого ряда соображений, что

⁶⁸¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 72, 72 об.

⁶⁸² Там же. Л. 84, 85.

следить одновременно за плаванием всех судов можно только в том случае, когда курс для всех судов общий и скорость соразмерна, а считать ему плавание безопасным – когда и выход в море и выбор курса зависят от него, следует понять, что для исполнения требований статьи 1153-й Начальник экспедиции руководствуется ст. 81-ю, т.е. что во время плавания в море он назначает для судов экспедиции курс, за безопасность которого отвечает.

Что статья 81-я является к ст. 1153-й поясняющей статьею, видно еще из того, что по ст. 1151 начальники экспедиций и съемок суть непосредственные начальники всех описных судов и всех описных чинов, т.е. что начальники экспедиций и съемок по отношению описных судов являются такими же лицами, как по отношению линейных судов являются командующие отрядами, потому что если бы законодатель имел в виду иное какое-либо отношение начальников экспедиций к описным судам, не отмеченное Морским Уставом, то он не преминул бы указать – какое именно, или по крайней мере указал бы на то, что отношения эти устанавливаются особою инструкцією, но такая инструкция Морской Устав предоставляет давать лишь (ст. 1159) для урегулирования отношений к командирам линейных кораблей, временно назначенных к описи и притом по программе плавания.

Другого толкования я не вижу, тем более что основной принцип установления власти заключается в том, что права непосредственно начальника в выборе образа и способа действий для достижения успеха службы не могут быть меньше прав своего подчиненного. Но тем не менее это есть толкование мое и притом может быть толкование, с точки зрения лиц, имеющих больше опытности в службе и в толковании законов, не верное, а потому я о сем имею честь представить Вашему Превосходительству, донося, что определение отношений начальника экспедиции к командирам описных судов особенно необходимо, как в смысле полного устранения случаев двоеначалия вообще, так и потому, что этот вопрос возбужден предо мною помощником моим командиром парохода "Пахтусов", Капитаном 2-го ранга Варнеком, а предстоящие в течение 2-ой половины лета работы у берегов Новой Земли и в Маточкином шаре, как я могу судить по опыту прежних 7 моих плаваний, представляют очень ответственными как в смысле безопасности плавания, так и в смысле успеха работ.

Рапорт Капитана 2-го р. Варнека при сем имею честь представить.

В этом рапорте для разрешения настоящего вопроса Капитан 2-го ранга Варнек предлагает два пути: или установить наши отношения путем особой инструкции, или путем предоставления мне прав, даваемых статьею 337-ю флотскому штаб-офицеру, в распоряжении

которого корабль назначен по приказанию начальства, но вопрос здесь не в представлении начальника экспедиций каких-либо новых прав, а в юридическом разъяснении прав, предоставленных уже ст.ст. 1151–1161 Морского Устава, и притом указание Капитана 2-го р. Варнека на установление отношений особую инструкцию не может иметь места за силою ст. 1159, по которой инструкции даются лишь при назначении в съемку линейных кораблей; ссылка же на ст. 337 в смысле разъяснения отношений вполне могла бы иметь место и совершенно устранила бы всякие недоразумения, так как ею категорично устанавливается, что командир подчиняется флотскому штабс-офицеру, в распоряжение которого корабль назначен, как своему флагману, но указание на нее во всей ее полноте (так в тексте. – В.С.) могло бы поселить новую сбивчивость, так как вторая часть этой статьи устанавливает не обязательное попечение о безопасности плавания, а добровольное – «если того пожелают» – и наконец, ссылка на эту статью полностью была бы противоречием ст.-е 1151-ой, так как офицер, в распоряжение которого назначен корабль, не есть непосредственный начальник судна и всех чинов, на нем находящихся»⁶⁸³.

Документы, представленные Вилькицким, были направлены в ГМШ. 11 мая 1901 г. его начальник вице-адмирал Ф.К. Авелан сообщил в ГГУ, что управляющий Морским министерством «признал правильным в отношении ответственности за безопасность курса описных судов и их якорных стоянок, как непосредственно непредусмотренной соответствующими статьями главы первой раздела пятого Морского Устава 1899 года, применять к Начальникам Гидрографических экспедиций или отдельных съемок статью 81 того же Устава, в соответствии с содержанием статьи 1151, указывающей на Начальника гидрографической экспедиции или съемки, как на непосредственного начальника всех описных судов и личного состава»⁶⁸⁴.

К этому времени начальник ГГУ К.И. Михайлов, по поручению управляющего Морским министерством, отправил М.Ф. Мецу уведомление об исследованиях Бельковской губы, о которых тот просил в письме от 5 апреля 1900 г. Михайлов указал, что начальнику ГЭСЛО было предложено в том же году осмотреть Бельковскую губу и подход к ней с моря и, если представится возможность, выполнить эту работу без ущерба прямым целям экспедиции. Однако позднее вскрытие ото льда Югорского Шара лишило возможности послать пароход «Пахтусов» к Бельковской губе, так как времени едва хватило на завершение

⁶⁸³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 76–77 об.

⁶⁸⁴ Там же. Л. 86.

описи Югорского Шара. В то же время, «озабочиваясь, в целях удовлетворения нужд мореплавания», поиском бухт, пригодных для укрытия судов от непогоды, один из помощников начальника экспедиции был командирован для осмотра со стороны суши всего берега от Югорского Шара до Печорского залива; ему же было поручено произвести рекогносцировочный промер в Бельковской губе. Это исследование показало, что глубина губы не превосходит 2–3 футов и что по всему берегу закрытых бухт нет, за исключением залива, образуемого мысом Медынский Заворот. Поскольку все данные свидетельствуют о том, что подход с моря к этому заливу должен быть вполне возможен, то местность эту надо признать пригодной для укрытия судов и для других коммерческих целей.

«О бухте у Медынского Заворота начальник экспедиции имел еще ранее благоприятные отзывы печорских промышленников, и по его указанию она была тогда же введена г. Голохвастовым в проект его железной дороги, а теперь, как мне доложил Полковник Вилькицкий, на ней полагается остановиться и инженер Кнорре; я же, имея в виду общие нужды мореплавания, предполагаю поручить Начальнику экспедиции осмотреть этим летом подход к ней с моря и дополнить ее исследование.»

План осмотра Бельковской губы и Медынского Заворота при сем прилагаю...», – так завершил свое письмо Михайлов⁶⁸⁵.

15 мая 1901 г. Вилькицкий отправился в Архангельск⁶⁸⁶. В состав ГЭСЛО в 1901 г. входили его помощники: капитан 2-го ранга Варнек (командир парохода «Пахтусов»), капитан КФШ Сергеев, штабс-капитан КФШ Морозов, лейтенант Янов, мичманы Новосильцов и Любимов, врач, титулярный советник Полилов⁶⁸⁷. Экспедиция была разбита на три партии, которыми руководили Новосильцов, Сергеев и сам Вилькицкий.

Работы партии мичмана Новосильцова в Печорском заливе

Отправившись 24 марта 1901 г. из Усть-Цильмы в Печорский залив, партия по пути производила нивелировки наиболее приметных возвышенностей. Морозы (иногда до 24°), вьюги или внезапно наступавшие оттепели, делавшие снег рыхлым, отчего лошади проваливались, сильно препятствовали движению. 28 марта партия прибыла в Пустозерск, где отметила праздник Св. Пасхи.

⁶⁸⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 877. Л. 182–183.

⁶⁸⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 88.

⁶⁸⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год / СПб.: 1902. – Приложения. – С. 21.

10 апреля, погрузив провизию, оставленные в 1900 г. инструменты и ... 90 елочек, Новосильцов и его спутники на 38 нартах при 108 оленях отправились дальше. Елочки впоследствии оказались весьма полезными, так как *«елка, поставленная на вершине знака или даже самостоятельно на снежном бугре, была всегда хорошо видна даже с большого расстояния, проектируясь на снежном фоне»*⁶⁸⁸.

Морозы и ветры, как и ранее, сильно замедляли движение. Только 20 апреля партия Новосильцова прибыла к мысу Горелка, где и был устроен лагерь.

Вскоре были начаты установка знаков и ледовый промер. Наименьшая толщина льда равнялась 6 футам, в некоторых местах пробить его было невозможно.

28 апреля Новосильцов отправился на вершину Питкова Камня, где произвел барометрическое нивелирование точки и затем поставил там знак.

В период с 1 по 7 мая Новосильцов, следуя по льду лимана на оленьих нартах, обследовал кошки, окраины которых вырисовывались на льду в виде огромных «рупаков». В результате он пришел к выводу, что кошки №№ IV, V, VI, VII и VIII образуют одну «громаднейшую мель», и на «рупаках» выставил триангуляционные знаки. Работы по связи кошек производились только по ночам, так как ночные легкие морозы образовывали на снегу кору, и олени в воду не проваливались. Окончив связь кошек, Новосильцов врыл в песок столб, над которым поставил знак – треногу из трех жердей.

К этому времени из Пустозерска был доставлен ценный груз – 114 пудов провизии, и потому можно было продолжать работы. В их программу входил, в частности, промер по меридиану 55°50' – в районе, находившемся в 18 милях от лагеря. Новосильцов (вместе с подчиненными) совершил туда четыре поездки, но каждый раз неудачно: выступившая на льду вода препятствовала достижению места работ. Только 11 мая, после того как мороз усилился и «скрепил выступившую воду», партия отправилась на «меридиан» и выполнила промер.

15 мая все работы у мыса Горелка были закончены, и Новосильцов вместе со своей партией перебрался к месту Корятовка для производства съемки берега от мыса Константиновского до мыса Двойничного. 4 июня была завершена триангуляция, 7 июня – съемка всего берега на этом участке.

Только 4 июня 1901 г. из Пустозерска в Санкт-Петербург была отправлена следующая телеграмма Новосильцова:

⁶⁸⁸РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. С. 92.

«20 апреля прибыл в Горелку. Промер окончил. Нашел и связал кошки на Питкове. Поставил знак. Ранняя весна не дала возможности послать о себе известие. Все здоровы. Перебрался и начал съемку 28 мая»⁶⁸⁹.

В ГГУ эту телеграмму получили 10 июня – в этот день партия Новосильцова переехала к Константиновскому мысу, где вместо свалившейся башни поставила знак.

12 июня, в хорошую погоду, Новосильцов с партией отправился к реке Алексеевке, где уже находился посланный вперед с оленями самоед, чтобы, согласно программе, перебросить партию на Питков Камень. 14 июня партия Новосильцова переехала на Питков Камень, оставив промышленника Хатанзейского⁶⁹⁰ с вещами у реки. В течение трех дней партия построила каменный знак в виде цилиндра в 6,5 аршина высотой и 5 аршинов диаметром, «вдоль и поперек» хребта были произведены рекогносцировочные поездки и гипсотермометрические наблюдения.

18 июня вся партия переехала к реке Алексеевке, откуда самоед был отпущен в тундру с оленями «для препровождения жаркого времени в горах». Партия же отправилась к Лопаткам для продолжения съемки «внутри» Поганческой губы и связи с берегом острова Чаячий. Однако добраться до этого острова для постановки там знака оказалось невозможно из-за «сплошного льда».

2 июля возвратились посыльные, отправленные в Пустозерск, и сообщили о первых положительных результатах деятельности партии: с пришедшего парохода «Котлас» видели знаки, установленные партией на кошке № III, на Питковом Камне, а также возобновленный знак Константиновский.

10 июля партия Новосильцова перешла на пришедший пароход «Пахтусов»⁶⁹¹.

В ходе работ Новосильцов и его подчиненные – штурманский ученик А. Эрлих и фельдшер 1-й статьи Лукьянов – произвели метеорологические наблюдения у м. Горелка, у Корытовки, у реки Двойничной, на вершине Питкова Камня, у устья реки Алексеевки и у м. Черная Лопатка⁶⁹².

⁶⁸⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 61.

⁶⁹⁰ Очевидно, речь идет о немце Василии Хатанзейском – отце революционера Хатанзейского Григория Васильевича (1889–1919), одного из организаторов рабочего движения на лесозаводе «Стелла Поларе» в Печорском уезде Архангельской губернии.

⁶⁹¹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год... С. 93–95.

⁶⁹² Метеорологические наблюдения, произведенные в 1901 году у устья реки Печоры и в Маточкином Шаре береговыми партиями экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева и мичмана Новосильцова / СПб.: 1902. – С. 1–75.

Работы партии капитана КФШ И.С. Сергеева

8 мая 1901 г. партия Сергеева, в которую входили два его помощника, с инструментами и имуществом, выехала из Петербурга. Поскольку воспользоваться трактом Архангельск – Усть-Цильма было практически невозможно из-за весенней распутицы и «дурных дорог», партия направилась круговым путем через Москву, Чердынь в верховье реки Печоры.

14 мая в ГГУ была получена телеграмма от Сергеева:

«Выехал на Чердынь, далее придется ехать 200 верст на лошадях, местами лодках до Якинской пристани, откуда на лодках спуститься до Усть-Кожвы, где полагаю застать пароход, следующее донесение могу послать только из Усть-Цильмы»⁶⁹³.

31 мая в следующей телеграмме Сергеев докладывал в ГГУ:

«Прибыл на пароход в Усть-Цильму. Лодки, провизия приготовлены исправником. По найме команды на почтовом пароход 4 июня отправлюсь в Кую, откуда 150 верст спущусь на лодках к Болванскому мысу, куда полагаю прибыть 10 июня. Погоды холодные, помощники здоровы»⁶⁹⁴.

В Кую партия Сергеева прибыла 6 июня. Перегрузив имущество на карбасы, в тот же день партия отправилась к мысу Болванский Нос.

«...8^ю Июня ветер стих – пошел далее и после полудня остановился на О^м (восточный. – В.С.) берегу мыса Болванский нос у первой тони, где и поставил лагерь, сейчас же по прибытии отправил карбас с 10^ю гребцами и маленькой лодкой, поставленной внутрь карбаса на О^мй берег Болванской губы⁶⁹⁵ к мысу Иевская Лопатка поставить знак, а также доставить матроса Андрея Кожевина, откуда он вдоль берега отправился в партию мичмана Новосильцова».

На другой день 9^ю Июня карбас возвратился, в этот день измерил базис, начал работы триангуляции и установил футшток...» – докладывал впоследствии в ГГУ Сергеев⁶⁹⁶.

Так была начата первая работа партии Сергеева, которая проводилась по заявке МПС и заключалась в исследовании фарватера через бар реки Печоры с целью определения возможности проведения дноуглубительных работ.

⁶⁹³ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 89.

⁶⁹⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 59.

⁶⁹⁵ Болванская губа – залив к востоку от устья реки Печоры, между мысами Болванским и Двойным. На р. Песчанке, впадающей в Болванскую губу, находятся возвышенности, получившие названия Болванских от бывших там самоедских идолов.

⁶⁹⁶ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 65.

Базис был измерен на северной оконечности Болванского Носа мерной лентой. Длина его составила 243,1 саж. Буссолью был «взят азимут» базиса. Затем была развита тригонометрическая сеть, включавшая 12 знаков, для связи башни с островом Зеленым. Углы в треугольниках измерялись малым универсальным прибором Гильдебрандта в один прием.

Рекогносцировочный шлюпочный промер, произведенный у Болванского Носа, показал, что вдоль берега, за широким каналом, идет фарватер с глубиной до 21 фута у северной оконечности Носа. Далее к северу на расстоянии до 6 верст простирается отмель с глубинами от 2 до 5 футов. Шлюпочный промер фарватера был произведен параллельными галсами по створным знакам, которые или выставлялись на берегу, или вбивались в грунт на мелких местах. Определения мест на галсах производились в начале, середине и конце галса, а также в местах резкого изменения глубин. При этом шлюпку, производившую промер, ставили на дреки брали углы между тригонометрическими знаками. Всего за 28 рабочих дней было пройдено промером 183,5 версты, измерено 7752 глубины, поставлено и определено 50 вех и знаков, сделано 377 определений на галсах.

Мензальной съемкой (масштаб – 250 саж. в дюйме) было покрыто 8 верст береговой черты Болванского Носа, вдоль которого шел фарватер.

Исследование грунта производилось в разных частях канала посредством ручного бурения. Скважины углублялись до 21 фута «на малую воду» при помощи закрепительных труб прямо с лодки, которая становилась по течению или по ветру на четыре якоря. Места скважин определялись углами между береговыми знаками или фундаментальными вехами. Всего по каналу было заложено 11 скважин и одна на берегу у самой воды до глубины 4 фута.

Уровенные наблюдения производились с 11 июня по 16 августа. Для этого в 30 саж. от берега был вбит в грунт и завален камнем обыкновенный футшток, разбитый на дюймы. На берегу был заложен деревянный репер, поверхность его по результатам нивелирования, произведенного малым универсальным инструментом, была выше нуля футштока на 16 футов 7 дюймов. Отсчеты производились ежедневно, а во время малой и полной воды – через каждые полчаса, тремя наблюдателями, по очереди. В это время также фиксировались направление и сила ветра по шкале Бофорта. Хотя и было установлено, что характер прилива – полусуточный, однако так и не удалось выяснить высоту прилива и время его наступления. Наибольший отсчет футштока был 8 футов после северо-восточного ветра силой 7 баллов, наименьший – 0 футов 6 дюймов после юго-восточного ветра силой 5 баллов. Однако разница

высот полной и малой воды принимала самые разнообразные значения. Еще большее и необъяснимое разнообразие наблюдалось при попытке определить прикладной час. Сергеев предположил, что *«главное влияние на изменения уровня имеет уровень в самой реке Печоре и некоторое влияние можно приписать ветру»*⁶⁹⁷.

Наблюдения над течением производились со шлюпки, выходившей в губу до 1,5 версты от берега. Течение измерялось прибором, состоявшим из пустой банки с прикрепленным к ней ведром. Общая высота прибора не превышала 4 футов. Прибор вытравливался из шлюпки на тонком лине, разбитом до $\frac{1}{4}$ узла. Разбивка линия начиналась на расстоянии 5 саж. от прибора, в этом месте был завязан флагдук.

При измерении течения замечалось время, когда проходил флагдук, т.е. когда прибор был достаточно удален от шлюпки. Направление течения определялось по шлюпочному компасу. Наблюдения показали, что течение в Болванской губе имело юго-восточное направление, а скорость его не превышала 0,5 мили.

Метеорологические наблюдения (у м. Болванского) производились все лето трижды в сутки: в 7, 13 и 21 час. Атмосферное давление определялось по анероиду, направление ветра – по буссоли и флюгарке на шесте, скорость ветра измерялась ручным анемометром Меллера, температура и влажность воздуха – психрометром Ассмана. Их выполняли капитан Сергеев, штурман дальнего плавания Федоров и штурман каботажного плавания Жадко-Андреев⁶⁹⁸.

Целью второй работы партии Сергеева было отыскание в Печорском заливе якорной стоянки, безопасной для разгрузочных судов. Эта работа была выполнена по ходатайству лесопильного завода «Ульсен и К^о» с помощью предоставленного этой фирмой парохода «Котлас», который подошел к лагерю партии 1 июля 1901 г.

Сергеев, используя пароход, установил новый знак вместо сваленной штормом в прошлом году Константиновской башни, лес для которой был взят на пароход в Архангельске. Затем он стал подробно исследовать судовым промером фарватеры между кошками и высадился на кошку № III. Там он и его люди установили знак у протоки, разделяющей кошку № III на две части, измерили лентой базис и связали мензульной съемкой вновь построенный знак со знаком на южной оконечности кошки, произвели рекогносцировочный промер в протоке (глубина в ней оказалась до 30 футов). 17 июля Сергеев

⁶⁹⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год / СПб.:1902. – С. 96–98.

⁶⁹⁸ Метеорологические наблюдения, произведенные в 1901 году у устья реки Печоры и в Маточкином Шаре береговыми партиями экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева и мичмана Новосильцова / СПб.:1902. – С. 3–26.

с помощниками перебрался на пароход, произведя по пути рекогносцировочный промер входа в протоку: выяснилось, что перед ней расположена мель с глубиной 4 фута. В тот же день на западном мысу Сергеев поставил знак.

18 июля партия Сергеева высадилась на кошке № IV, где лентой был измерен базис, поставлено несколько малых знаков, которые были связаны с помощью буссоли (чтобы можно было определяться при производстве промера). Затем был произведен рекогносцировочный шлюпочный промер с южной стороны этой кошки.

23 июля 1901 г. из Усть-Цильмы в ГГУ была отправлена телеграмма Сергеева, в которой он сообщал о том, чтобы было сделано в июле. Он, в частности, сообщал:

«Первого июля пришел пароход "Котлас" между третьей и четвертой кошками... Второго июля перебрался на пароход и явился в лиман. Поставил знак Константиновский. Свежий ветер заставил возвратиться в реку. Партия работает в восточной части фарватера к [мысу] Двойничному. Глубина на баре 4 фута. В малую воду (слово нрзб.) более глубока... Погода крайне неблагоприятная. Помощники здоровы»⁶⁹⁹.

30 июля партия произвела рекогносцировочный промер у отмелей, лежавших к северу от мыса Горелка. 31 июля пароход «Котлас» из-за сильного ветра с туманом вынужден был возвратиться к Болванскому мысу. Только 11 августа, когда погода улучшилась, гидрографы Сергеева вышли с рекогносцировочным шлюпочным промером в Болванскую губу. По его результатам Сергеев рекомендовал устроить якорную стоянку за отмелями на глубинах 23 фута, открытую только северо-западным ветрам, которые не разводили значительного волнения, так как дули с мелководья.

21 августа обследование фарватеров было закончено, и пароход «Котлас» ушел в Архангельск. Однако гидрографические работы по обследованию бара продолжались и были завершены только 30 августа. На следующий день партия Сергеева перешла в селение Никитцы, где лодки были вытащены на берег и сданы на хранение местному жителю, а нанятая команда – распущена. 1 сентября партия Сергеева на пароходе «Печора» отправилась в Архангельск, куда прибыла 5 сентября.

Работы под руководством А.И. Вилькицкого

22 мая 1901 г. начальник ГЭСЛО полковник КФШ А.И. Вилькицкий телеграфировал из Соломбалы, что выходит «по назначению в рейс

⁶⁹⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 67.

для охраны наших промыслов»⁷⁰⁰. Следуя вдоль Мурманского берега на пароходе «Пахтусов», Вилькицкий и его подчиненные попутно выполняли гидрографические работы.

7 июня Вилькицкий телеграфировал из Соломбалы в ГГУ:

*«Пароход "Пахтусов" продолжает крейсерство. Определена широта и долгота бухты Ивановской. Произведена триангуляция. Начаты мензурная съемка и промер. Скоро будут закончены. Бухта закрытая и удобная по глубинам и грунту»*⁷⁰¹.

Следующая телеграмма начальника ГЭСЛО была отправлена из Александровска 25 июня 1901 г.:

*«Опись и промер бухты Ивановской окончен. Сделана рекогносцировка Шурицкой губы и опись ее южной части. Ближайшею почтою посылаю копию работ»*⁷⁰².

Определение элементов земного магнетизма в Ивановской губе выявило магнитную аномалию: магнитное склонение в двух пунктах, отстоявших друг от друга на 400 саженей, отличалось на 1°45' (наибольшее составляло 7°39', наименьшее – 5°54').

3 июля 1901 г. пароход «Пахтусов» вышел в Печорский лиман. По пути Вилькицкий планировал обследовать подход к становищу Бугрино, однако усилившийся ветер заставил отложить эту работу. Когда пароход был в районе мыса Русский заворот, ветер стал штормовым. Опасаясь при сильном попутном ветре приближаться к кошкам, пароход направился к мысу Варандей, чтобы войти в Печорский залив восточным фарватером. Однако на меридиане третьей кошки были встречены ледяные поля, которые заставили «Пахтусов» спуститься под ветер. Своевременно заметив кошку, а затем и вновь поставленный знак Новосильцова, пароход довольно скоро обнаружил фарватер между кошками №№ III и IV и, пройдя этим фарватером, стал на якорь за кошкой № IV, на которой практически сразу члены экспедиции поставили знак.

После нескольких дней отстоя «Пахтусов» подошел к лагерю, в котором находилась партия Новосильцова, и 10 июля принял ее на борт.

14 июля Вилькицкий сообщил в ГГУ телеграммой из Пустозерска об итогах работ и о том, что уходит в пролив Маточкин Шар⁷⁰³. На следующий день он отправил в ГГУ рапорт с приложением отчетной карты работ экспедиции в Ивановской губе и отчета мичмана Новосильцова. В рапорте Вилькицкий указал следующее:

⁷⁰⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 92.

⁷⁰¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 60.

⁷⁰² Там же. Л. 62.

⁷⁰³ Там же. Л. 68–69.

«...Съемка Ивановской губы была обоснована на базисе в 172 сажени длиной и произведена мензулою в масштабе 200 сажен в 1 дюйме.

Определение географических координат губы произведено, равно как и определение элементов земного магнетизма. Последнее показало магнитную аномалию: склонение, произведенное в разных местах губы, рознаствовало (разнилось. – В.С.) между собою на $1^{\circ}45'$; наименьшее было $5^{\circ}54'$, наибольшее $7^{\circ}39'$ при расстоянии этих двух пунктов в 400 сажен между собою. Высота гор и наивысших точек определены барометрически.

Высота прилива 16 фут.»⁷⁰⁴.

Тогда же, 15 июля 1901 г., был отправлен в ГГУ и рапорт командира «Пахтусова» Варнека о недостатках картографического обеспечения плавания вдоль берегов Мурмана. Он, в частности, указывал следующее:

«При неоднократном обходе становищ Мурманского берега, как в настоящую навигацию, так и в предшествующие годы, мною были замечены во многих случаях весьма существенные неверности и неполнота карт. Опись Мурманского берега относится к первой половине прошлого столетия; с тех пор навигация у этих берегов настолько расширилась, что карты, признававшиеся достаточно хорошими при случайных посещениях Мурманского берега, уже не могут считаться удовлетворительными теперь, когда этот берег освещен маяками и посещается постоянно пароходами. Было бы крайне полезно составить в ближайшем времени хотя бы карты становищ, посещаемых мурманскими пароходами. Из всех этих становищ имеются достаточно подробные следующие карты входов и якорных мест: Рында, Гаврилово, Териберка, Александровск – Кола, Порт Владимир, Западная Лица, Финманское озерко, Цип-Наволоок, Вайда-губа, Печенга и Паза.

Для следующих становищ или вовсе нет частных карт, или те, которые имеются, составлены в слишком малом масштабе: Паной, Варзина, Восточная лица, Семиостровское становище, Харловка, Золотая, Трящины, Захребетная, Зеленцы, Шельтины, Мало-Олений, Зарубиха, Земляная, Мало-Волоковая, Титовка, Мало-Немецкое и Ура...»⁷⁰⁵.

Оба рапорта и карта 3 августа 1901 г. были представлены начальнику ГГУ Михайлову, который доложил о них временно управляющему Морским министерством, после чего распорядился использовать эти материалы для составления планов бухт и картоиздания...

⁷⁰⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 927. Л. 79.

⁷⁰⁵ Там же. Л. 76–76 об.

У Гуляевских кошек шторм принудил «Пахтусова» стать на якорь. 21 июля пароход продолжил движение, но в 15 милях от Маточкина Шара встретил сплошной лед, поэтому пришлось укрываться в Грибовой бухте. Штормовой ветер при этом все усиливался: его порывы достигали скорости более 20 м/с. Шторм позволил заметить на фарватере бурун; при его последующем обследовании была обнаружена 16-футовая банка. Дождавшись прекращения шторма, Вилькицкий продолжил путь, и 25 июля экспедиция подошла к проливу Маточкин Шар, устье которого вскрылось ото льда накануне. Однако вскрытие всего пролива ожидалось не ранее чем через две недели.

Партия мичмана Новосильцова была высажена на берег для съемки пролива Маточкин Шар, а пароход «Пахтусов» 28 июля вынужден был – из-за восточного ветра, гнавшего из губ лед, – выйти в море и отправиться в устье Печоры, куда прибыл 5 августа. Здесь полковник КФШ Вилькицкий перешел на пароход «Котлас».

7 августа «Пахтусов» вышел из устья Печоры для следования к Медынскому завороту. Уже вечером пароход встретил лед в восьми милях к западу от башни Варандей и встал на якорь, так как дальше идти было небезопасно.

На другой день была сделана попытка пройти дальше на восток. Однако на меридиане башни Варандей путь преградил сплошной лед. Пришлось повернуть на обратный курс. 9 августа «Пахтусов» прошел между кошками и взял курс к Карским воротам, где предполагалось определить астрономический пункт. Около полуночи 9 августа с помощью лота Джемса пароход подошел к Подрезову острову (10 миль к югу от Карских ворот), где и встал на якорь.

К полудню 10 августа видимость позволила продолжить движение к Карским воротам, однако пасмурность и туман затрудняли плавание. Вечером пароход встал на якорь у входа в бухту Долгая. 11–14 августа была произведена рекогносцировка северо-западного берега острова Вайгач, выявившая его «совершенно шхерный характер», выполнены астрономические наблюдения, триангуляция и мензульная съемка, а также опись бухты Долгая с парового катера и морская опись с судна. После окончания работ «Пахтусов» направился в Печорский залив, а оттуда 18 августа к Новой Земле для продолжения обследования пролива Маточкин Шар. В этот день (1 сентября по новому стилю) была выполнена гидрологическая станция № 11 до глубины 174 сажени, прозрачность воды составила 18 м⁷⁰⁶.

⁷⁰⁶ Всего в 1901 г. было выполнено 18 станций (Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1901 года / СПб.: 1902. – С. 68–76).

Погода была благоприятной. Уже 20 августа «Пахтусов» встал на якорь в Поморской губе, в западной части пролива Маточкин Шар. Здесь плотниками уже был собран домик, доставленный «Пахтусовым» в первый приход. 21–22 августа пароход прошел по всему проливу Маточкин Шар, свободному ото льда, выполняя контрольный промер с целью проверки соответствия реальной обстановке карты, составленной в 1835 г. по описи Пахтусова и Цивольки.

22 августа, выйдя в Карское море, «Пахтусов» также не обнаружил льда и стал подниматься к северу от пролива, выполняя гидрологические наблюдения, ранее в этом районе не производившиеся. Поднявшись до широты $73^{\circ}45'$, «Пахтусов» зашел в Медвежий залив, внутренняя часть которого уже была описана весной 1901 г. помощником художника А.А. Борисова кандидатом Харьковского университета Т.Е. Тимофеевым.

23 августа были произведены астрономические наблюдения для определения места. Кроме того, были определены магнитное склонение и наклонение. Произведенная с парохода «Пахтусов» опись дала возможность связать работу Т.Е. Тимофеева с берегом Карского моря, а несколько измеренных в Медвежьем заливе глубин показали, что глубина средней части залива составляет от 36 до 90 саженей.

Медвежий залив был интересен тем, что в него спускался огромный ледник гренландского типа. Когда утром 24 августа «Пахтусов» покидал залив, члены экспедиции обнаружили, что ледяные горы выступили значительно дальше в море, чем это было накануне. Это дало возможность предположить, что время посещения залива совпало с периодом «особенно сильного, может быть наибольшего, разрешения» ледника. *«Еще накануне весь глетчерный лед группировался в 8–10 милях от глетчера, а в этот день он уже распространился далеко в море, а глетчер прибавлял почти ежечасно новый материал»*, – отмечалось впоследствии в отчете⁷⁰⁷.

При выходе из Медвежьего залива экспедиция произвела с парохода опись берегов, а также сделала три глубоководных станции в этом заливе и Карском море. Вечером 24 августа «Пахтусов» встал на якорь у «дровяного мыса» в восточной части Маточкина Шара. При измерении температуры воды была замечена «весьма характерная особенность»: здесь, в Карском море, она составила $+2,2^{\circ}$ против 0° и даже $-0,2^{\circ}$ у западного устья Маточкина Шара. В другие годы ход температур был обратный. Такая аномалия температур воды объяснялась отсутствием льда начиная с марта в Карском море и наличием его больших скоплений у западного устья пролива.

⁷⁰⁷ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год / СПб., 1902. – С. 105.

В течение 25–26 августа ветер все усиливался, и пароходу несколько раз пришлось менять место стоянки, так как якоря не держали и пароход сильно дрейфовал.

27 августа «Пахтусов» перешел к зимовью Розмыслова в Тюленьем заливе, где участники экспедиции установили крест на могилах погибших товарищей Розмыслова. В тот же день пароход снялся с якоря и взял курс на запад по проливу Маточкин Шар, берега которого имели уже «совершенно зимний вид» из-за снега, шедшего с 25 августа. Мороз достигал 3–6°.

28 августа был произведен рекогносцировочный шлюпочный промер у реки Шумилихи, который не выявил предполагаемого подводного рифа от северного берега пролива.

Проведенная экспедицией проверка описи берегов пролива Маточкин Шар показала, что она была выполнена прежними исследователями добросовестно: *«Не находилось ни одного мыска или значительного изгиба берега, которые бы не были показаны на карте, глубины, обозначенные на курсе парохода, также согласовывались с действительностью»*⁷⁰⁸. В 14 часов 28 августа пароход «Пахтусов» встал на якорь в бухте Поморской.

На следующий день на пароход перебралась береговая партия мичмана Новосильцова, выполнившая триангуляцию на большей части пролива – от западного входа до мыса Моржевого. При этом за базис была принята сторона треугольника из триангуляции, произведенной лейтенантом М.Е. Жданко⁷⁰⁹ для описи губы Поморской.

Партия выполняла в Маточкином Шаре и метеорологические наблюдения – против реки Чиракиной и у реки Епишкиной⁷¹⁰.

30 августа на «Пахтусов» перебралась в полном составе экспедиция художника Борисова, после чего пароход отправился в Архангельск, куда прибыл 16 сентября 1901 г.⁷¹¹

Вилькицкий прибыл раньше «Пахтусова» – 12 сентября – и в тот же день отправил в ГГУ следующую телеграмму:

«Прибыл. "Пахтусов" придет дня через три. Печорская партия вернулась. Фарватер от Балванского мыса к Иевской лопатке закончен.

⁷⁰⁸ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год / СПб.:1902. – С. 106.

⁷⁰⁹ В 1891–1897 гг. М.Е. Жданко был начальником Отдельной съемки Белого моря и руководил гидрографическими работами на Новой Земле, в проливе Югорский Шар и на Мурманском берегу.

⁷¹⁰ Метеорологические наблюдения, произведенные в 1901 году у устья реки Печоры и в Маточкином Шаре береговыми партиями экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева и мичмана Новосильцова / СПб.:1902. – С. 93–99.

⁷¹¹ Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год... С. 107.

Якорных стоянок за кошками нет. Довольно безопасная [стоянка] для барж – за Иевской лопаткой. Триангуляцию в Маточкином Шаре Новосильцов довел до мыса Моржевого. "Пахтусов" прошел весь Шар, проверил взаимное положение берегов и приметных мест, пополнив промер. Опись прежняя годна для плавания. Полезно обследовать якорные стоянки у восточного входа и узкость у реки Шумилихи, часть которой уже обследована. Теперь Карское море свободно. Пароход поднимался до Медвежьего залива, определил там пункт, выдержал крепкий шторм. Температура воздуха отрицательная – 3 ½ градуса. Зима установилась. Снег сгребали лопатами. Подробное донесение посылаю почтой. Приступил к определению времени. Прошу разрешения выехать»⁷¹².

После получения разрешения Вилькицкий 16 сентября 1901 г. телеграфировал в ГГУ о прибытии в Архангельск «Пахтусова» и о своем выезде в этот день в Петербург⁷¹³.

24 сентября 1901 г., уже находясь в Петербурге, Вилькицкий представил начальнику ГГУ рапорт с приложением материалов дознания по делу о нанесении квартирмейстеру Агапову огнестрельной раны вольнонаемным поваром Кочетовым на берегу в проливе Маточкин Шар. В числе этих материалов были рапорты командира парохода «Пахтусов» капитана 2-го ранга Варнека, вахтенного начальника мичмана Любимова и исправлявшего должность старшего офицера парохода Янова (два рапорта) и отношение врача Полилова. Михайлов распорядился препроводить эти документы в ГМШ⁷¹⁴.

Тогда же Михайлов, по рапорту Вилькицкого, разрешил окончить кампанию пароходу «Пахтусов» «с чинами экспедиции» и по мере их готовности выезжать в Петербург. 25 сентября летняя кампания парохода «Пахтусов» 1901 г была завершена⁷¹⁵.

11 октября 1901 г. полковник Вилькицкий был прикомандирован к ГГУ «на зимнее время». Однако это было не обычное прикомандирование. Дело в том, что 13 (26) мая 1901 г. скончался генерал-майор И.П. Колонг, который в последние годы являлся помощником начальника ГГУ. Несомненно, для генерал-лейтенанта К.И. Михайлова полковник А.И. Вилькицкий был первым кандидатом для замещения ставшей вакантной должности его помощника. Однако через два дня после смерти Колонга Вилькицкий убыл в Архангельск, поэтому решение вопроса о его новом назначении оказалось отложенным на пять месяцев.

⁷¹² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 95–96.

⁷¹³ Там же. Л. 98.

⁷¹⁴ Там же. Л. 99–100.

⁷¹⁵ Там же. Л. 101, 105.

Теперь же, в октябре 1901 г., Михайлов подал представление о новом назначении Вилькицкого. Вскоре, 6 декабря 1901 г., у Андрея Ипполитовича был двойной праздник: он был назначен исправляющим должность помощника начальника ГГУ и награжден орденом Св. Владимира 3-й степени⁷¹⁶.

Подводя итог вышеизложенному, следует отметить, что полковник А.И. Вилькицкий руководил деятельностью ГЭСЛО в течение четырех лет – с 1898 по 1901 гг. О результатах работы ГЭСЛО в этот период наиболее наглядно свидетельствуют новые морские карты Арктики, составленные и изданные ГГУ в 1898–1903 гг.:

- Временный план Югорского Шара. Составлен по работам ГЭСЛО под начальством полковника Вилькицкого в 1898 г. 1899 г. № 541⁷¹⁷.
- Карта Югорского Шара по работам ГЭСЛО, произведенным под начальством полковника Вилькицкого в 1898, 1899 и 1900 гг. 1901 г. № 576⁷¹⁸.
- Глазомерный план бухты Ивановской в Восточном Кокуевском заливе. По осмотру офицеров ГЭСЛО на пароходе «Пахтусов» в 1900 г. 1901 г. № 561⁷¹⁹.
- План Ивановской губы. Составлен по работам ГЭСЛО в 1901 г. 1902 г. № 586⁷²⁰.
- Временной план Маточкина Шара и губы Серебрянки. Составлен по описям и промерам 1835–1893 гг. Исправлен по работам ГЭСЛО под начальством полковника А.И. Вилькицкого. 1902 г. № 601⁷²¹.
- Карта Печорского залива. Составлена по работам ГЭСЛО под начальством полковника Вилькицкого и капитана 2-го ранга Варнека в 1898–1902 гг. 1903 г. № 614⁷²².

⁷¹⁶ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 24.

⁷¹⁷ РГАВМФ. Ф. 1331. Оп. 6. Д. 103.

⁷¹⁸ Там же. Д. 104.

⁷¹⁹ Там же. Д. 109.

⁷²⁰ Там же. Д. 110.

⁷²¹ Там же. Д. 95.

⁷²² Там же. Д. 102.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Новая должность помощника начальника ГГУ и, соответственно, новый широкий круг обязанностей не заслонили от А.И. Вилькицкого проблемы исследования и освоения Арктики. Он внимательно следил за продолжавшейся деятельностью ГЭСЛО, которой в 1902 г. руководил капитан 2-го ранга Варнек (оставаясь командиром «Пахтусова»), а затем – в 1903 и 1904 гг. – полковник Ф.К. Дриженко.

Одновременно Вилькицкий готовил к публикации материалы исследований в Арктике. В результате этой работы в 1903 г. в «Записках ИРГО» увидели свет «Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в г. Енисейске, селении Гольчихе и на острове Диксона, в г. Тобольске, г. Березове, с. Обдорске и в Югорском Шаре полковником А. Вилькицким в 1894–1896 гг.»⁷²³. Кроме того, они были опубликованы и отдельной брошюрой⁷²⁴.

В том же 1903 г. начальником ГГУ стал вице-адмирал Я.А. Гильтебрандт⁷²⁵, а 6 декабря Вилькицкий был произведен в генерал-майоры с утверждением в должности помощника начальника ГГУ⁷²⁶.

Тогда же, по указанию руководства, Вилькицкий подготовил доклад, в котором сделал анализ плаваний в Карское море за последние 30 лет. Его подсчеты показали, что 98 плаваний (78%) закончились благополучно, 17 плаваний (14%) – не достигли цели, а 10 плаваний (8%) кончились «полной гибелью судов». Вилькицкий отмечал следующее:

«...Такой большой процент неудачных плаваний, естественно, не может дать вопросу о северном морском пути (выделено мной. – В.С.)⁷²⁷ другого решения, как только отрицательное.

⁷²³ Записки ИРГО. 1903. Т. 30, № 4. С. 1–84.

⁷²⁴ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в г. Енисейске, селении Гольчихе и на острове Диксона, в г. Тобольске, г. Березове, с. Обдорске и в Югорском Шаре полковником А. Вилькицким в 1894–1896 гг. / СПб.: 1903. – 84 с.

⁷²⁵ История Гидрографической службы Российского флота. – Т. 4. – С. 88.

⁷²⁶ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 24.

⁷²⁷ Следует обратить внимание на использование А.И. Вилькицким термина «Северный морской путь» в 1903 г.

Но метод таких отвлеченных арифметических подсчетов мог являться соответствующим настоящему состоянию дела лишь в том только исключительном случае, если бы наличие всех условий плавания оставалось и ныне таким же, каким оно было в рассмотренный 30-летний период»⁷²⁸.

Далее Вилькицкий указал на непостоянство гидрометеорологических и ледовых условий плавания в Арктике (в частности, в Карском море) и достигнутый прогресс в исследовании северных морей и прибрежных вод России за последние годы⁷²⁹. Это позволяло ему надеяться на более успешное плавание судов по северным морям.

К своему докладу Вилькицкий приложил «Отчетную карту гидрографических работ в Северном Ледовитом океане и реках: Енисее и Оби с 1893 по 1902 год» (1903 г.)⁷³⁰. В известной степени этот доклад Вилькицкого можно считать предтечей его будущего труда «Северный морской путь» (1912).

В 1905 г. Вилькицкому выпала честь выполнить важное правительственное задание в Арктике. С «Высочайшего разрешения» императора Николая II МПС организовало экспедицию по транспортировке морским путем в реку Енисей грузов для Сибирской железной дороги и провода речной флотилии для Енисея. По просьбе министра путей сообщения М.И. Хилкова для участия в этой экспедиции от морского ведомства были командированы подполковник И.С. Сергеев (исполнявший обязанности начальника экспедиции), капитан 2-го ранга К.В. Иванов и лейтенант И.И. Ислямов. Кроме этих офицеров Хилковым к участию в организации и снаряжении экспедиции был приглашен помощник начальника ГГУ генерал-майор Вилькицкий⁷³¹. Вместе с Хилковым Вилькицкий 19 мая 1905 г. отправился за границу для осмотра приобретенных МПС судов и сделанных на них приспособлений для плаваний в Северном Ледовитом океане⁷³².

Затем, по ходатайству Хилкова и с согласия морского министра, Вилькицкий был назначен главным руководителем снаряженного МПС морского каравана на время прохождения последним через Югорский Шар в устье Енисея и в этой командировке находился со 2 по 31 августа 1905 г.⁷³³. Из военных судов Енисейскую экспедицию

⁷²⁸ РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 1. Д. 162. Л. 1.

⁷²⁹ Там же. Л. 2–3 об.

⁷³⁰ Там же. Л. 4.

⁷³¹ Отчет о деятельности Главного гидрографического управления Морского министерства за 1905 год / СПб.: 1908. – С. 8.

⁷³² РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 24 об.

⁷³³ Там же.



Ледокол «Андрей Вилькицкий» на Неве. г. Санкт-Петербург. 2018 г.
<http://www.aosk.ru/>



Океанографическое исследовательское судно «Андрей Вилькицкий».
<http://encyclopedia.mil.ru/files/morf/vilkickiy-2.jpg>

сопровождали «Бакан» и «Пахтусов». В результате в 1905 г. под руководством Вилькицкого был благополучно проведен в реку Енисей целый караван из 22 судов МПС⁷³⁴.

12 января 1907 г., в связи с назначением вице-адмирала Я.А. Гильтебрандта членом Адмиралтейств-Совета, генерал-майор Вилькицкий вступил в исполнение обязанностей начальника ГГУ, а через месяц был назначен исправляющим должность начальника ГГУ⁷³⁵. В отчете ГГУ за 1907 г. был сделан следующий вывод об изученности полярных морей в западной части русского Севера:

*«Русские гидрографические экспедиции в Северном Ледовитом океане с 1894 г. по 1904 г. окончательно показали возможность плавания к устью великих сибирских рек Оби и Енисея и проходимость Карского моря в определенное время года; ими были составлены морские карты и тем облегчено самое плавание в этих водах. В 1905 году был проведен благополучно в реку Енисей целый караван из 22 судов министерства путей сообщения»*⁷³⁶.

Однако интересы государства настоятельно требовали продолжения изучения возможности регулярного плавания вдоль берегов Сибири. В связи с этим в том же отчете ГГУ отмечалось следующее:

«... Чтобы не утратить ценный опыт, приобретенный участниками последних экспедиций, явилась мысль продолжить гидрографические исследования далее на восток. До устья Колымы с востока совершаются плавания американскими судами, которые ведут хищнические промыслы в русских водах; таким образом, из всего северного пути совершенно необследованною остается лишь часть его, прилегающая к Таймырскому полуострову. Кроме этих соображений на целесообразность экспедиции в ближайшие годы указывало то обстоятельство, что морским министерством решено было строить для охраны северных промыслов 2 ледокола; первыми годами их службы можно было бы воспользоваться для указанной экспедиции.

Так как прежде всего предстояло решить вопрос о типе судов, предназначенных для охраны промыслов, – то для рассмотрения этого вопроса была образована комиссия под председательством адмирала Верховского, в состав которой вошли и.д. начальника управления (А.И. Вилькицкий. – В.С.), а также другие офицеры управления

⁷³⁴ Отчет о деятельности Главного гидрографического управления Морского министерства за 1905 год. – С. 8.

⁷³⁵ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 25.

⁷³⁶ Отчет Главного гидрографического управления Морского министерства за 1907 год / СПб.: 1909. – С. 4.

и флота. Комиссией был выработан тип необходимых судов, сделаны заявления заводам о представлении чертежей, обсуждением которых была занята комиссия в конце 1907 г.⁷³⁷

Наиболее отвечающим поставленным требованиям оказались проекты ледоколов, представленные судостроительным заводом С.-Петербургского порта»⁷³⁸.

6 февраля 1908 г. Морское министерство заключило контракт на постройку двух однотипных судов – «Таймыр» и «Вайгач». По инициативе Вилькицкого наблюдающие за постройкой судов капитан 2-го ранга Ф.А. Матисен и капитан-лейтенант А.В. Колчак 29 мая 1908 г. были назначены командирами этих судов.

Программу и план работ на два года разработали подполковник И.С. Сергеев и капитан 2-го ранга Ф.А. Матисен. Вначале предполагалось обследовать морской район у полуострова Таймыр, а затем провести гидрографическую опись к востоку вдоль Сибири до Берингова пролива. Однако в 1908 г. по ряду причин правительство решило начать работы не с запада, а с востока, от Берингова пролива.

«Таймыр» и «Вайгач» были спущены на воду весной 1909 г. Они имели следующие основные характеристики: длина – 60 м, ширина – 11,9 м, осадка – 4,6 м, водоизмещение – 1360 т, максимальная скорость хода – 12,1 узла, мощность паровых машин – 1200 л.с., дальность плавания экономическим ходом – 10000 миль, запас угля – 560 т, экипаж – 34 человека⁷³⁹. Суда могли ломать лед толщиной до 60 см. Позже на них были установлены радиостанции с радиусом действия 150 миль.

Кроме подготовительной работы по постройке специальных гидрографических судов был актуальным вопрос расширения программы будущих исследований. 22 февраля 1908 г. под руководством генерал-майора Вилькицкого в ГГУ состоялось совещание по вопросу выполнения «фаунистических» исследований в океанах и морях, с приглашением заинтересованных и компетентных лиц. В совещании,

⁷³⁷ Заседания «Совещания по вопросу об открытии Сибирского морского пути» (председатель – член Адмиралтейств-Совета адмирал В.П. Верховский) проходили 9, 12 и 16 апреля, 1 и 3 мая 1907 г. В них принимали участие генерал-лейтенант Н.Н. Шеман, генерал-майоры А.И. Вилькицкий, И.Б. Шпиндлер, Ф.К. Дриженко и Д.В. Скворцов, действительный статский советник А.А. Бунге, капитан 1-го ранга А.И. Варнек, полковники Ю.М. Шокальский и А.Н. Крылов, капитан 2-го ранга Н.Н. Коломейцев, подполковник И.С. Сергеев, лейтенант А.В. Колчак, доктор зоологии Л.Л. Брейтфус, коллежские ассессоры И.П. Толмачев и И.К. Сабо (делопроизводитель). РГАВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 11. Л. 85–91 об.

⁷³⁸ Отчет Главного гидрографического управления Морского министерства за 1907 год. С. 4–5.

⁷³⁹ Андриенко В.Г. «Таймыр» / Морской энциклопедический словарь. – Т. 3. – СПб.: Судостроение, 1994. – С. 226.

в частности, приняли участие начальники Отдельных съемок: Белого моря – генерал-майор Ф.К. Дриженко, Мурманского берега – капитан 2-го ранга А.М. Бухтеев; командир транспорта «Пахтусов» подполковник Н.В. Морозов и морские врачи А.А. Бунге и А.М. Полилов. По итогам совещания, по предложению Вилькицкого, было решено внести в программу Гидрографических съемок и экспедиций обязательный сбор зоологических коллекций. Для производства «фаунистических» исследований в Арктике было установлено следующее:

«4) судам Отдельной съемки Белого моря, при всяком удобном случае (при выполнении гидрографических рейсов), производить случайные драгировки, преимущественно в тех местах, которые будут указаны Академией наук;

5) Отдельной съемке Мурманского берега, используя транспорт "Пахтусов", произвести зоологические сборы в Белом море, особенно в его Горле и у восточного Мурмана, близ Святого Носа в период следования транспорта из Архангельска в Александровск и на обратном пути»⁷⁴⁰.

В дальнейшем Андрей Ипполитович приложил немало сил для реализации этих решений⁷⁴¹.

Следует отметить, что Вилькицкий не только периодически публиковал статьи и отчеты о выполнении гидрографических работ в Арктике. Иногда он выступал перед заинтересованной публикой по «арктической тематике». Так, например, в апреле 1909 г. в «Обществе изучения Сибири и улучшения ее быта» состоялось совместное выступление генерала Вилькицкого («Северный морской путь»⁷⁴² в его части от Атлантического океана до устья р. Енисея) и капитана 2-го ранга Колчака («Северо-восточный проход от устья р. Енисея до Берингова пролива»)⁷⁴³.

28 октября 1909 г. «Таймыр» и «Вайгач» отправились через Суэцкий канал во Владивосток, который стал базой ГЭСЛО-2. Плавание на Дальний Восток продолжалось восемь месяцев.

6 декабря 1909 г. Вилькицкий был произведен в генерал-лейтенанты с утверждением в должности начальника ГГУ⁷⁴⁴. Следует отметить, что в этом качестве он продолжал заниматься вопросами безопасного

⁷⁴⁰ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1341. Л. 13 об. – 16.

⁷⁴¹ Подробнее см.: Смирнов В.Г. Академик Н.В. Насонов и генерал А.И. Вилькицкий: сотрудничество по фаунистическому исследованию морей России в начале XX в. // Историко-биологические исследования. – 2011. – Т. 3. – № 4. – С. 5–29.

⁷⁴² Следует обратить внимание на то, что именно А.И. Вилькицкий ввел в общественное употребление термин «Северный морской путь».

⁷⁴³ РГАВМФ. Ф. 420. Оп. 1. Д. 123. Л. 27–27 об. Типограф. экз.

⁷⁴⁴ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 607. Л. 25.

мореплавания вдоль берегов Сибири, так как контролировал деятельность судов ГЭСЛО-2, которые под командованием давнего соратника Вилькицкого полковника КФШ И.С. Сергеева совершили первое успешное плавание в Арктику через Берингов пролив в августе – октябре 1910 г.

2 декабря 1911 г. генерал Вилькицкий был назначен представителем Морского министерства в Междуведомственное совещание под председательством действительного статского советника П.Л. Барка по вопросу организации правильных морских сообщений к устьям рек Обь и Енисей, в связи с проектом английского капитана В. Вебстера⁷⁴⁵. Через месяц, 14 января 1912 г., генерал-лейтенант Вилькицкий и начальник геодезической части ГГУ полковник Н.В. Морозов направили ответ в Комитет Добровольного флота об особенностях плавания коммерческих судов из Берингова пролива в Колыму и Лену⁷⁴⁶.

Весной 1912 г. генерал Вилькицкий был назначен председателем комиссии по обсуждению проекта организации экспедиции к Северному полюсу под руководством старшего лейтенанта Г.Я. Седова. В 1902 г. он служил в ГЭСЛО под начальством А.И. Варнека, который 10 лет спустя активно его поддерживал. Проект Седова комиссия, в которую входили опытные офицеры-полярники и ученые (капитан 1-го ранга А.М. Бухтеев, капитан 2-го ранга А.В. Колчак, подполковник К.П. Мордовин, доктор А.А. Бунге, геолог И.П. Толмачев, заведующий гидрометеорологической частью ГГУ Л.Л. Брейтфус), провалила по всем пунктам⁷⁴⁷ и, по нашему мнению, вполне обоснованно. В результате Седов не получил кредита на экспедицию из государственной казны, что в условиях деятельности ГЭСЛО-2 и значительных расходов на нее было невозможно.

В том же 1912 г. вышла в свет монография А.И. Вилькицкого «Северный морской путь»⁷⁴⁸. В ней были не только подведены итоги арктических исследований и даны рекомендации для плавания по северным морям, но и в печатном виде закреплён термин «Северный морской путь».

Основные походы судов «Таймыр» и «Вайгач» в моря Северного Ледовитого океана были совершены с 1911 по 1915 г. и ознаменовались выдающимися достижениями: ГЭСЛО-2, которой после заболевания Сергеева фактически руководил 28-летний капитан 2-го ранга Борис Вилькицкий (сын Андрея Ипполитовича), летом 1913 г. удалось

⁷⁴⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1570. Л. 16–18.

⁷⁴⁶ Там же. Л. 23–24.

⁷⁴⁷ Нагорный С. Седов / М.: Молодая гвардия, 1939. – С. 91–96.

⁷⁴⁸ Вилькицкий А.И. Северный морской путь // Записки по гидрографии. – Вып. 35. – Приложение.

открыть ряд неизвестных островов и неизвестную землю. Вначале она получила название Земля императора Николая II, но в 1926 г. была переименована в Северную Землю.

В 1912 году по инициативе А.И. Вилькицкого был учрежден особый Корпус гидрографов. Учреждение этого корпуса стало вершиной его административной деятельности, юридически закрепило в Российском флоте специальность гидрографа, способствовало повышению качества и эффективности навигационного обеспечения военного и транспортного флотов. В корпусе было 10 генеральских должностей, 72 штаб-офицерские (полковники, подполковники) и 124 обер-офицерские (капитан, штабс-капитан, поручик, подпоручик). Специалисты корпуса подразделялись на гидрографов и гидрографов-геодезистов. В Положении о корпусе были оговорены условия зачисления и прохождения службы. В 1913 г. А.И. Вилькицкий был зачислен в Корпус гидрографов со званием гидрографа-геодезиста, произведен в полные генералы Корпуса гидрографов и уволен со службы по болезни.

Весьма символично, что и первое в истории России сквозное плавание по Северному морскому пути с востока на запад, с одной зимовкой, в 1914–1915 гг. совершили суда «Таймыр» и «Вайгач» ГЭСЛО-2 под руководством капитана 2-го ранга Б.А. Вилькицкого.

Однако эти важнейшие события произошли уже после скоропостижной смерти генерала Корпуса гидрографов А.И. Вилькицкого, последовавшей 26 февраля 1913 г. Он был похоронен на Смоленском православном кладбище Санкт-Петербурга⁷⁴⁹.

Подводя итог вышеизложенному, следует подчеркнуть следующее. Первый опыт гидрографических работ и магнитных наблюдений в Арктике А.И. Вилькицкий получил в 1887 г., будучи лейтенантом, и, тем самым, оказался вовлечен в полярную деятельность на последующие 25 лет.

В начале 1890-х гг. правительство России, побуждаемое инициативами иностранных и отечественных предпринимателей и необходимостью строительства Сибирской железной дороги, выделило средства для гидрографического исследования морского пути из Баренцева в Карское море: в устья рек Енисей и Обь с целью доставки различных грузов. Руководителем двух гидрографических экспедиций (1894–1896, 1898–1901) являлся подполковник (впоследствии – полковник) КФШ А.И. Вилькицкий. В течение семи сезонов полевых работ участниками экспедиций были выполнены обширные гидрографические, гидрометеорологические и магнитные исследования, в том числе на судне

⁷⁴⁹ В 1996 г. рядом с отцом был перезахоронен и останки его сына – Б.А. Вилькицкого, привезенные из Бельгии.

«Пахтусов», приобретенном Вилькицким в Англии на специально выделенные правительством средства. По материалам работ экспедиций под руководством Вилькицкого в ГГУ были изданы новые морские карты на западную часть арктического бассейна, опубликованы результаты гидрометеорологических и магнитных исследований. Естественно-исторические коллекции, собранные в период плаваний судна «Пахтусов» офицерами и прикомандированными учеными, передавались в научные учреждения для их последующей обработки. Достижения ГЭСЛО неоднократно получали высокую оценку руководителей Морского министерства и одобрение императора Николая II. Таким образом, именно усилиями А.И. Вилькицкого, а также его подчиненных был заложен прочный фундамент систематического исследования Арктики в последующие десятилетия XX в.

В начале XX в., когда генерал Вилькицкий был помощником начальника ГГУ, а затем и начальником ГГУ (1907 – начало 1913), он продолжал играть активную роль в организации исследования Арктики. Под его руководством была сформирована ГЭСЛО-2, которая на специально построенных судах «Таймыр» и «Вайгач», под командованием капитана 2-го ранга Б.А. Вилькицкого, в 1913–1915 гг. не только совершила выдающиеся географические открытия в Арктике, но и впервые в истории России осуществила сквозное плавание по трассе Северного морского пути с востока на запад.

Следует отметить, что выдающийся вклад генерала Корпуса гидрографов А.И. Вилькицкого в исследование Арктики был неоспорим для его современников; таковым он являлся и для последующих поколений полярных исследователей нашей страны. Недаром именем Вилькицкого названы мыс, ледник, гора и залив в архипелаге Новая Земля, остров и острова в Карском и остров в Восточно-Сибирском морях. В составе Гидрографической службы Северного флота 30 лет (1966–1995) действовало океанографическое исследовательское судно «Андрей Вилькицкий».

Имя Андрея Ипполитовича Вилькицкого не забыто и в XXI в. В 2002 г. в Санкт-Петербурге на доме, где жила семья генерала (набережная канала Грибоедова, 96), была установлена мемориальная доска в честь полярных исследователей А.И. и Б.А. Вилькицких, в открытии которой принимал участие автор данной книги. Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 2 мая 2017 г. № 312 один из безымянных проездов на Васильевском острове получил наименование «Вилькицкий бульвар». В 2018 г. на Выборгском судостроительном заводе построен новый ледокол «Андрей Вилькицкий», который с 2019 г. работает в Арктике.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Указатель приборов, инструментов, технических средств и терминов

Ареометр («прибор стеклянных ареометров») – прибор для измерения плотности или относительной плотности жидкости. Состоит из герметичной стеклянной трубочки с грузилом, на более тонкой верхней части которой нанесена шкала относительной плотности. При измерении деления совпадают с уровнем поверхности измеряемой жидкости.

Ахтер-люк – погреб на судне для хранения мокрой провизии, а также вина и уксуса.

Баббит – сплав трех металлов, который используется для изготовления подшипников. Обычно при его изготовлении используют свинец, сурьму, медь и олово в разных пропорциях. Так как при изготовлении используются как твердые, так и мягкие металлы, он довольно износостоек и обладает антифрикционными свойствами.

Ба́зис – в геодезии линия, длина которой измеряется на местности линейными мерами с большой точностью. Служит в триангуляции для определения длины исходной стороны треугольника, причем переход к последней от длины геодезического базиса обычно осуществляется с помощью базисной (геодезической) сети.

Ба́кан, ба́кен – плавучий знак, устанавливаемый на якоре для обозначения навигационных опасностей на пути следования судов или для ограждения фарватеров.

Бакари – обувь из шкур с оленьих ног.

Бакаут – ценная древесина деревьев рода *Guaiacum* (гваякум, или гуаяк); ранее использовалась там, где были важны ее прочность, вес и твердость.

Батометр – специально приспособленный сосуд, обычно цилиндрической формы, с клапанами, крышками или кранами для закрытия под водой. Основное назначение любого батометра – взятие пробы на заданной глубине и дальнейшее предохранение ее от смешивания с окружающей водой при подъеме прибора на поверхность.

Бейдевинд – курс, при котором угол между направлением ветра и направлением движения судна составляет менее 90° (меньше 8 румбов).

Брифок – нижний прямой (летучий) парус на передней мачте, служащий для попутных ветров.

Буссо́ль – геодезический инструмент для измерения углов при съемках на местности, специальный вид компаса. Имеет визирное приспособление.

Вертикальный круг – астрономический инструмент для определения зенитных расстояний небесных светил, служащих материалом для вычисления их склонений. Используется при составлении абсолютных каталогов склонений звезд. Из одного наблюдения при двух положениях круга он позволяет получить непосредственно зенитное расстояние светила. Полусумма же зенитных расстояний при верхней и нижней кульминации звезды позволяет получить широту места наблюдения, при использовании которой выводится склонение.

Вёха – плавучий предостерегающий знак навигационной обстановки на морях, реках и озерах, предназначенный для указания фарватеров и ограждения навигационных опасностей.

Градус Реомюра ($^{\circ}\text{R}$) – единица измерения температуры, в которой температуры замерзания и кипения воды приняты за 0 и 80 градусов соответственно. Предложен в 1730 г. Р. А. Реомюром.

Дальномер – устройство, предназначенное для определения расстояния от наблюдателя до объекта. Используется в геодезии, в прицельных приспособлениях оружия, для наводки на резкость в фотографии и т. д.

Дрек – небольшой складной якорь, обычно бывает адмиралтейского типа, с неподвижными лапами и железным штоком, закрепляемым чечкой в круглом отверстии веретена.

Зенитное расстояние – система небесных координат, используемая в астрономии для описания положения светил на небе или точек на воображаемой небесной сфере; угловое расстояние небесного светила или земного предмета от зенита. Обозначается z , отсчитывается вдоль круга высоты от 0 до 180° .

Инclinатор – прибор для измерения магнитного наклона, т. е. угла, образуемого вектором напряженности магнитного поля Земли с горизонтальной плоскостью.

Искусственный горизонт – в астрономии вспомогательный прибор, представляющий собой плоскую зеркальную поверхность, располагающуюся строго горизонтально. Используется для контроля положения астрономических или навигационных приборов (телескопов, меридианных инструментов и др.) относительно плоскости горизонта.

Кипрегель – механический или оптический геодезический прибор, предназначенный для измерения превышений, расстояний, вертикальных углов, графического построения направлений и нанесения их на топографический план ландшафта.

Кошка – на Белом море: песчаная или из мелкого камня мель на взморье, обнажающаяся при отливе; на Карском море – каменистый риф или песчаный вал, образующийся вдоль берега в результате волнения моря и со временем превращающийся в косу.

Лот Джемса (лот-предостерегатель Джемса, или подводный часовой) – прибор, действие которого основано на законах летания бумажного змея. Судно буксирует на металлической проволоке (лотлине) за кормой деревянный змей, идущий под водой на заданной глубине. Когда змей, встретив глубину менее заданной, ударится о дно моря, он опрокинется, всплывет и предупредит в то же время сигнальным звонком об этом судно⁷⁵⁰.

Магнитный теодолит – переносной (полевой) прибор, предназначенный для измерения направления вектора магнитной индукции поля Земли.

Малица – традиционная одежда в виде рубахи у ненцев и соседних народов: глухого покроя, из оленьих шкур, мехом внутрь, до колен; может быть с капюшоном.

Малый анемометр – ручной прибор для измерения средней скорости ветра за небольшие промежутки времени (обычно 10 мин) в пределах от 1 до 20 м/с.

Малый теодолит – геодезический угломерный инструмент, имеющий небольшой вес и малую точность измерений.

Маятниковый прибор – инструмент для измерения ускорения силы тяжести относительным методом. Маятники являются основными элементами маятниковых приборов. Простейший маятник состоит из небольшого массивного груза, подвешенного на нити (или легком стержне). В маятниковых приборах применяются 2–4 маятника с периодом собственных колебаний ~1 с. Гравиметрические исследования с помощью маятниковых приборов основываются на измерении разности зависящих от ускорения силы тяжести периодов свободных колебаний маятника неизменной длины на двух пунктах: исследуемом и пункте с известным ускорением силы тяжести.

Мэнзула – полевой чертежный столик, состоящий из планшета, штатива и скрепляющей их подставки. Используется при так называемой мензульной съемке. Является геодезическим инструментом.

Мерная лента – геодезический прибор, предназначенный для непосредственного измерения расстояний на местности и представляющий собой тонкую стальную полосу шириной 15–30 мм, длиной обычно 20 м.

Механический лаг – лаг, пришедший на смену ручному, представлял собой вертушку с лопастями, спускаемую с кормы судна. Она крутилась в потоке воды за кормой с разной скоростью, напрямую зависящей от скорости движения судна, а идущий от нее жесткий лаглинь

⁷⁵⁰ А.И. Вилькицкий дважды опубликовал «Описание лота-предостерегателя Джемса» (СПб.: изд. ГГУ. 1899, 1904. 12 с.).

накручивал в свою очередь механический счетчик, указывающий не только скорость, но и пройденное расстояние. Устройство было запатентовано Т. Уолкером в 1861 г. в Англии.

Микрометр Люжоя (Люжоя-Мякишева) – вертикальный угломер для определения дальности по вертикальному размеру цели (например, высота мачт или труб корабля).

Нивелир – геодезический инструмент для нивелирования, то есть определения разности высот между несколькими точками земной поверхности. Основной метод определения превышений – геометрическое нивелирование. Карманный нивелир в чехле производства фирмы *Gerlach* (Варшава) имел длину 21 см.

Отражательные круги – отражательные угломерные инструменты с полным кругом и обычно с двумя диаметрально противоположными отсчетными приспособлениями. В призмённом зеркальном круге Пистора и Мартинса, имевшем довольно широкое применение на суше и на море, малое зеркало заменено равнобедренной призмой. Круг Пистора допускал измерение углов приблизительно от 0 до 135° и от 178 до 260°.

Пассажный инструмент – в астрономии служит для определения времени прохождения светил через какую-нибудь вертикальную плоскость, обыкновенно меридиан или первый вертикал. Введен в употребление датским астрономом О.К. Рёмером в XVII в. Бывают переносные и постоянные.

Плашкоут – плоскодонное несамоходное беспалубное судно для перевозки грузов, для устройства плавучей пристани и т. п.

Прожектор Манжена – сферический катадиоптрический рефлектор, представлявший собой вогнуто-выпуклую стеклянную чечевицу с разными радиусами кривизны, выпуклая сторона которой была посеребрена. Проектора с зеркалами Манжена изготовлялись с 1876 г. фирмой *Sautter, Lemonnier et C^o*.

Ручной лот – прибор, с помощью которого измеряют глубины до 40 м под днищем судна, имеющего скорость не более 3 узлов. Состоит из свинцовой или чугунной гири и лотлиня. Гиря имеет конусообразную форму, высота ее около 30 см, а вес от 3 до 5 кг. В верхней части гири имеется ушко, в которое продевается строп из линя для ввязывания в нее лотлиня. В нижней части гири сделана выемка, в которую вмазывают мыло или смесь сала с толченым мелом. При измерении глубины гиря ударяется о дно, частицы грунта пристаю к салу или к мылу, и это дает возможность одновременно с определением глубины определить характер грунта в данном месте. Лотлинь представляет собой пеньковый трос толщиной около 25 мм, длиной 52 м, который предварительно

вымачивают в воде и затем просушивают. После просушки лотлинь разбивают на метры, причем счет начинают от ушка гири, так как высота гири в расчет не принимается. Каждый метр на лотлине отмечают кожаными марками, вырезанными в виде зубчиков и топориков, десятки метров отмечаются разноцветными лоскутами флагов (флагдуками).

Самопишущий aneroid – барометр, снабженный механизмом автоматической записи показаний атмосферного давления.

Секстант, секстан – навигационный измерительный инструмент, используемый для определения высоты Солнца и других космических объектов над горизонтом с целью определения географических координат точки, в которой производится измерение.

Сорлинь – веревка (цепочка, шкентель), идущая от пера руля на судно и служащая для удержания руля, если он соскочил с петель.

Столовый судовой хронометр – хронометр, помещенный на карданном подвесе внутри квадратного ящика из красного или черного дерева; сверху ящик закрыт двойной крышкой – внутренней стеклянной и наружной глухой деревянной (для предохранения хронометра от воздействия колебаний температуры и механических повреждений).

Термометр Негретти и Замбра – «опрокидывающийся» глубоководный термометр, созданный английской фирмой «Негретти и Замбра» в 1878 г.

Триангуляция – один из методов создания сети опорных геодезических пунктов, а также сама эта сеть. Заключается в геодезическом построении на местности системы пунктов, образующих треугольники, у которых измеряются все углы и длины некоторых базовых (базисных) сторон.

Туер (туэр), или цепной пароход – особый вид речного судна, буксир, движущийся вдоль уложенной по дну цепи или троса. Туеры появились в первой половине XIX в., а к 30–50 гг. XX в. практически перестали использоваться.

Тур – вид геодезического знака, сооружается из камней, высота 1–3 м.

Универсальный инструмент – переносной астрономический прибор для измерения высоты светила над горизонтом и его азимута; состоит из горизонтальных и вертикальных кругов, заменяет теодолит, меридиональный круг и др.

Фальшфейер – пиротехническое сигнальное устройство в виде картонной или эбонитовой гильзы, наполненной горючим составом.

Флагдук – шерстяная ткань, из которой делают флаги.

Шняка – небольшое плоскодонное беспалубное парусное рыболовное судно.

2. Участие офицеров в Гидрографических экспедициях под руководством А.И. Вилькицкого в конце XIX – начале XX вв.

№ п/п	Воинское звание, фамилия, имя и отчество	Должность	Период службы	Примечание
1	Полковник ВИЛЬКИЦКИЙ Андрей Ипполитович	нач. ГЭ нач. ГЭСЛО	1894–1896 1898–1901	Умер (1913)
2	Капитан 2-го ранга ВАРНЕК Александр Иванович	командир парохода «Пахтусов»	1898–1902	Умер (1930)
3	Штабс-капитан КФШ СЕРГЕЕВ Иван Семенович	пом. нач-ка ГЭ пом. нач-ка ГЭСЛО	1895–1897 1898–1901	Умер (1919)
4	Лейтенант БОТКИН Александр Сергеевич	пом. нач-ка ГЭ пом. нач-ка ГЭСЛО	1895–1896 1898–1899	Умер (1936)
5	Лейтенант ВИТКОВ Александр Аркадьевич	пом. нач-ка ГЭ пом. нач-ка ГЭСЛО	1894–1896 1898–1899	Умер (1900)
6	Лейтенант ИВАНОВ Константин Васильевич	пом. нач-ка ГЭ, командир парохода «Лейтенант Овцын»	1894–1897	Умер (1907)
7	Лейтенант БАЛКАШИН Николай Николаевич	пом. нач-ка ГЭ, командир баржи «Лейтенант Скуратов»	1894–1897	Умер (1907)
8	Мичман МАЙДЕЛЬ Христиан Гвидович	пом. нач-ка ГЭ, ст. штурман баржи «Лейтенант Скуратов»	1894–1895	Рас- стрелян (1920?)
9	Мичман БОГОСЛАВСКИЙ Иван Павлович	пом. нач-ка ГЭ, ст. штурм. офицер парохо- да «Лейтенант Овцын»	1894	После 1918 г. судьба не- известна

10	Мичман СТЕПАНОВ Павел Гаврилович	пом. нач-ка ГЭ, ст. штурман бар- жи «Лейтенант Скуратов»	1894	После 1915 г. судьба не- известна
11	Лейтенант МОРДОВИН Константин Павлович	пом. нач-ка ГЭ	1896–1897	Умер (1914)
12	Лейтенант ДЬЯКОНОВ Владимир Владимирович	пом. нач-ка ГЭСЛО	1898–1899	Умер в япон- ском пле- ну (1905)
13	Мичман (лейтенант) БЕЛКИН Федор Михайлович	пом. нач-ка ГЭСЛО	1898–1899	Осужден к ссылке в Сибирь на пять лет (1927)
14	Штабс-капитан КФШ МОРОЗОВ Николай Викторович	пом. нач-ка ГЭСЛО, ст. штурман парохода «Пахтусов»	1899–1901	Умер (1925)
15	Мичман НОВОСИЛЬЦОВ Алексей Николаевич	пом. нач-ка ГЭСЛО	1900–1901	Погиб в Цу- симском сражении (1905)
16	Лейтенант ЯНОВ Алексей Владимирович	и.д. ст. офицера парохода «Пахтусов» пом. нач-ка ГЭСЛО	1900 1901–1903	После 1917 г. судьба не- известна
17	Мичман ЛЮБИМОВ Сергей Яковлевич	пом. нач-ка ГЭСЛО	1900–1901 1903	После 1920 г. судьба не- известна

Примечание: в 1900 г. в составе ГЭСЛО был морской врач
Чернышев Александр Григорьевич,
в 1901 г. – лекарь Полилов Александр Михайлович.

3. Повседневная жизнь и быт личного состава парохода «Пахтусов» в Архангельске в конце XIX в.

Весной 1894 г. для исследования устьев рек Енисей и Обь и прилегающей к ним части Карского моря была организована специальная Гидрографическая экспедиция под руководством подполковника А.И. Вилькицкого. В 1898 г. эта экспедиция была преобразована в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) и стала базироваться в Архангельске, в Соломбале. ГЭСЛО проводила исследования в Баренцевом, Карском и Белом морях под командованием А.И. Вилькицкого (1898–1901), А.И. Варнека (1902) и Ф.К. Дриженко (1903–1904). Основным транспортно-техническим средством ГЭСЛО стал пароход «Пахтусов», приобретенный в Англии весной 1898 г. подполковником А.И. Вилькицким с помощью военно-морского агента капитана 1-го ранга И.К. Григоровича.

После окончания каждой летней кампании (сезона полевых работ) пароход «Пахтусов» возвращался в Архангельск, где и находился в течение зимнего периода. К этому времени офицеры ГЭСЛО возвращались в Петербург, а нижние чины оставались в Архангельске, на берегу, под командованием одного из офицеров – заведующего пароходом «Пахтусов», который, в свою очередь, подчинялся Директору маяков и лоции Белого моря полковнику П.И. Васильеву. Рассмотрим некоторые обстоятельства таких зимовок, а также кратковременных летних стоянок судна, на примере 1898–1900 гг.

Отпуск для нижних чинов. После окончания первого полевого сезона, в конце сентября 1898 г., помощник начальника ГЭСЛО и ревизор «Пахтусова» лейтенант В.В. Дьяконов был оставлен в Архангельске заведующим пароходом и командой ГЭСЛО. Нижние чины судовой команды (46 человек) были размещены на зимнее время в казарменном корпусе № 50, находившемся при Дирекции маяков и лоции Белого моря, и с *«27 сентября поступили на береговое довольствие денежным содержанием по табели № 1, а равно сухопутным провиантом и приварочным довольствием по окладам, назначенным для судовых команд при Дирекции маяков»*⁷⁵¹.

Часть нижних чинов после окончания кампании увольнялась в отпуск, причем на весьма значительный срок: до трех месяцев. Так, матрос 2-й статьи Корельский уже 25 сентября 1898 г. был отправлен в отпуск в деревню Нюхча Кемского уезда Архангельской губернии. Отпускной билет ему подписал командир парохода «Пахтусов» капитан 2-го ранга

⁷⁵¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 1–1 об., 6–6 об.

А.И. Варнек. В этом билете, за неделю до окончания отпуска, 8 декабря 1898 г., Нюхотский волостной старшина Кемского уезда Павлов написал, что *«матрос Корельский во время побывки у своих родителей, вел себя хорошо и претензий на него никаких не заявлено»*⁷⁵².

Три следующих билета были подписаны лейтенантом В.В. Дьяконовым: он отправил в отпуск квартирмейстера Александра Дьяченко и матроса 1-й статьи Якова Сенчихина – в Астраханскую губернию, а матроса 2-й статьи Феофана Сухарева – в Нижегородскую губернию⁷⁵³.

22 октября 1898 г. лейтенант В.В. Дьяконов, по согласованию с командованием, сдал заведование командой «Пахтусова» офицеру Отдельной съемки Белого моря штабс-капитану Н.М. Деплоранскому и убыл в столицу – в Главное гидрографическое управление (ГГУ)⁷⁵⁴.

Во второй половине декабря 1898 г. еще несколько нижних чинов были отправлены в отпуск на срок от 40 до 60 суток: матрос 1-й статьи Александр Соколов убыл в Вологодскую губернию, квартирмейстер 2-й статьи Зосима Холмовской отправился в г. Кирилов Новгородской губернии, а матрос-рулевой Василий Васянгин – в Вологодскую губернию⁷⁵⁵.

Отпуска предоставлялись нижним чинам и в последующие годы. Так, например, 1 октября 1899 г. квартирмейстер Осип Головизнин был уволен штабс-капитаном КФШ Н.В. Морозовым в кратковременный отпуск в деревню Пиковку Полянской волости Малмыжского уезда Вятской губернии, сроком до 7 января 1900 г.⁷⁵⁶

Однако не все из отпускников возвращались в указанный срок. Так, например, 17 марта 1899 г. полковник Васильев сообщал заведующему пароходом «Пахтусов», что Главным Морским Штабом (ГМШ) *«...за неявкою в срок из кратковременного отпуска к месту служения баталера 1 ст[атьи]. Василия Макарова судовой команды парохода "Пахтусов", сделано распоряжение о переводе его в один из экипажей Кронштадтского порта и об избрании из того порта другого баталера для назначения на пароход "Пахтусов", который и будет послан в Архангельск в непродолжительном времени...»*⁷⁵⁷.

К этому времени перевод Макарова уже состоялся: приказом заведующего командами 1-й флотской дивизии от 12 марта за № 70 он был переведен в 4-й флотский экипаж на броненосец береговой обороны

⁷⁵² РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 27.

⁷⁵³ Там же. Л. 30–32.

⁷⁵⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 3–6 об., 8.

⁷⁵⁵ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 33–35.

⁷⁵⁶ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 3. Л. 62.

⁷⁵⁷ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 65–65 об.

«Адмирал Чичагов»⁷⁵⁸. На «Пахтусов» же в конце марта 1899 г. был назначен баталер С. Крюченков⁷⁵⁹. Вскоре выяснилось, что эта кандидатура оказалась далеко не лучшей.

Забота о здоровье личного состава. В период зимовки в Архангельске нижних чинов ГЭСЛО еженедельно, по субботам, осматривал старший врач Дирекции маяков и лоции Белого моря коллежский советник П.А. Гезехус, а в его отсутствие – лекарский помощник, коллежский секретарь Спирин.

7 ноября 1898 г., в результате медицинского осмотра, выяснилось, что из числа нижних чинов команды парохода «Пахтусов» оказался больным матрос И. Агапов – ему требовалось госпитальное лечение. Сообщая об этом Деплоранскому, Васильев просил его отправить этого матроса в Архангельский местный военный лазарет на излечение, после чего уведомить, когда именно он будет отправлен и с какого числа *«исключится с пищевого довольствия при команде»*. Это приказание было выполнено⁷⁶⁰.

Были заболевшие нижние чины, которым требовался длительный период для восстановления здоровья. Так, прибывший первым из офицеров ГЭСЛО весной 1899 г. из Петербурга в Архангельск лейтенант А.А. Витков 14 апреля из Соломбалы отправил телеграмму в Адмиралтейство, в которой сообщал, что *«комиссия при Архангельском военном лазарете признала квартирмейстера Селиванова подлежащим увольнению в отпуск на родину на полгода по болезни глаза после ушибленной раны»*⁷⁶¹.

24 апреля 1899 г. Вилькицкий представил в ГГУ рапорт, в котором просил ходатайства Управления *«о замене квартирмейстера Селиванова другим и о назначении еще одного квартирмейстера на имеющуюся вакансию»*. При этом Вилькицкий добавил: необходимо, чтобы *«один из них имел такую аттестацию, чтобы мог исполнять обязанности боцмана, так как состоящий ныне в экспедиции боцманмат по своему поведению нести их не может и должен быть смещен со своего звания»*⁷⁶². Начальник ГГУ генерал-лейтенант К.И. Михайлов поддержал ходатайство Вилькицкого. 29 апреля 1899 г. помощник начальника ГМШ контр-адмирал М.А. Реунов сообщил, что Командующему Сводным отрядом флотских экипажей в Санкт-Петербурге предложено назначить в команду экспедиции двух строевых квартирмейстеров *«хорошего поведения»*⁷⁶³.

⁷⁵⁸ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 2. Л. 9.

⁷⁵⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 313. Л. 24.

⁷⁶⁰ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 11–12.

⁷⁶¹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 809. Л. 46.

⁷⁶² Там же. Л. 49.

⁷⁶³ Там же. Л. 50, 53.

Зимой 1899–1900 гг. матрос, рулевой команды парохода «Пахтусов», Петр Киппор отморозил пальцы ног и в середине апреля все еще находился в госпитале. После того как капитан 2-го ранга Варнек телеграммой доложил полковнику Вилькицкому, что Киппор в плавание идти не может, начальник ГЭСЛО 19 апреля 1900 г. представил в ГГУ рапорт с просьбой о назначении в команду парохода «Пахтусов» другого матроса рулевого, и через два дня распоряжение об этом ГМШ было сделано⁷⁶⁴.

Командование «Пахтусова» заботилось и о правильном питании личного состава, в том числе и с целью воспрепятствования развития заболеваний. Так, например, исправлявший должность судового врача Готлиб 14 июля 1899 г. доложил командиру парохода «Пахтусов», что «ввиду истощения запаса свежей провизии (мяса) и возможности появления цынги» он находит «полезным для предупреждения таковой болезни выдавать команде чеснок и клюквенный экстракт». В ответ на это капитан 2-го ранга Варнек распорядился издать приказ по судну «о выдаче экстракта и чесноку»⁷⁶⁵.

Участие нижних чинов в подготовке запасников. В зимний период 1898–1899 гг. полковник Васильев должен был провести учебный сбор при Дирекции маяков и лоции Белого моря с призывными чинами запаса флота и решил получить для этого ряд инструментов с парохода «Пахтусов», а также привлечь к участию в сборах несколько нижних чинов ГЭСЛО. Для этого он обратился в ГГУ. Из Петербурга ответили положительно.

13 ноября 1898 г. Васильев сообщил Депплоранскому о том, что в соответствии с предписанием ГГУ от 5 ноября из числа инструментов парохода «Пахтусов» могут быть предоставлены для занятий в предстоящем учебном сборе при условии осторожного обращения следующие инструменты: судовой anerоид, лаги Массея и Уокера, лоты Джемса и Томсона, а также шлюпочные компасы.

В следующем отношении Васильев уведомлял Депплоранского о получении приказа ГМШ о назначении из команды парохода «Пахтусов» нижних чинов – рулевого Агапова и матросов Киселева и Варакина – для занятий в учебном сборе. Он просил Депплоранского направить их в учебный сбор, в том числе Агапова – после выздоровления и явки в судовую команду⁷⁶⁶.

Однако и с Киселевым все оказалось не так просто, поскольку в начале ноября 1898 г. он заявил Депплоранскому «претензию» (подал жалобу)

⁷⁶⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 58–59, 65.

⁷⁶⁵ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 101.

⁷⁶⁶ Там же. Л. 13–14 об.

о неполучении им от ротного командира денег в размере 10 руб. 5 ноября Деplorанский в своем рапорте сообщил о «претензиях» нижних чинов командиру парохода «Пахтусов», находившемуся в Санкт-Петербурге. 20 ноября капитан 2-го ранга Варнек написал Деplorанскому, что «...претензия матроса Павла Кисилева (так в документе. – В.С.) о неполучении им от ротного командира денег в размере 10 рублей неправильна». Варнек просил Деplorанского «объявить Кисилеву о его преступлении и арестовать его строгим арестом на десять суток...». Эту просьбу (фактически – приказание) штабс-капитан Деplorанский исполнил⁷⁶⁷.

Как бы то ни было, учебный сбор с чинами запаса флота при Дирекции маяков и лоции Белого моря был проведен, о чем 15 декабря 1898 г. Васильев сообщил заведующему пароходом «Пахтусов» и просил забрать инструменты⁷⁶⁸.

Отправление религиозного культа. В связи с наступлением весны приближалось и начало новой летней кампании – 1899 г. В апреле еще продолжался Великий пост, во время которого нижние чины исповедовались и причащались не только в православном храме, но и в евангелическо-лютеранской церкви Архангельска. 22 апреля 1899 г. полковник Васильев отправил штабс-капитану Деplorанскому следующий «Список нижних чинов 6-го Флотского Экипажа команды парохода "Пахтусов" лютеранского исповедания, говеющих Великим постом 1899 г.»⁷⁶⁹:

Звание	Имена и фамилии	Лет от роду	Отметка
Матрос-водолаз	Ян Аракс		Были 15 и 16 Апреля 1899 г. у Исповеди и Св. Причастия
Матрос-рулевой	Петр Киппор		
Машинист 1-й статьи	Михаил Розенберг		
Кочегар 1-й статьи	Яков Крумин		
Машинист 1-й статьи	Давид Нау		
	Итого: 5 человек	Фридрих Бок, пастор Евангелической Церкви города Архангельска	

Буйство матроса Киселева. Матрос-водолаз Киселев не давал скучать командованию. 5 апреля 1899 г., находясь в нетрезвом виде в архангельской гостинице «Москва», он «учинил буйство»: схватил

⁷⁶⁷ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 15–15 об.

⁷⁶⁸ Там же. Л. 22–23.

⁷⁶⁹ Там же. Л. 80–81.

мещанина Юрьева за горло, а когда его удалили на улицу, выбил в гостинице несколько стекол. Дело это было передано на рассмотрение мирового судьи И. Истомина, который 7 мая 1899 г. вынес следующий приговор: матроса парохода «Пахтусов» Павла Парамонова Киселева *«...подвергнуть аресту при Полиции на пять суток с заменой этого наказания дисциплинарным взысканием, на усмотрение его Начальства. Приговор окончательный, объявлен с правом кассации»*⁷⁷⁰.

Следует отметить, что решение суда не остановило Киселева. 28 июня того же года он был уволен с судна на берег для посещения храма, однако вернулся на «Пахтусов» «выпившим». На следующий день лейтенант Ф.М. Белкин письменно доложил об этом командиру «Пахтусова», и капитан 2-го ранга Варнек распорядился наложить на Киселева «строгий арест на 4 суток»⁷⁷¹.

О выпивке – на судне и на берегу. После окончания первой летней кампании «Пахтусов» вернулся в Архангельск. 19 сентября 1898 г. часть нижних чинов была уволена в баню. Однако до бани дошли не все. При увольнении первой вахты боцманмат Синдячинов «во фронт» (строй. – В.С.) не вышел. Когда через некоторое время лейтенант Дьяконов вызвал его наверх, то он оказался выпившим⁷⁷². Понятное дело, что боцманмат был оставлен на судне.

Но не выпить после «легкого пара» русскому человеку практически невозможно. Один из нижних чинов «Пахтусова», кочегар 1-й статьи Е. Туркин, несмотря на предупреждение лейтенанта Дьяконова при увольнении, вернулся на пароход «сильно выпившим»⁷⁷³.

Когда же сам офицер вышел в город, то в 11-м часу вечера встретил на улице в Соломбале марсового В. Бешенова, который уволенным с судна не был⁷⁷⁴, т.е. находился в самовольной отлучке. О всех этих проступках Дьяконов представил три рапорта командиру парохода «Пахтусов».

Одним из нарушителей дисциплины был и баталер Крюченков. В середине лета он стал довольно часто посещать ахтер-люк. Это привлекло внимание лейтенанта Белкина, который 12 июля 1899 г. сделал замечание баталеру. В ответ Крюченков дерзко ответил, что он не вор, а после того как Белкин приказал ему замолчать, позволил себе сказать, что *«я доложу командиру, что я больше не могу ходить в ахтер-люк, так как меня считают за вора»*, и, по-видимому, желая выразить свой протест,

⁷⁷⁰ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 85–85 об.

⁷⁷¹ Там же. Л. 91.

⁷⁷² РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

⁷⁷³ Там же. Л. 2.

⁷⁷⁴ Там же. Л. 4.

«с шумом швырнул скобу, запирая ахтер-люк». О дерзости Крюченкова Белкин доложил рапортом командиру парохода «Пахтусов», и капитан 2-го ранга Варнек приказал Крюченкова «поставить часовым к ахтер-люку и назначить для этого в караульную смену на сутки»⁷⁷⁵.

Однако через 10 дней Крюченков вновь оказался замешан в неблагоприятной истории. 22 июля 1899 г., во время раздачи вина «прислуге» парового катера, вернувшейся с промера, к лейтенанту Белкину подошел матрос 2-й статьи Егор Болдырев и попросил разрешения выпить чарку, сказав, что он не пил в свое время, так как стоял на вахте на мостике.

Белкин приказал баталеру Крюченкову посмотреть по списку, пили Болдырев чарку. Баталер, просмотрев список, сказал, что Болдырева в списке нет. Однако, когда Болдырев с разрешения Белкина выпил чарку, тот заметил, что матрос сразу «осовел».

Заподозрив подвох, Белкин взял у баталера список, где отмечают выпивших свою чарку, и обнаружил, что Болдыреву чарка была выдана, так как его фамилия стояла почти в середине списка. Об этом обмане со стороны баталера Крюченкова и матроса Болдырева Белкин письменно доложил капитану 2-го ранга Варнеку. Командир парохода приказал лейтенанту Дьяконову произвести дознание⁷⁷⁶.

После представления рапорта с результатами дознания был издан приказ командира парохода «Пахтусов» № 64 от 4 августа 1899 г.⁷⁷⁷. Так как в архивном деле его нет, содержание приказа остается неизвестным. Однако не приходится сомневаться в том, что сообщники Крюченков и Болдырев были строго наказаны.

Через полтора месяца, когда «Пахтусов» уже вернулся в Архангельск, Болдырев вновь «отличился». Дело было вечером 16 сентября 1899 г. Матрос 1-й статьи Герасим Костин в 7 часов вечера был послан за извозчиком для начальника экспедиции полковника Вилькицкого. Прошло полчаса, но Костин на судно не вернулся. Тогда вахтенный И. Найрис отправил за извозчиком матроса 2-й статьи Болдырева, однако и тот куда-то пропал. Кто из членов экипажа в итоге доставил извозчика к судну, документы не сообщают. Однако из рапортов лейтенанта Белкина известно, что Костин вернулся на пароход «в 11 ч ночи в пьяном виде», а Болдырев – только «в 6 ч утра в пьяном виде». 17 сентября 1899 г. Варнек приказал первого «героя» не увольнять на берег в течение недели, а на «рецидивиста» Болдырева был наложен «усиленный арест на 8 суток»⁷⁷⁸.

⁷⁷⁵ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 3. Л. 96.

⁷⁷⁶ Там же. Л. 103–103 об.

⁷⁷⁷ Там же. Л. 105–106.

⁷⁷⁸ Там же. Л. 118–119.

Потери в личном составе. 23 сентября 1899 г. временно исполняющий обязанности командующего Архангелогородским резервным пехотным батальоном подполковник Аксенов отношением № 2815 сообщил командиру парохода «Пахтусов» следующее:

«Находившийся на излечении в Архангельском местном военном лазарете кочегар 1-й статьи вверенного Вам парохода Яков Крумин сегодня в 9 часов утра умер от болезни "легочная чахотка". Сообщая о сем, прошу, Ваше Высокоблагородие, уведомить меня, будет ли сделан наряд от команды вверенного Вам парохода для отдания последних почестей покойному или сделать этот наряд от батальона.

Похороны покойного назначены 25 сего Сентября и вынос тела из лазарета на военное кладбище будет в 10 ½ часов утра»⁷⁷⁹.

Так печально закончилась жизнь одного из рядовых исследователей Арктики. Не приходится сомневаться в том, что сослуживцы Крумина приняли участие в отдании ему последних почестей. После этого следовало позаботиться и об оставшемся имуществе покойного. 29 сентября 1899 г. заведующий пароходом «Пахтусов» и командой ГЭСЛО штабс-капитан Морозов направил волостному старшине Ратговской волости Виндавского уезда Курляндской губернии запрос следующего содержания: *«...прошу меня уведомить возможно скорее, какие ближайшие родственники и наследники имущества имеются у скончавшегося 23^{го} Сентября, 6^{го} Флотского Экипажа команды парохода "Пахтусов" кочегара 1-й ст[атьи]. Якова Яковлева Крумин»⁷⁸⁰.*

В полученном вскоре ответе были указаны ближайшие родственники покойного кочегара – отец Яков Крумин, брат Андрей Крумин и сестра Лиза Крумин, которые проживали в Ратгофской волости⁷⁸¹. Им, надо полагать, и было отправлено нехитрое имущество умершего кочегара парохода «Пахтусов».

Промотание казенных вещей. В числе прегрешений, совершавшихся членами экипажа парохода «Пахтусов», было и промотание казенного имущества. Об этом можно судить по выявленному в материалах РГАВМФ рапорту лейтенанта Дьяконова командиру парохода «Пахтусов» о произведенном дознании *«по делу о промотании казенных вещей» машинистом 1-й статьи Михаилом Швецовым»⁷⁸².*

⁷⁷⁹ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 120–120 об.

⁷⁸⁰ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 3. Л. 32.

⁷⁸¹ Там же. Л. 32 об.

⁷⁸² РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 1. Л. 121.

К сожалению, материалов дознания в архивном деле нет, поэтому остаются неясными вопросы: 1) виновности М. Швецова и 2) его ответственности за совершенное преступление в случае установления вины.

Н.В. Морозов и команда парохода «Пахтусов». Осенью 1899 г. заведующим пароходом «Пахтусов» и командой ГЭСЛО в Архангельске был оставлен штабс-капитан КФШ Морозов. В его подчинении были следующие нижние чины:

Звание	Имена и фамилии	Год в службе	Год в звании
Квартирмейстер	Александр Дьяченко	1895	1897
	Никита Корепанов	1897	1899
	Осип Головизнин	1897	1899
Матрос-марсовой	Василий Бешенов	1894	1896
Старший рулевой	Иван Агапов	1894	1899
Матрос-рулевой	Василий Васянгин	1894	1896
	Петр Киппор	1894	1897
	Яков Игуменов	1895	1897
Матрос-сигнальщик	Иван Бояринцев	1894	1896
	Михаил Кузьмичев	1895	1897
Матрос-минер	Кузьма Ельчанинов	1896	1897
Матрос-водолаз	Егор Варакин	1895	1896
	Ян Аракс	1896	1897
Матрос-горнист	Герасим Костин	1896	1897
Матрос 1-й ст.	Иван Найрис	1894	1895
	Яков Сенчихин	1894	1895
	Александр Соколов	1895	1896
	Парфен Куфтарев	1895	1896
	Петр Бурдин	1896	1897
	Никифор Авдеев	1896	1897
	Дмитрий Игнатов	1897	1899
	Павел Инкин	1897	1899
	Феофан Сухарев	1897	1899
	Алексей Подольский	1898	1899
Матрос 2-й ст.	Егор Болдырев	1894	1899
	Михаил Чурилов	1898	1899

Разряда Штраф.	Павел Киселев	1894	1899
Подшкипер 1-й ст.	Иван Молчанов	1897	1899
Баталер 2-й ст.	Селиверст Крюченков	1895	1899
Фельдшер 1-й ст.	Владимир Лукьянов	1897	1899
Машин. кварт. 1-й ст.	Федор Самсонов	1894	1898
	Зосим Холмовский	1897	1899
Машинист 1-й ст.	Евстафий Карпов	1894	1899
	Михаил Розенберг	1895	1898
	Петр Волков	1895	1897
	Федор Василькин	1897	1899
Кочегар 1-й ст.	Ефим Туркин	1895	1898
	Макар Малов	1896	1897
	Петр Болотников	1898	1899
	Никифор Трифонов	1898	1899
Кочегар 2-й ст.	Тихон Решетников	1898	1898

Всего – 41 человек⁷⁸³.

Морозов периодически докладывал обстановку командиру парохода «Пахтусов» капитану 2-го ранга Варнеку и начальнику ГЭСЛО полковнику Вилькицкому в своих письмах в Петербург, в которых подробно характеризовал и личный состав, и свои действия по улучшению бытовых условий жизни нижних чинов. Подлинники этих писем хранятся в РГАВМФ, и мы приведем их – с некоторыми сокращениями.

5 октября 1900 г. Морозов отправил капитану 2-го ранга Варнеку следующее письмо:

«Милостивый Государь,

Многоуважаемый Александр Иванович!

Прошу извинить меня, что так долго не писал Вам о текущих делах по части парохода и команды, но эти дни было самое горячее время и у меня положительно до поз[д]няго вечера не оставалось свободной минуты, так как дела с командой оказалось гораздо более[труднее], чем я предполагал.

Теперь сделано следующее: ко 2 Октября разоружение парохода совершенно окончено и машинная команда перебралась из Поврахулки⁷⁸⁴, а туда отправлена 1^я смена из 4 человек строевой команды, смены предполагаю менять каждую неделю по Субботам...

⁷⁸³ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 3. Л. 35.

⁷⁸⁴ Река – приток Северной Двины, где зимой стоял пароход «Пахтусов».

...Для команды я купил лошадь за 101 рубль со сбруей, надо еще купить телегу у сапа(? – В.С.) и водяную бочку; затем я заказал шкаф для обмундирования 1 срока, которое думаю отобрать с рук у команды, заказал стол для канцелярии, купил лампы и проч.

Завтра придет из баталиона закройщик для пригонки обмундировки 1 срока, так как оказалось, что в церковь нельзя послать людей в шинелях, ибо они не пригнаны и сидят безобразно, отчего команда зананивает пальто на урсовой подкладке⁷⁸⁵.

Инструменты отправляю в Петербург в пятницу 8 октября с первым пароходом.

Бессрочные Синдячинов, Сигачев и Нау уволены 25 сент[ября]. в отпуск по 7 Января. Уволены Холмовский (подлежит увольнению в запас), Головизнин (квартирмейстер), Костин, Куфтарев, затем пойдет Крюченков, но предварительно отсидит 10 суток в карцере за пьянство и драку с и[справляющим]. д[олжность]. фельдфебеля кварт[ирмейстером]. Дьяченко. Оба они не оказались на высоте своего положения и дают дурной пример команде, так что я хотел просить Вашего распоряжения о высылке их в экипаж, но на первый раз думаю ограничиться своей властью, арестовав Дьяченко на 5, а Крюченкова на 10 суток. Собственно говоря, обоих их, особенно баталера, следовало бы отдать под суд, одного за то, что был баталера, а последнего за то, что поднял руку на и[справляющего]. д[олжность]. фельдфебеля; оба они пили пиво в роте, принеся его вопреки моему распоряжению и ссылаясь на пример прошлых лет. Если Вы находите наложенное мною взыскание недостаточным, то прошу Вас приказать мне подать рапорт. Поведение остальной команды, за исключением машиниста Карпова, бывшего нетчиком⁷⁸⁶ при усиленных работах по разоружению, нахожу пока удовлетворительным...»⁷⁸⁷.

Через месяц, 9 ноября 1899 г., Морозов в письме начальнику ГЭСЛО полковнику Вилькицкому сначала спрашивал его о том, одобряет ли он приглашение для занятий с командой «Пахтусова» стрелка-гимнаста Тарасова из команды парохода «Лейтенант Овцын», а затем обрисовал ему ситуацию с «морской порцией» для нижних чинов:

«...Зачисление команды на морскую порцию встретило совершенно неожиданно горячего противника в лице Деплоранского, который находит, что эта мера поведет к баловству команды и что если и требуется некоторая добавка к харчевым сравнительно с размером их

⁷⁸⁵ Бушлат.

⁷⁸⁶ Нетчик – военнослужащий, отсутствовавший на построении (во время работ).

⁷⁸⁷ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 2. Л. 25–26 об.

в Балтийском флоте, то никак не в размерах морской порции, а меньше; в этом смысле Деплоранский толковал при мне и Васильеву, который должен будет давать отзыв в штаб относительно полезности морской порции. Я, по глубокому моему убеждению, старался доказать, что кроме пользы и сохранения здоровья команды для летних трудов обильное питание ни к какому баловству не поведет, но не знаю, какое мнение составилось у Петра Ивановича (Васильева. – В.С.), так как он упорно молчал...»⁷⁸⁸.

Далее Морозов сообщал, что поведение команды удовлетворительное («нисколько не хуже, чем в экипаже»), а занятия идут своим чередом. Тем не менее, обработка материалов гидрографических работ у Морозова подвигалась медленно, так как большую часть дня у него отнимала команда, к которой он вынужден был заглядывать и вечерами, не надеясь на квартирмейстеров А. Дьяченко и Н. Корепанова.

Морозов сообщал также, что команда здорова, *«только машинист Розенберг малокровен и очень слаб, хотя и не лежит»* да Крюченков лежал в госпитале (*«у него хронические атонические язвы левой стопы»*)⁷⁸⁹.

Бытовые штрихи в подготовке к новому плаванию. Несмотря на различные трудности «бытия», Морозову удалось пережить длинную северную зиму. Уже 10 марта 1900 г. он получил телеграмму от капитана 2-го ранга Варнека о необходимости приступить к вооружению парохода «Пахтусов» с таким расчетом, чтобы приготовить его к плаванию к 15 апреля. 15 марта Морозов телеграфировал Варнеку в Петербург о том, что *«сего числа приступлено к вооружению Вам вверенного парохода»*⁷⁹⁰.

«Пахтусов» был подготовлен к плаванию своевременно, однако ледовые условия не позволяли выйти в море. Впрочем, эта вынужденная стоянка оказалась небесполезной. 14 мая 1900 г. комиссия в составе вахтенного начальника Н.В. Морозова, мичмана С.Я. Любимова и судового врача, коллежского асессора А.Г. Чернышева (председатель) произвела ревизию сухарей на судне и составила следующий акт:

«...из 306 пудов осмотренных нами сухарей 186 пудов сухарей заготовки 1897 года, хотя еще и не пришли в совершенную негодность, но уже приняли такое состояние, при котором продолжительное хранение их делается невозможным, а потому, принимая во внимание особенные условия плавания парохода "Пахтусов", при которых

⁷⁸⁸ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 2. Л. 28–28 об.

⁷⁸⁹ Там же. Л. 29.

⁷⁹⁰ Там же. Л. 57, 61.

доброкачественность пищевых продуктов имеет первостепенное значение, мы считаем необходимым заменить 186 пудов сухарей другими более свежей заготовки»⁷⁹¹.

О произведенной ревизии была сделана запись в вахтенном журнале судна. Акт ревизии утвердил Варнек, который 19 мая 1900 г. рапортом представил его начальнику ГЭСЛО, испросив разрешение на продажу сухарей, признанных комиссией «неблагонадежными», по цене 30 коп. за пуд, как наибольшей из предложенных покупателями. 21 мая 1900 г. полковник Вилькицкий распорядился исполнить это, а вырученные деньги внести в казначейство для зачисления в государственную казну⁷⁹².

В эти же дни был составлен и акт о списании постельного белья (6 одеял, 9 простыней, 11 наволочек, 1 подушка, 6 поясных ремней)⁷⁹³.

Не приходится сомневаться в том, что и запасы сухарей, и постельное белье, и поясные ремни на пароходе «Пахтусов» были пополнены.

Сверхсрочник И. Агапов. Среди нижних чинов «Пахтусова» были, конечно, не только разгильдяи и выпивохи. Одним из тех матросов, кто добросовестно служил, был старший рулевой Иван Агапов. В 1900 г. он подлежал увольнению в запас флота, но в начале года заявил штабс-капитану Морозову о своем желании «остаться на сверхсрочной службе в ГЭСЛО». 22 января 1900 г. Морозов сообщил об этом в рапорте командиру парохода «Пахтусов», указав при этом, что «означенный рулевой и в зимнее время по своему поведению может служить прекрасным образцом для прочей команды»⁷⁹⁴.

Капитан 2-го ранга Варнек дал этому делу ход. Уже 10 февраля в ГГУ было направлено отношение о том, что начальник ГМШ разрешил оставить старшего рулевого команды парохода «Пахтусов» на сверхсрочной службе по III разряду⁷⁹⁵. 15 февраля 1900 г. Вилькицкий направил отношение об этом командиру 6-го флотского экипажа. Однако только через полгода, когда 31 августа Варнек вновь обратился к командиру 6-го флотского экипажа с просьбой распорядиться о производстве старшего рулевого Агапова в рулевые квартирмейстеры и об оставлении его на сверхсрочной службе, эта просьба была удовлетворена. Уже 1 сентября 1900 г. копия приказа была отправлена Директору маяков и лоции Белого моря⁷⁹⁶.

⁷⁹¹ РГАВМФ. Ф. 598. Оп. 1. Д. 2. Л. 90.

⁷⁹² Там же. Л. 89.

⁷⁹³ Там же. Л. 91.

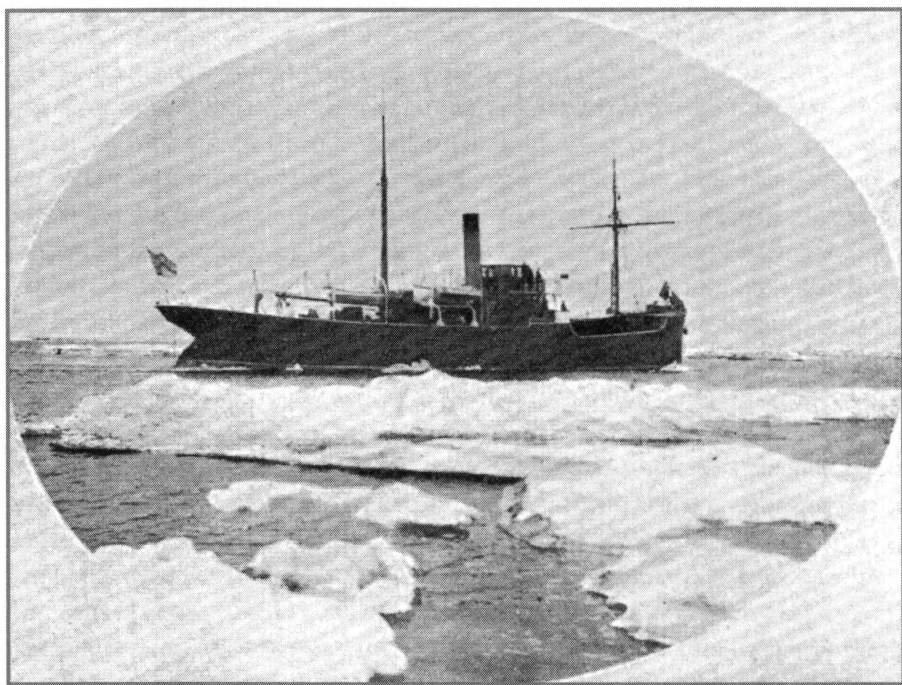
⁷⁹⁴ Там же. Л. 38.

⁷⁹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 30–31.

⁷⁹⁶ Там же. Л. 106–106 об.

Оставление Агапова на сверхсрочной службе было весьма своевременным, так как штабс-капитан Морозов 24 октября 1900 г. вступил в *«заведывание сводной ротой команды судов, зимующих в г. Архангельске»*⁷⁹⁷. Надо полагать, что сверхсрочник Агапов стал ему и другим офицерам надежным помощником.

Однако в кампанию 1901 г., когда пароход «Пахтусов» находился в проливе Маточкин Шар (Новая Земля), квартирмейстеру Агапову на берегу была нанесена огнестрельная рана вольнонаемным поваром Кочетовым. Рапорт об этом вместе с материалами дознания полковник Вилькицкий представил начальнику ГГУ 24 сентября 1901 г. На следующий день эти материалы были направлены в ГМШ⁷⁹⁸. Поскольку в архивном деле материалов дознания нет, трудно судить о том, было ли это ранение случайным или Кочетов пытался за что-то мстить Агапову.



Пароход «Пахтусов» в арктических льдах.

⁷⁹⁷ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 331. Л. 114.

⁷⁹⁸ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 99–100.

4. Биографический справочник

Ададуров Николай Евграфович (1836–1910) – инженер путей сообщения, начальник Управления по сооружению Сибирской железной дороги, тайный советник.

Астафьев Владимир Петрович (1860–1890) – штурман и гидрограф, поручик КФШ. Уроженец Новгорода. Окончил Штурманское училище в Кронштадте и гидрографическое отделение НМА. Помощник астронома Кронштадтской морской астрономической и компасной обсерватории (1887). В 1889 г. на винтовой шхуне «Бакан» выполнял исследования у западных берегов Новой Земли с целью определения астрономических координат пунктов побережья. В 1890 г., следуя на Дальний Восток на частном пароходе, заболел лихорадкой. Умер в Сингапуре, похоронен в форте Каннинг ([Электронный ресурс] URL: <https://ant53.ru/article/23/> (дата обращения: 11.08.2018)).

Балк Сергей Захарович (1866–1913) – капитан 1-го ранга (1910). Из семьи потомственного дворянина Санкт-Петербургской губернии. Окончил Морское училище (1887). Участник Енисейской экспедиции (1893) и последующего подъема затонувших рельсов в селении Гольчиха (1894). Командовал портовым буксиром «Силач» при обороне Порт-Артура (1904). После сдачи крепости взорвал буксир и ночью с командой на минном катере прорвался в Чифу. В 1906 г. командовал миноносцем «Бесшумный» в Николаевске-на-Амуре. За превышение власти и «неоказание уважения» старшему чину осужден к трем месяцам крепости. С 1907 г. служил на Балтийском море. Покончил с собой (застрелился) в ночь на 27 февраля 1913 г., будучи командиром транспорта «Рига». Похоронен в Гельсингфорсе (Емелин А.Ю., Емелина М.А. Капитан 1-го ранга С.З. Балк – легендарный и реальный, или Несколько слов о флотском фольклоре [Электронный ресурс] URL: <http://flot.com/history/interesting/balk.htm?print=Y> (дата посещения: 4.12.2018)).

Балкашин Николай Николаевич (1866–1907) – капитан 2-го ранга (1904, за отличие). Окончил Морское училище (1885). В 1894–1897 гг. являлся помощником начальника Гидрографической экспедиции по изучению устьев рек Обь и Енисей, а также части Карского моря. Флаг-офицер при младшем флагмане эскадры Тихого океана (1899–1901), старший офицер эскадренного броненосца «Наварин» (1902–1904), учебного судна «Океан» (1904–1905), командир миноносца «Громящий» (сентябрь–ноябрь 1905) и минного крейсера «Казанец» (1905–1907). С июля 1907 г. был членом комиссии по приему новобранцев в Балтийский флот. Скончался в декабре 1907 г. в Петербурге, похоронен на ст. Угловка Новгородской губернии.

Барк Петр Львович (1869–1937) – государственный деятель, банкир, управляющий Министерством финансов Российской империи (1914–1917), тайный советник (1915), член Государственного Совета (1915), баронет Британской империи (1935). В 1911 г. – товарищ министра торговли и промышленности. Похоронен в Ницце (Франция).

Белкин Федор Михайлович (1869–после 1927) – полковник Корпуса гидрографов (1913). Окончил Морской корпус (1891), Артиллерийский офицерский класс (1904). Служил на Черном и Балтийском морях (1891–1895). Помощник начальника: ГЭБО (1897, 1900–1901), ГЭСЛО (1898–1899). Командир подводных лодок «Налим» во Владивостоке (1904–1905) и «Окунь» на Балтике (1906). Начальник отдельной партии Отдельной съемки Балтийского моря (1907–1908), помощник начальника Гидрографической экспедиции Балтийского моря (1908–1910). Начальник 1-го дивизиона подводных лодок Балтийского моря (1911–1912). Зачислен в Корпус гидрографов (1913). Начальник охраны побережья Ботнического залива (1916–1917). Начальник гидрографической партии финляндских шхер (февраль–март 1917). В 1918–1924 гг. служил в РККФ, в том числе был начальником Гидрографической экспедиции (1921) и начальником Картографической части ГГУ (1922–1924). Будучи научным сотрудником Музея торгового мореплавания Ленинградского торгового порта, арестован ОГПУ 11.06.1927 и осужден к высылке в Сибирь сроком на пять лет. Реабилитирован (1957). Занимался живописью, участвовал в художественных выставках в Иркутске (1900, 1902) и Санкт-Петербурге (1901, 1910).

Бессель Фридрих Вильгельм (*Friedrich Wilhelm Bessel*, 1784–1846) – немецкий астроном, математик и геодезист. Иностранный почетный член Петербургской АН (1814). Профессор Альбертинского университета в Кёнигсберге, основатель и директор Кёнигсбергской обсерватории в 1811–1846 гг. Создал теорию и методы учета инструментальных и личных ошибок при астрономических наблюдениях, одним из первых измерил звездный параллакс в 1838 г., определил элементы земного сфероида, которыми пользовались около 100 лет.

Богославский Иван Павлович (1867–?) – полковник Корпуса гидрографов (1914). Из дворян Петербургской губернии, сын генерал-лейтенанта Корпуса корабельных инженеров. Окончил Морское училище (1889). В 1889–1891 гг. служил на Черном море. В 1892 и 1893 гг. на пароходе «Невка» участвовал в гидрографических работах Отдельной съемки Онежского озера, в зимний период прикомандирован к ГГУ. В 1894 г. – помощник начальника Гидрографической экспедиции по исследованию устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря на пароходе

«Лейтенант Овцын». Адъютант 7-го флотского экипажа, командир роты и ревизор на эскадренном броненосце «Полтава» (1895–1898). Помощник смотрителя и смотритель инструментальной камеры и депо карт Кронштадтского порта (1898–1900). С сентября 1900 г. служил в ГГУ: делопроизводитель VIII класса (1900–1908), старший производитель работ Картографической части (1908–1909), младший делопроизводитель VII класса (1909–1917), заведующий сигнальной частью (1917–1918) (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 4999; Ф. 432. Оп. 5. Д. 6600).

Борисов Александр Алексеевич (1866–1934) – художник, арктический мореплаватель. В 1899 г. на яхте «Мечта» совершил плавание в Карское море. После того как яхта попала в ледовый плен, покинул ее вместе с экипажем, пересек Новую Землю и зазимовал в доме-мастерской, который построил на льду пролива Маточкин Шар. В период зимовки исследовал Новую Землю и писал картины. Впоследствии посещал Новую Землю еще несколько раз. Результаты экспедиций описаны в его книге «В стране холода и смерти» (1907). С триумфом прошли персональные выставки картин Борисова в Вене, Праге, Мюнхене, Берлине, Париже, Лондоне. Награжден орденами Почетного легиона (Франция) и Св. Олафа (Норвегия и Швеция). В 1973 г. один из полуостровов Новой Земли, по предложению АН СССР, назван именем Борисова [Голубев В.П. Борисов А.А. Морской энциклопедический словарь. Т. 1 / Под ред. В.В. Дмитриева. – Л.: Судостроение, 1991. – С. 163–164].

Боткин Александр Сергеевич (1866–1936) – военно-морской врач, гидрограф, исследователь Северного Ледовитого океана и озера Байкал, капитан 2-го ранга (1905). Окончил Императорскую военно-медицинскую академию (1890), доктор медицины (1892). Помощник начальника ГЭСЛО (1895–1896, 1898), Гидрографической экспедиции Байкальского озера (1897, 1899). С 1920 г. в эмиграции. Скончался в Сан-Ремо (Италия).

Бредихин Федор Александрович (1831–1904) – сын капитан-лейтенанта, астроном. Окончил Ришельевский лицей в Одессе (1851, золотая медаль) и Московский университет (1855). Декан физико-математического факультета в 1873–1876 гг., директор обсерватории в 1873–1890 гг. и заслуженный профессор Московского университета (1882), академик (1890), директор Пулковской обсерватории в 1890–1895 гг. Умер в Санкт-Петербурге, похоронен в селе Владычном (ныне Бредихино, Заволжский район Ивановской области).

Бунге Александр Александрович (1851–1930) – доктор медицины (1880), морской врач (1882), действительный статский советник (1907). Участник полярной экспедиции на о. Сагастырь в устье Лены под руководством штабс-капитана КФШ Н.Д. Юргенса (1882–1884).

Начальник экспедиции Академии наук в Приянский край и Новосибирские острова (1885–1887). Участник Енисейской экспедиции (1893), Русско-шведской экспедиции по градусным измерениям на Шпицбергене (1900–1901). Уволен со службы по болезни (1914).

Бялыницкий-Бируля Алексей Андреевич (1864–1937) – зоолог, член-корреспондент АН (1923). Участник Шпицбергенской (1899) и Русской полярной (1900–1902) экспедиций.

Варнек Александр Иванович (1858–1930) – генерал-лейтенант по Адмиралтейству (1912). Окончил Морское училище (1878). Командир парохода «Пахтусов» (1898–1902), одновременно в 1902 г. начальник ГЭСЛО. Командир крейсера «Вестник» (1903–1904). Инспектор классов Императорского Александровского лицея (1904–1912). С 1912 г. в отставке. Один из организаторов экспедиции Г.Я. Седова (1912–1914). После революции – в эмиграции. Умер в Париже.

Вебстер В. – в 1911 г. совершил удачное плавание на пароходе «Нимрод» из Англии в устье Енисея, после которого подал в Министерство торговли и промышленности записку об организации морского торгового пути к устьям Енисея и Оби. При этом он предложил организовать на Новой Земле перегрузочный пункт. На межведомственном совещании в декабре 1911 г. этот проект был одобрен. Однако план Вебстера вызвал возмущение в среде русских судовладельцев, претендовавших на освоение Северного Ледовитого океана, и потому был отвергнут на повторном заседании.

Ведерников Владимир Петрович (1859–1929) – инженер-механик, генерал-лейтенант (1913). Окончил Техническое училище морского ведомства (1880) и механическое отделение НМА (1890). Старший судовой механик императорских яхт «Стрела» (1890–1896) и «Штандарт» (1896–1901). Начальник механического отдела Главного управления кораблестроения (1913–1917).

Виггинс Джозеф (Joseph Wiggins, 1832–1905) – английский полярный капитан. Член Королевского географического общества (1871). В 1874–1894 гг., при поддержке М.К. Сидорова и А.М. Сибирякова, совершил 12 успешных плаваний в Карское море, обеспечив выход сибирских товаров на европейские рынки. В 1874 г., в период первого плавания на пароходе «Данди» до устья Енисея, открыл остров, впоследствии названный именем А.И. Вилькицкого.

Витков Александр Аркадьевич (1868–1900) – лейтенант (1894). Окончил Морское училище (1889). В 1891–1892 гг. служил на крейсере «Минин». С 1894 г. служил в Гидрографической экспедиции для исследования устьев рек Енисей и Обь (РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 352. Л. 1–5, 7, 9–13 об., 17–18, 23).

Владимир Александрович (1847–1909) – великий князь, третий сын императора Александра II, дядя императора Николая II, сенатор (1868), член Государственного совета (1872), генерал-адъютант (1872), генерал от инфантерии (1880), главнокомандующий войсками гвардии и Санкт-Петербургского военного округа (1884–1905).

Гадалов Александр Николаевич (1859–1926) – представитель династии сибирских предпринимателей Гадаловых, купец 1-й гильдии, потомственный почетный гражданин. С 1882 г. занимался устройством пароходства на Енисее, в которое впоследствии входили пароходы «Москва», «Россия», «Св. Николай», «Усердный», «Благословенный», «Полезный», «Дедушка», «Граф Игнатъев». В 1891 г. в Красноярске был представлен наследнику престола, великому князю Николаю Александровичу, возвращавшемуся из Японии в Петербург. В 1893 г. заключил контракт с Морским министерством о доставке рельсов из устья Енисея в Красноярск. После неудачной операции по подъему затонувших рельсов (1894) три его парохода («Граф Игнатъев», «Россия» и «Москва») были арестованы и выставлены на продажу с торгов за бесценнок – 76 850 рублей. Несмотря на личную резолюцию императора Николая II на прошение А.Н. Гадалова, удалось спасти только «Россию» (ее взял в аренду брат, Н.Н. Гадалов). Процесс погашения долгов затянулся почти на 20 лет. После начала Первой мировой войны (1914) навсегда покинул родину (г. Красноярск) и переехал в Москву (Киселев Л. Гадаловская пароходно-промышленная Сибириада [Электронный ресурс] URL: <http://www.proza.ru/2013/06/14/995> (дата обращения: 26.08.2018)).

Гетте Петр Эрнестович (1829–1908) – инженер путей сообщения, действительный статский советник (1886). Руководил строительством железной дороги Екатеринбург–Тюмень (1883–1885). Автор брошюры «Объ-Обдорский торговый путь» (1899). В 1900 г. руководил экспедицией по железнодорожным изысканиям от Обдорска до Белковской губы.

Гиляровский Ипполит Иванович (1865–1905) – капитан 2-го ранга (1904). В экспедиции не участвовал. 18 октября 1904 г. назначен старшим офицером броненосца «Потемкин». Погиб 14 июня 1905 г. во время попытки подавить восстание на броненосце.

Григорьев Александр Васильевич (1848–1908) – ботаник и этнограф, член (1878), секретарь (1883), почетный член (1903) ИРГО. В 1876 г. сопровождал профессора Н.П. Вагнера на Белое море. В 1878 г. опубликовал наблюдения над физическими явлениями Белого и Мурманского морей в «Известиях ИРГО». В 1879–1880 гг. отправлен на паровой шхуне «Норденшёльд» с целью обогнуть материк Азии с юга и прийти

на помощь Н.А. Э. Норденшёльду, зазимовавшему на пароходе «Вега» у берегов Сибири. После посадки шхуны на мель у берегов о. Хоккайдо занимался этнографическими исследованиями над айнами. Участвовал в обеспечении экспедиции Ф. Нансена (1893–1896) картами северных морей, снабжении тибетской экспедиции Г.Ц. Цыбикова (1899–1902) и подготовке ее описания («Буддист-паломник у святынь Тибета», изд. в 1918 г.). В последние годы жизни состоял членом Русского Комитета для изучения Средней и Восточной Азии в историческом, археологическом, лингвистическом и этнографическом отношении.

Добровровский Леонид Федорович (1856–1915) – контр-адмирал (1907). В 1884 г. был арестован за участие в «кружке кронштадтских офицеров» и уволен со службы. Сотрудничал со следствием и 27 декабря 1884 г. восстановлен на морской службе. Начальник Енисейской экспедиции и командир парохода «Лейтенант Овцын» (1893). Участник Цусимского сражения (1905) на крейсере «Олег» в должности командира. Уволен в отставку (1907). Начальник Срочного казенного пароходства на реке Енисей (1909–1912). 21 апреля 1914 г. «Высочайшим» приказом лишен права на ношение мундира «за подвержение в публичных собраниях и в отдельных брошюрах в высшей степени неприличной критике флота и Морского ведомства».

Дриженко Федор Кириллович (1858–1922) – гидрограф, генерал Корпуса гидрографов (1917). Окончил Морское училище (1877) и НМА (1886). В 1878–1883 гг. совершил кругосветное плавание, проходя службу на фрегатах «Князь Пожарский», «Минин» и др. судах. В 1891–1894 гг. возглавлял Отдельную съемку Онежского озера, в 1896–1902 гг. – ГЭБО, в 1903–1904 гг. – ГЭСЛО, в 1905–1908 гг. – Отдельную съемку Белого моря. Помощник начальника ГГУ (1908–1912). Начальник Отдельной съемки Мурманского берега (1912–1917). После Октябрьской революции (1917) переехал в Красноярск, где работал в Отдельном Обь-Енисейском гидрографическом отряде: работал вычислителем, начальником базы, руководил гидрографическими исследованиями сибирских рек. Скончался от воспаления легких.

Дьяконов Владимир Владимирович (1873–1905) – лейтенант (1897). Окончил Морской корпус (1893). Помощник начальника ГЭСЛО, штурманский офицер и ревизор парохода «Пахтусов» (1898–1900). Участник Цусимского сражения на крейсере «Светлана» (1905). Будучи раненым, попал в японский плен, где и скончался.

Залевский Иероним Игнатьевич (1858–1914) – контр-адмирал (1908?). Окончил Морское училище (гардемарин, 1878), НМА (кораблестроительное отделение, 1886). Минный офицер 1-го разряда (1884). Минный офицер фрегата «Минин» (1890–1891), броненосца «Гангут»

(1891), старший офицер минного крейсера «Лейтенант Ильин» (1892–1893). Находился в командировке: для исследования фарватера реки Енисей (1893), командовал пароходом «Лейтенант Овцын» и производил «розыски по берегам Ледовитого океана потерпевшего крушение капитана Виггинса и его экипажа» (1894–1895). Командир парохода «Нева» (1895), старший офицер эскадренного броненосца «Наварин» (1895–1896). Командир мореходной канонерской лодки «Бобр» (1900–1901), участник военных событий в Китае (комендант крепости Таку в 1900–1901 гг.). И.д. помощника Главного инспектора минного дела (1897–1898, 1902–1907) (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 1408. Л. 9–15).

Иваницкий Борис Евгеньевич (1857–1938) – юрист. Служил в МВД (1884–1898). Начальник Управления водяных и шоссейных сообщений и торговых портов МПС (1899–1905), в 1905 г. выполнял ответственное поручение по приобретению в Западной Европе и отправке через СЛО к устьям Енисея и далее до Красноярска речной флотилии для перевозки железнодорожных грузов, в связи с переполнением Сибирской железной дороги. Товарищ министра путей сообщения (1905–1907), товарищ главноуправляющего земледелием и землеустройством (1907–1911). Сенатор (1907–1917). Член Государственного Совета (1912–1917). С 1920 г. в эмиграции. Похоронен на кладбище Сент-Женевьев-де-Буа.

Иванов Константин Васильевич (1862–1907) – капитан 2-го ранга (1904). После смерти отца (статского советника, делопроизводителя Инспекторского департамента Морского министерства) по ходатайству матери принят в Морское училище (РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 6210. Л. 1–2), где обучался в 1876–1882 гг. На винтовой лодке «Град» находился в плавании по Балтийскому морю и Финскому заливу в составе судов Гидрографической описи (1889). Командир парохода «Лейтенант Овцын» и помощник начальника Гидрографической экспедиции по изучению устьев рек Обь и Енисей, а также части Карского моря (1894–1897). Участник «усмирения китайских мятежников» (1900). После увольнения в запас «по домашним обстоятельствам» (1902) работал по вольному найму в ГГУ. В 1903 г. подал прошение о зачислении на действительную службу (РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 420. Л. 8–8 об.), в чине лейтенанта назначен командиром миноносца № 212. В 1905 г. командирован в Германию с целью осмотра и выбора судов для морской экспедиции, организуемой МПС в устье реки Енисей, и проводки судов по реке; за организацию речного флота на р. Енисей награжден орденом Св. Анны 2-й ст. В 1906 г. назначен наблюдающим за дноуглубительными работами и очисткой фарватеров в проливах Соело-зунд и Моон-зунд в Балтийском море (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 1524. Л. 3–5 об., 11–11 об., 16).

Иоанникий (в миру Иван Филиппович Юсов, 1850–1921) – настоятель Соловецкого монастыря, архимандрит, духовный писатель. Уроженец Архангельской губернии. Трудник (1867), послушник (1871), монах, иеродиакон (1880), настоятель (1895) Соловецкого монастыря. По его инициативе были основаны новые скиты, началось создание озерной судоходной системы на Большом Соловецком острове, получил развитие монастырский морской флот, возникла первая и единственная в России монастырская гидроэлектростанция (1910–1912), радиотелеграфная станция, обеспечившая связь с материком (1914–1916), создана 8-классная семинария. Постановлением Синода от 4 августа 1917 г. уволен на покой. Скончался в Савватиеве на Соловках.

Ислямов Исхак Ибрагимович (1865–1929) – кругосветный мореплаватель, гидрограф, исследователь Арктики и Каспийского моря, генерал-майор Корпуса гидрографов (1917). Руководитель спасательной экспедиции по поиску пропавших экспедиций Г.Л. Брусилова, В.А. Русанова и Г.Я. Седова (1914). Участник Русско-японской войны (1904–1905). В 1918–1919 гг. участвовал в Гражданской войне на стороне белых, затем эмигрировал в Константинополь, где преподавал в морском училище.

Кетлер Эдуард Эдуардович (1858–после 1910) – военный агент России в Германии и Нидерландах в 1896–1898 гг., впоследствии контр-адмирал.

Книпович Николай Михайлович (1862–1939) – зоолог, ихтиолог, гидробиолог и гидролог, член-корреспондент (1927), почетный член АН (1935).

Кнорре Евгений Карлович (1848–1917). Окончил Высшую техническую школу в Цюрихском политехникуме (Швейцария), получив звание «инженер-строитель» (1870). Руководитель строительства железнодорожного моста через Енисей в Красноярске (1895–1899, разобран в 2007 г.). С 1908 г. преподавал в Высшем техническом училище в Москве, автор первого проекта метрополитена. Умер и похоронен в Москве.

Коломейцев Николай Николаевич (1867–1944) – вице-адмирал (1917). Окончил Морское училище (1887) и НМА (1908). Участник Енисейской экспедиции (1893). Командир яхты «Заря» (1900–1901) в Русской полярной экспедиции Э.В. Толля. Командир ледокола «Ермак» (1902–1904). Участник Цусимского сражения. Командуя эскадренным миноносцем «Буйный», с риском для корабля и команды снял с вышедшего из строя флагманского броненосца «Князь Суворов» вице-адмирала З.П. Рожественского и штаб 2-й Тихоокеанской эскадры. После гибели миноносца был взят в плен. Вернувшись на родину,

служил на кораблях Балтийского флота, командир линейного корабля «Слава» (1910–1913). В период Первой мировой войны начальник бригады крейсеров Балтийского флота (1914), командующий Чудской военной флотилией (1915–1917). С октября 1917 г. в отставке. Был арестован большевиками и помещен в Петропавловскую крепость. В конце 1918 г. бежал по льду Финского залива в Финляндию, после чего отправился к Черному морю. Состоял в Добровольческой армии и ВСЮР. Командовал черноморскими ледоколами. После окончания Гражданской войны эмигрировал во Францию. Сбит в Париже американским армейским грузовиком 6 октября 1944 г. Погребен на кладбище Сен-Женевьев-де-Буа.

Колонг (де Колонг) Иван Петрович (1839–1901) – генерал-майор, ученый в области морской навигации (Ломоносовская премия АН, 1882), член-корреспондент АН (1896), помощник начальника ГГУ (1898–1901).

Кузнецов Николай Иванович (1864–1932) – ботанико-географ, флорист и систематик, член-корреспондент АН (1904).

Куломзин Анатолий Николаевич (1838–1923) – государственный деятель, историк, действительный статский советник (1892). Статс-секретарь (1883), председатель Государственного совета (1915). В 1883–1902 гг. занимал пост управляющего делами Комитета министров; одновременно с 1893 г. был управляющим делами Комитета Сибирской железной дороги. Воспоминания. / А.Н. Куломзин; сост., вступ. ст., коммент. и примеч. К.А. Соловьева. – М.: Политическая энциклопедия, 2016. – 1038 с.

Латкин В.Н. – промышленник. В 1859 г. создал «Печорскую компанию» (товарищество) для заготовки и сплава леса к устью Печоры и экспорта его за границу. Для более выгодной торговли он предлагал построить в устье Печоры морской порт, однако правительство не поддержало это начинание. На свой страх и риск Латкин начал заготовку и вывоз леса с Печоры. В 1860 г. три его корабля (из четырех) погибли в Печорском заливе. В 1861 г. три корабля «Печорской компании» добрались до Англии и Франции, но это был последний ее успех. После смерти Латкина «Печорскую компанию» возглавил М.К. Сидоров. Он организовал вывоз лиственницы с Печоры в Англию, Голландию, Испанию и другие европейские страны, отправлял корабли с печорским лесом в Кронштадт, предлагал построить лесопильный завод и крупный порт в устье Печоры. Однако правительство его также не поддержало. В конце 1870-х гг. Сидоров и «Печорская компания» разорились (Козлов С.В. К 110-летию лесозавода «Стелла Поларе», 24.08.2013. [Электронный ресурс] URL: [https://www.info83.ru/news/obshestvo/31854-k-110--letiyu-](https://www.info83.ru/news/obshestvo/31854-k-110--letiyu)

lesozavoda-stella-polare (дата обращения: 05.12.2018). В 1892 г. на Печоре у деревни Куя появился первый однорамный лесопильный завод, принадлежавший промышленнику А.М. Сибирякову. Однако лесозавод вскоре сгорел. В 1897 г. на берегу Городецкого Шара напротив деревни Ёкуша был построен лесопильный завод шведского товарищества «Альфред Лидбек и К°», который через некоторое время также был уничтожен пожаром. [Электронный ресурс] URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%80%D1%8C%D1%8F%D0%BD-%D0%9C%D0%B0%D1%80> (дата обращения: 05.12.2018).

Ленц Роберт Эмильевич (1833–1903) – физик, сын академика Э.Х. Ленца. Заслуженный профессор, управляющий Экспедицией заготовления государственных бумаг (1889), член-корреспондент АН, член ИРГО, тайный советник.

Любимов Сергей Яковлевич (1878–после 1920) – штурман, гидрограф, подводник, интендант, капитан 1-го ранга (1919). Помощник начальника ГЭСЛО (1900–1901) и ревизор парохода «Пахтусов» (1901); был отрицательно аттестован командиром «Пахтусова» А.И. Варнеком. В 1902 г. служил в должности помощника начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера (полковника Ф.К. Дриженко) и получил благодарность генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича (19.04.1903). Пом. начальника ГЭСЛО полковника Ф.К. Дриженко и в прикомандировании к ГГУ (1903–1904). В 1904–1906 гг. служил в Сибирской флотилии: командовал миноносцами, был старшим штурманом парохода «Бianка», вахтенным начальником и артиллерийским офицером крейсера «Терек». В 1906–1907 гг. служил на Балтийском флоте на крейсерах «Память Азова», «Воевода», транспорте «Анадырь», командовал миноносцем № 103, окончил офицерский класс учебного отряда подводного плавания. В 1908–1912 гг. служил во Владивостоке командиром ПЛ «Осетр» (1908–1910) и старшим офицером крейсера «Аскольд» (1910–1912). В 1912–1917 гг. вновь служил на Балтийском флоте: старший офицер миноносцев «Доброволец» и «Уссуриец» (1912), командир миноносца «Бдительный» (1912–1914). Флагманский интендант штаба 1-й минной дивизии (1914–1916), одновременно командир посыльного судна «Чайка» (1915–1916). Командир заградителя «Ораниенбаум» (с 18.11.1916 – «Терек») (1916–1917). (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2425; Ф. 432. Оп. 5. Д. 8930; Ф. 873. Оп. 11. Д. 281; Пожарский А.М. Подводное плавание в России. 1834–1918. – СПб.: «Блиц», 2011. – С. 507–508).

Майдель Христиан Гвидович (1869–1920?) – капитан 2-го ранга (1909, «за отставкой»). Сын помощника бухгалтера Эстляндского губернского акцизного управления, титулярного советника. Поступил

в Морское училище по прошению опекуна, пастора Антона Галлера. Окончил училище (1889, Нахимовская премия) и курс в Учебно-артиллерийской команде (1892). Помощник начальника Гидрографической экспедиции по изучению устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря (1894–1895). В период обороны Порт-Артура – старший артиллерийский офицер крейсера 1-го ранга «Аскольд», ранен в сражении 28 июля 1904 г. Первый командир речной канонерской лодки «Шторм» на Амуре (1910). За служебный подлог осужден на восемь месяцев тюрьмы и исключен из службы (1911). После начала Первой мировой войны возвращен на флот, служил в Каспийской флотилии. Уволен от службы по болезни (декабрь 1917) (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 9. Д. 2509; Ф. 432. Оп. 5. Д. 6768; Ф. 873. Оп. 12. Д. 16). В 1919 г. служил у белых на Каспии начальником базы на о-ве Чечень. После захвата красными иранского порта Энзели (март 1920) вернулся в Баку, где вскоре был арестован и отправлен под Москву, в Кожуховский концлагерь. Вероятно, расстрелян ([Электронный ресурс] URL: [https://www.ourbaku.com/index.php/Майдель_Христиан_Гвидович_\(Генрихович\)](https://www.ourbaku.com/index.php/Майдель_Христиан_Гвидович_(Генрихович)) (дата обращения: 5.12.2018)).

Макаров Яков Ефимович (1851 – после 1920) – купец, предприниматель и меценат, потомственный почетный гражданин г. Архангельска. Окончил Петербургский технологический институт (1871). В начале XX века судовладелец, лесозаводчик, гласный Городской думы, директор Константиновского детского приюта, председатель пожарного общества и Народного дома имени Петра Великого, вице-президент Бегового общества, церковный староста городского Собора, член попечительства о народном образовании при приходских училищах, казначей Архангельского отделения Общества спасения на водах, директор архангельской тюрьмы, устроитель общественных бань и театра. С 1920 г. – в эмиграции (Митрофанов А. Недооцененность: курьезы мецената Макарова. [Электронный ресурс] URL: <https://www.miloserdie.ru/article/nedootsenennost-kurezy-metsenata-makarova/>; Петрова Н. Потомственный почетный гражданин Архангельска. [Электронный ресурс] URL: <https://nadya-petrova.livejournal.com/72371.html> (дата обращения: 4.08.2018)).

Минин Федор Алексеевич (ок. 1709–1765) – штурман, участник Великой Северной экспедиции. С 1734 г. находился в отряде Д.Л. Овцына и вместе с ним в 1737 г. обогнул Гыданский полуостров. В 1738 г. после ареста и разжалования Д.Л. Овцына назначен начальником Обь-Енисейского отряда. В 1738–1740 гг. трижды пытался на боте «Обь-Почталион», выйдя из устья Енисея, обогнуть с севера полуостров Таймыр, но достиг (в 1740 г.) лишь пункта у 75°15' с.ш. по его исчислению;

открыл за устьем р. Пясины группу мелких островов (шхеры Минина). По возвращении, после многолетнего расследования, был предан суду по жалобам подчиненных и местных жителей и в 1749 г. разжалован на два года в матросы.

Моисеев Степан Андреевич (1812–1890) – кругосветный мореплаватель (транспорт «Америка», 1834–1836), исследователь Балтийского моря и Арктики, генерал-майор КФШ (1884). В 1838–1839 гг., командуя шхуной «Шпицберген», участвовал в экспедиции А.К. Циволько на Новую Землю, зимовал на северном острове. После смерти Циволько (16.03.1839) принял командование экспедицией. В 1881 г. возглавил экспедицию по исследованию р. Оби и Обской губы.

Мордовин Константин Павлович (1870–1914) – генерал-майор Корпуса гидрографов (1913). Окончил Морское училище (1889, первый в выпуске), НМА (гидрографическое отделение, 1894). Помощник начальника Гидрографической экспедиции в устьях рек Енисей и Обь и в Карском море (1896–1897), начальник партии Отдельной съемки Балтийского моря (1897–1900). Помощник редактора журнала «Морской сборник» и преподаватель Морского корпуса (1900–1905). Редактор морских карт (1906–1911), заведующий геодезической частью (1912–1914) ГГУ. Автор труда «Морская опись» (1911) и др. работ.

Морозов Николай Васильевич (1862–1925) – гидрограф, полярный исследователь, генерал-майор КФШ (1912). Окончил штурманское отделение Технического училища морского ведомства (1882, прапорщик), Минный офицерский класс (1884). Производитель работ Отдельной съемки Восточного океана (1888–1891). Младший штурман крейсера «Владимир Мономах» (1891–1892), на котором совершил переход в Кронштадт (1891–1892). В 1893–1898 гг. участвовал в гидрографических работах на Балтийском, Белом и Баренцевом морях под руководством М.Е. Жданко, в составе экспедиции АН плывал старшим штурманом на транспорте «Самоед» на Новую Землю. В 1896 г. издал «Лоцию самоедского берега Северного Ледовитого океана от мыса Канин Нос до острова Вайгач». Помощник начальника ГЭСЛО и старший штурман парохода «Пахтусов» (1899–1904). Автор «Лоции Мурманского берега Северного Ледовитого океана от о-вов Вардэ до Белого моря» (1901). Командир «Пахтусова» (1905–1909). Возглавлял работы гидрографической партии Отдельной съемки Мурманского берега, в 1905 г. провел в устье Енисея 22 парохода с грузами. Начальник картографической (геодезической) части ГГУ (1910–1912). После увольнения в отставку (1912) работал в ГГУ и других организациях, был членом Полярной комиссии АН. Издал лоцию (1915) и руководство для плавания в Белом море (1921), участвовал

в исследовании Карского моря на пароходе «Николай» (1913). В после-революционное время был председателем комиссии ГГУ по изучению СЛО, организатором морского отдела Государственного гидрологического института, членом Полярной комиссии АН. Умер в Ленинграде, похоронен на Смоленском православном кладбище.

Мякишев Константин Андреевич (1834–1898) – гидрограф, геодезист, астроном, генерал-майор КФШ (1891). Уроженец Санкт-Петербурга, из семьи обер-офицера. Окончил 1-й штурманский полуэкипаж (1854), Офицерский класс Морского корпуса (1858). Помощник начальника Каспийской гидрографической экспедиции по астрономической части (1858–1866). Помощник астронома Кронштадтской морской обсерватории (1867–1884), ежегодно по 1875 г. работал на Черном море для выполнения работ по определению географического положения портов России и Турции, затем – важных пунктов в Онежской губе Белого моря. В 1885–1891 гг. руководил Отдельной съемкой Черного моря. В 1891 г. уволен в отставку. Умер в Санкт-Петербурге. Похоронен на Большеохтинском кладбище.

Новосильцов (Новосильцев) Алексей Николаевич (1878–1905) – лейтенант (1902). Из потомственных дворян Калужской губернии. Поступил в Морское училище по прошению дяди-опекуна, начальника штаба Виленского военного округа генерал-майора Л.Н. Соболева. Мичман (1898, премия Нахимова). Производитель работ в промерной партии на описной барже № 2 Отдельной съемки Балтийского моря (1899). Помощник начальника ГЭСЛО (1900–1901), за гидрографические работы награжден орденом Св. Станислава 3-й степени (1901). Вахтенный начальник миноносца № 120 (1902–1903, заграничное плавание). Вахтенный начальник эскадренного броненосца «Сисой Великий» (1904, март–июнь), флаг-офицер штаба 2-й эскадры Тихого океана (1904–1905). Погиб в Цусимском сражении на броненосце «Князь Суворов». РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 9022; РГАВМФ. Ф. 873. Оп.13. Д. 182; Ф. 417. Оп. 5. Д. 1645.

Норденшёльд Нильс Адольф Эрик (Nils Adolf Erik Nordenskiöld, 1832–1901) – шведский геолог и географ, мореплаватель, исследователь Арктики, историко-картограф. В 1875 и 1876 гг. ходил из Швеции в устье Енисея. Первым прошел в 1878–1879 гг. по Северному морскому пути с запада на восток на парусно-паровом барке «Вега».

Носилов Константин Дмитриевич (1858–1923) – полярный исследователь, этнограф, писатель, журналист.

Паттон (Патон) Николай Иванович (1868–1928?) – контр-адмирал (1917). Окончил Морское училище (1889). Участник Енисейской экспедиции (1893), похода 2-й Тихоокеанской эскадры на Дальний

Восток (1904–1905), Первой мировой войны (1914–1918). Впоследствии служил в Красном Флоте. Начальник Училища командного состава флота (1920–1922).

Пахтусов Петр Кузьмич (1800–1835) – гидрограф, полярный исследователь, подпоручик Корпуса флотских штурманов (1831). В 1820–1832 гг. занимался гидрографическими работами на р. Печора, Мезень, Северная Двина, в Баренцевом и Белом морях. В 1832–1833 гг. возглавил на судне «Новая Земля» организованную по его инициативе экспедицию в Карское море и на острова Новая Земля. В 1834–1835 гг. руководил экспедицией в Карском море на шхуне «Кротов» и карбасе «Казак».

Пель Александр Васильевич (1850–1908) – химик, фармацевт, педагог, издатель и редактор «Журнала медицинской химии и фармации».

Полилов Александр Михайлович (1869–после 1921) – потомственный дворянин Нижегородской губернии. Окончил Нижегородский дворянский институт императора Александра III (1889), Санкт-Петербургский университет (1893), Военно-медицинскую академию (1897, с отличием). Младший врач 144-го пехотного Каширского полка (1897–1898), Брянского местного лазарета (1898–1899), младший ординатор Николаевского морского госпиталя в Кронштадте (с 1900 г.). Врач ГЭСЛО (1901–1904), затем – Отдельной съёмки Мурманского берега. Доктор медицины (1903). Автор трудов: «Обзор плаваний Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в метеорологическом, гидрологическом и санитарно-гигиеническом отношениях» (СПб.: 1906, прилож. к вып. XXVII «Записок по гидрографии») и «О влиянии сибирских рек на воды Северного Ледовитого океана и Карского моря» (СПб.: 1907).

Поречкин Федор Яковлевич (1849–1928) – инженер-механик, генерал-лейтенант Корпуса корабельных инженеров (1914). В 1897–1898 гг. работал в составе комиссии (председатель – С.О. Макаров) по строительству и приемке ледокола «Ермак», который строился в Ньюкасле (Англия) по заказу России.

Рагозин Николай Маркович (1802–1870) – гидрограф, исследователь Арктики, полковник КФШ (1865).

Репсольд Иоганн-Георг (Johann-Georg Repsold, 1770–1830) – знаменитый механик, основатель в Гамбурге одной из лучших фирм для производства астрономических инструментов. Являлся начальником городской пожарной команды. С 1802 г. изготовлял меридианные круги, которые стали основными инструментами для каждой обсерватории и были признаны наилучшими. Убит на пожаре рухнувшей балкой. Заведование мастерскими перешло к его сыновьям Георгу (1804–1885) и Адольфу (1806–1871) – как часть фирмы *A. & G. Repsold*. А. Репсольд,

как и его отец, служил в должности начальника пожарных. В 1867 г. Георг (бывший городским инспектором мер и весов) вышел из дела, и фирма стала называться *A. Repsold & Soehne*. После смерти Адольфа владельцами фирмы стали его сыновья Иоганн-Адольф (1838–1919) и Оскар-Филипп (1842–1919).

Розмыслов Федор (?–1771) – исследователь Новой Земли, поручик (1760). После окончания Морской академии (1744) плавал на кораблях Балтийского флота, совершил четыре перехода из Кронштадта в Архангельск и обратно. В 1768 г. по поручению архангельского губернатора на купеческом судне организовал 1-ю Новоземельскую экспедицию в составе 14 чел. и первым описал пролив Маточкин Шар. Во время зимовки на Новой Земле от цинги погибло 7 чел. В 1769 г. совершил вторую неудачную попытку выйти в Карское море, после чего на попутном купеческом судне вернулся в Архангельск. Составил точную карту Маточкина Шара и сделал отчет о произведенных метеорологических наблюдениях и природе Новой Земли. Именем Розмыслова назван остров в Карском море [Словарь биографический морской / Авт.-сост. В.Д. Доценко. – СПб.: Изд. «Logos», 2000. – С. 332; Богатырев В.И., Розмыслов Ф. Морской энциклопедический словарь. Т. 3 / Под ред. В.В. Дмитриева. – Л.: Судостроение, 1994. – С. 59].

Селифонтов Василий Михайлович – геодезист, участник Великой Северной экспедиции. В течение лета 1736 г. прошел по левому берегу Обской губы, обогнул полуостров Ямал с севера и спустился на юг по западному берегу Ямала. Весной 1737 г. выехал из Обдорска сухим путем для описи острова Белого, но не смог этого сделать из-за недостатка на острове корма для оленей.

Семенов Владимир Иванович (1867–1910) – капитан 1-го ранга (1907), прозаик и публицист. Окончил Морское училище (1887) и гидрографическое отделение НМА (1894). Участник Енисейской экспедиции (1893), событий в Китае (1900), обороны Порт-Артура (1904), Цусимского сражения на броненосце «Князь Суворов» (1905, пять ранений). После нахождения в японском плену вернулся в Россию, где в 1906 г. был предан суду вместе с З.П. Рождественским и рядом офицеров по обвинению в сдаче миноносца «Бедового» неприятелю; был оправдан. Уволен со службы в 1907 г. Скончался от последствий ранений.

Сергеев Иван Семенович (1863–1919) – генерал-майор Корпуса гидрографов (1914). В 1881 г. с отличием окончил Техническое училище Морского ведомства в Кронштадте. Участвовал в гидрографических работах в заливе Петра Великого и в Амурском заливе (1883–1887), съемке и промере Онежского залива (1889–1891), Балтийского моря (1892–1894), в экспедиции по изучению устьев рек Енисей и Обь

и части Карского моря (1895–1897). В 1898–1905 гг. в должности помощника начальника ГЭСЛО занимался гидрографическими работами в морях Северного Ледовитого океана, проводил опись побережья от Кольского полуострова до Енисея, возглавлял отдельную съемку Мурманского побережья. Руководил морской экспедицией МПС по доставке грузов из Европы в Енисейск (1905), Отдельной съемкой Белого моря (1908). В 1910–1914 гг. начальник ГЭСЛО-2 на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач», однако после инсульта в 1913 г. руководил экспедицией формально. В 1914 г. уволен со службы по болезни.

Сибиряков Александр Михайлович (1849–1933) – предприниматель, золотопромышленник, судовладелец, исследователь Сибири. Содействовал организации полярной экспедиции шведского мореплавателя Н.А. Э. Норденшёльда (1878–1880), прошедшего вдоль берегов Сибири по Северному Ледовитому океану.

Сидоров Михаил Константинович (1823–1887) – предприниматель, золотопромышленник, меценат, общественный деятель, исследователь Русского Севера, зоолог.

Симакин Николай Андреевич – начальник Счетного отдела ГУКиС (1897–1906) – тайный советник (1906).

Соколов Алексей Петрович (1853–1910) – геодезист, астроном. Воспитывался в Московском сиротском доме. В 17 лет получил специальность землемера и три года работал помощником землемера на съемках генерального межевания. В 1873–1875 гг. учился в Константиновском межевом институте (КМИ), в 1879 г. окончил Московский университет. В 1879–1884 гг. работал в КМИ, с 1885 г. – профессор Петербургского лесного института. С 1890 г. старший астроном, с 1891 г. вице-директор Пулковской обсерватории. В 1905 г. по состоянию здоровья оставил работу в обсерватории. В течение ряда лет провел наблюдения за качаниями поворотных маятников Репсольда в Пулкове, Варшаве, Бобруйске, Москве, Самаре и Оренбурге.

Стампе Карл (1858–1917) – норвежец, прибыл в Россию в 1880 г. по приглашению своего друга, выходца из Норвегии Ульсена Мартина (1850–1924). В 1884 г. они учредили фирму «Ульсен, Стампе и К^о» для торговли «лесными и другими товарами». 10 мая 1903 г. император Николай II утвердил устав «Товарищества лесопильного завода «Стелла Поларе» («Полярная звезда») во главе с М. Ульсеном (который принял российское гражданство). 20 октября 1903 г. правление предприятия сообщило, что товарищество создано «для содержания и развития действия принадлежащего торговой фирме «Ульсен, Стампе и Ко» лесопильного завода в Печорском уезде Архангельской губернии. К. Стампе стал кандидатом правления. В 1913 г. на «Стелле Поларе» было

868 рабочих и 25 служащих. В 1920 г. М. Ульсен был арестован «красными», позднее эмигрировал. Однако предприятие действует и поныне (Козлов С.В. К 110-летию лесозавода «Стелла Поларе», 24.08.2013. [Электронный ресурс] URL: <https://www.info83.ru/news/obshestvo/31854-k-110--letiyu-lesozavoda-stella-polare> (дата обращения: 07.12.2018)).

Степанов Павел Гаврилович (1863–?) – капитан 1-го ранга (1906). Окончил Техническое училище морского ведомства в Кронштадте (1882, кондуктор КФШ), НМА (1892) и Михайловскую артиллерийскую академию (1898). В 1894 г. участвовал в гидрографической экспедиции по исследованию устьев рек Енисей и Обь и части Карского моря на парусной барже «Лейтенант Скуратов». Будучи артиллерийским офицером канонерской лодки «Кореец», участвовал в бою с японской эскадрой в порту Чемульпо (26 января 1904), награжден орденом Св. Георгия 4-й степени. Старший офицер крейсера «Диана» (1905–1906). После увольнения со службы – начальник Бакинского училища дальнего плавания (1906–1909), Архангельского торгово-мореходного училища (1909–1915).

Студницкий Ипполит Владимирович (1857–1929) – генерал-лейтенант Корпуса гидрографов (1914), полярный исследователь. Окончил Морское училище (1878). В 1880–1891 гг. участвовал в выполнении гидрографических работ в Белом и Баренцевом морях. В 1891–1901 гг. служил на Дальнем Востоке, участвовал в подавлении Боксерского восстания в 1900–1901 гг. Командир транспорта «Ермак» (1901–1902), парохода «Пахтусов» и помощник начальника ГЭСЛО (1903–1904), крейсера «Вестник» (1904–1905), учебного судна «Верный», крейсеров «Адмирал Корнилов», «Россия» и «Диана» (1905–1909). Председатель Комитета по обозрению Финляндских шхер с причислением к ГГУ (1909–1916). Начальник гидрографического отряда финляндских шхер (1917). Уволен в отставку 05.07.1917. Скончался в Брэндэ (Финляндия).

Танфильев Гаврил Иванович (1857–1928) – ботаник, почвовед и географ, доктор географии (1912). С 1905 г. – профессор Новороссийского университета в Одессе.

Толль Эдуард Васильевич (1858–1902) – полярный исследователь. Участник экспедиции А.А. Бунге на Новосибирские острова (1885–1886). Руководил экспедицией в северные районы Якутии, исследовал район между нижним течением рек Лена и Хатанга (1893), возглавил Русскую полярную экспедицию на шхуне «Заря» (1900–1902). Пропал без вести при переходе по неокрепшему льду в районе о. Беннетта.

Трапезников Александр Константинович (1821–1895) – золотопромышленник, потомственный почетный гражданин г. Иркутска (1885), благотворитель. Занимался судоходством. В конце 1870-х гг. осуществил

ряд торговых рейсов из Сибири в Европу (Лондон) через Карское и Белое моря. Член Общества содействия русскому мореходству. В 1876 и 1877 гг. совместно с графом А.Е. Комаровским, А.М. Сибиряковым, В.Н. Собашниковым и И.В. Чернядевым финансировал две экспедиции в район реки Обь.

Трухачев Петр Львович (1867–1916) – вице-адмирал (1916). В экспедиции не участвовал, в 1894 г. окончил курс морской учебно-стрелковой команды. Впоследствии – участник Русско-японской и Первой мировой войн.

Фридрихс Василий Николаевич (1852–1898) – капитан 1-го ранга (1893). Окончил Морское училище (1870), курс Военно-гимнастического заведения (1874). Участник Русско-турецкой войны 1877–1878, награжден тремя орденами. Командовал императорским катером на Черном море (1878–1879). Старший флаг-офицер при командующем отрядом судов в Тихом океане (1879–1882). Старший офицер клипера «Пластун» (1884–1886). Командир шхуны «Славянка» (1888), императорских яхт «Царевна» (1888–1894) и «Штандарт» (1894–1898).

Фус Виктор Егорович (1831–1915) – астроном, по происхождению немец. Образование получил в Петербургском и Дерптском университетах. В 1861–1871 гг. сверхштатный астроном и адъютант Пулковской обсерватории. В 1861–1904 гг. – астроном Морской астрономической обсерватории в Кронштадте.

Хоху Андреас (Andreas Høiwj), 1803–1885) – датский часовой мастер, работавший в Амстердаме. В 1829 г. стажировался в мастерской И.Г. Кессельса в Альтоне. В 1834–1839 гг. работал в мастерской Л. Бреге в Париже. В 1840 г. переехал в Амстердам, где основал свою часовую мастерскую. Его часы отличались высокой точностью и поставлялись в астрономические обсерватории европейских стран ([Электронный ресурс] URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Andreas_Høiwj%C3%BC (дата обращения: 29.10.2018)).

Цим Дмитрий Фердинандович (1866–1900) – лейтенант (1892), участник Енисейской экспедиции (1893) и Гидрографической экспедиции озера Байкал (1899).

Цингер Николай Яковлевич (1842–1918) – астроном, геодезист и картограф, профессор, член-корреспондент Императорской АН (1900), один из руководителей ИРГО, генерал-лейтенант.

Чернышев Александр Григорьевич (1869–1921) – морской врач, статский советник. Участник ГЭСЛО (1900) и экспедиции на ледоколе «Ермак» в Арктику (1901). Старший судовой врач крейсера «Аскольд» (1902–1904). Участник Русско-японской войны (1904). В годы Первой

мировой войны (1914–1918) старший врач Николаевского морского госпиталя в Кронштадте. После Революции 1917 г. служил в РККФ. Исполняющий дела помощника санитарного инспектора Красного Балтийского флота (1920). 4 апреля 1921 г. арестован Особым отделом по подозрению в причастности к гибели члена Московского совдепа врача И.В. Русакова.

Шведе Евгений Леопольдович (1859–1893) – лейтенант (1885), изобретатель, специалист и автор учебных пособий по электрическому и минному делу, фотограф. Из старинного эстляндского дворянского рода. Окончил Морское училище (1879). Участник Енисейской экспедиции (1893).

Швейцер Богдан Яковлевич (*Kaspar Gottfried Schweizer*, 1816–1873) – швейцарец, астроном. В 1841–1845 гг. работал в Пулковской обсерватории, в 1845–1851 гг. – сверхштатный астроном и адъюнкт астрономии обсерватории Московского университета, в 1852–1855 гг. – астроном при Константиновском межевом институте, с 1856 г. – ординарный профессор и директор обсерватории Московского университета.

Шокальский Юлий Михайлович (1856–1940) – гидрограф, океанограф, картограф, генерал-лейтенант флота (1912), председатель Русского географического общества (1917–1931), Герой Труда (1923), почетный академик (1939).

Штубендорф Отто Эдуардович (1837–1918) – астроном, геодезист и картограф, профессор, начальник Военно-топографического отдела Главного штаба (1898), один из руководителей ИРГО, почетный член Императорской АН (1900), генерал от инфантерии.

Энгельгардт Александр Платонович (1845–1903) – городской голова Смоленска (1877–1890), Казанский вице-губернатор (1890–1893), губернатор Архангельской (1893–1901) и Саратовской (1901) губерний, затем – товарищ министра земледелия и государственных имуществ.

Янов Алексей Владимирович (1863–после 1917) – генерал-майор флота (1913). Уроженец Херсонской губернии, сын офицера. Окончил Морское училище (1883). В 1887–1899 гг. служил старшим штурманским офицером на клипере «Наездник», корвете «Боярин», императорской яхте «Царевна», крейсерах «Азия», «Владимир Мономах», «Память Азова» и «Паллада». Штурманский офицер 1-го разряда (1896). В 1891–1893 и 1899 гг. находился в распоряжении ГГУ для занятий компасным делом. В мае–сентябре 1900 г. и.д. старшего офицера парохода «Пахтусов», в 1901–1903 гг. – помощник начальника ГЭСЛО. С 1903 г. служил в ГГУ: начальник мастерской мореходных инструментов (1903), заведующий печатней и литографией (1907), начальник типографии Морского министерства (1908).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АН	Академия наук
в.д.	восточная долгота
ВСЮР	Вооруженные силы Юга России
ГАСО	Государственный архив Саратовской области
ГГУ	Главное гидрографическое управление Морского министерства
ГМШ	Главный морской штаб
ГУКиС	Главное управление кораблестроения и снабжения
ГУНиО МО РФ	Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации
ГФО	Главная физическая обсерватория
ГЭ	Гидрографическая экспедиция (по изучению устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря)
ГЭСЛО	Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана
ГЭБО	Гидрографическая экспедиция Байкальского озера
ж.д.	железная дорога
и.д.	исправляющий должность
ИРГО	Императорское Русское географическое общество
КСЖД	Комитет Сибирской железной дороги
КФШ	Корпус флотских штурманов
л.с.	лошадиная сила
МВД	Министерство внутренних дел

МПС	Министерство путей сообщения
НГФО	Николаевская Главная физическая обсерватория
НГЭ	начальник Гидрографической экспедиции
НМА	Николаевская морская академия
ОГПУ	Объединенное государственное политическое управление
ПЛ	подводная лодка
пом.	помощник
РГАВМФ	Российский государственный архив Военно- Морского флота
РГИА	Российский государственный исторический архив
РГПУ	Российский государственный педагогический институт
РККФ	Рабоче-Крестьянский Красный Флот
СЛО	Северный Ледовитый океан
СПбФ ИИЕТ РАН	Санкт-Петербургский филиал Института истории естествознания и техники имени С.И. Вавилова РАН
ст.	старший
с.ш.	северная широта
ЦВММ	Центральный военно-морской музей
ЦГАКФФД СПб	Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга
ЦКП ВМФ	Центральное картографическое производство Военно-Морского флота

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Авелан Ф.К.	77, 79,	Бояринцев И.	261
83, 106, 121, 128, 132, 133, 140, 182,		Бреге Л.	284
	190, 198, 222	Брейтфус Л.Л.	241, 243
Авдеев Н.	261	Бронников Д.П.	63
Агапов И.	180, 235, 255, 256, 261,	Брусилов Г.Л.	6, 29, 274
	265, 266	Бунге Н.Х.	241, 242, 243, 269, 283
Аксенов	260	Бурдин П.	178, 261
Александр I, император	42	Бутаков С.	198
Александр III, император	66	Бухтеев А.М.	242, 243
Алексеев Е.И.	54	Вагнер Н.П.	271
Алексеев И.И.	12, 99	Ванган	63
Алексей Александрович, вел.князь	27	Ванновский П.С.	102
Андреев И.Е.	32, 72	Варакин Е.	261
Анна Иоанновна, императрица	5,	Васильев П.И.	138, 253, 254, 255,
	40, 41		256, 257, 264
Анциферов	103	Василькин Ф.	262
Аракс Я.	257, 261	Васянгин В.	254, 261
Арсеньев Д.С.	54, 61, 84	Ведерников Л.П.	30, 118, 119, 270
Бабаев И.	77	Вердеревский Д.Н.	183, 184
Баженов Р.И.	14, 15, 16, 17	Верховский В.П.	125, 126, 127, 138,
Байбус С.	104		241
Баклунд О.А.	82	Виггинс Дж.	23, 29, 30, 52, 63, 69,
Балк С.З.	28, 52, 267		72, 191, 270, 273
Белкин Ф.М.	120, 126, 127, 130, 131,	Виггинс-младший	88, 89, 96
135, 137, 143, 148, 149, 163, 181,		Вильд Г.И.	54
182, 183, 252, 258, 259, 268		Вилькицкий Б.А.	243
Бережных И.А.	6	Виноградов К.Ф.	60
Березнев У.	80, 100	Витков А.А.	53, 65, 120, 124, 130,
Бешенов В.	258, 261	141, 182, 183, 185, 198, 251, 255, 270	
Блау Э.	80	Витковский В.В.	143, 296
Богатырев В.И.	281, 294	Витрам Ф.Ф.	143
Бок Ф.	257	Витте С.Ю.	48, 113, 114,
Болдырев Е.	259, 261		117, 118, 128
Болков	63	Волков П.	262
Болотников П.	262	Волохов Г.	76

Галкин-Враской М.Н.	138	Инкин П.	261
Галлер А.	277	Истомин И.	258
Гезехус П.А.	255	Казнаков Н.И.	58, 76, 107
Гек А.	76, 77	Калачев А.А.	109, 110
Гессен Ф.А.	84	Карпов Е.	262, 263
Гильтебрандт Я.А.	104, 124, 125, 132, 139	Каханов М.	138
Гинцев	103	Квиткин В.	77
Головизнин О.	254, 261, 263	Кессельс И.Г.	284
Голохвастов А.Д.	15, 16, 23, 24, 223	Киппор П.	187, 256, 257, 261
Голубев В.П.	294	Киселев П.П.	256, 257, 258
Готлиб	256	Кожевин А.	159, 226
Григорович И.К.	124, 131, 132, 133, 253	Козловский С.С.	143
Деплоранский Н.М.	257, 264	Коковцов В.Н.	136, 138
Дмитриев В.В.	269, 281, 294	Колчак А.В.	241, 242, 243
Доценко В.Д.	281, 296	Комарицын А.А.	294
Дьяченко А.	261, 263, 264	Комаровский А.Е.	284
Ельчанинов К.	261	Корельский Я.	105, 253, 254
Ермолов А.С.	172	Корепанов Н.	261, 264
Жадко-Андреев	228	Костин Г.	259, 261, 263
Жданко М.Е.	201, 234, 278	Котов Г.	76
Завадский	211	Кочетов	235, 266
Иванов И.Н.	6	Кремер О.К.	48
Иванов К.В.	50, 53, 54, 55, 56, 58, 61, 65, 66, 75, 76, 77, 79, 80, 82, 84, 87, 95, 100, 103, 106, 107, 238, 273	Кротков А.С.	76
Ивановский Ю.К.	183	Крузеништерн П.П.	160
Иващенко Ан.	138	Крумин А.	158, 257, 260
Иверонов И.А.	143	Крумин Л.	260
Игнатов Д.	261	Крумин Я.Я.	260
Игнатов И.	62	Крылов А.Н.	241
Иголкин	30	Крюченков С.	258, 259, 262, 263,
Игуменов Я.	261	Кудрин В.С.	264
Иессен К.П.	139	Кузнецов Н.И.	181
Измайлов	50	Кузьмичев М.	93, 275
		Куфтарев П.	261
		Кытманов И.П.	261, 263
		Лаптев Д.Я.	30
			5

Лаптев Х.П.	5	56, 57, 58, 59, 61, 65, 66, 75, 76, 82,	
Латкин Н.В.	275	84, 104, 106, 107, 108, 115, 117, 118,	
Лассиниус П.	5	120, 121, 122	
Лемяков Н.Ф.	165	Найрис И.	178, 259, 261
Ленц Э.Х.	11, 12, 17, 276	Нансен Ф.	134, 272
Либуур-Пофам Ф.В.	29	Нау Д.	263
Лидбек А.	172, 173, 174	Немчинов А.	77, 104
Литке Ф.П.	12, 22, 55, 144	Николай Александрович, вел.кн.	24,
Лобко П.	138		26
Ломковский М.Д.	102	Николай I, император	42
Лопатто В.Д.	51	Николай II, император	24, 74, 86,
Лошкин С.	203	94, 114, 115, 117, 138, 152	
Лукошков В.В.	15	Новосильцов А.А.	181, 182, 183, 187,
Лукьянов В.	194, 218, 225, 262	188, 192, 193, 194, 200, 202, 213,	
Макаров Я.	106, 277, 297	216, 217, 218, 220, 223, 224, 225,	
Макаров В.	254	226, 228, 230, 232, 234, 252, 279	
Макаров С.О.	57, 113, 126, 127, 187,	Образцов	16
	219, 280	Обручев В.А.	60, 72
Малов М.	262	Овцын Д.Л.	5, 29
Мальков	138	Оглоблинский Н.Н.	139
Малыгин С.Г.	5	Павлов	254
Мамонтов Н.Н.	74	Павлов М.С.	5
Манжен	126, 249	Паисий, иеромонах	99
Маркус В.	138	Панков Ф.	77
Матисен Ф.А.	241	Пидонов М.	80, 104
Мец М.Ф.	190, 222	Пизани Ф.Н.	28
Мидонов И.	80	Подольский А.	261
Мит Г.	76	Померанцев И.И.	143
Митрофанов А.	277, 297	Попов О.К.	160
Митченко Г.	80	Починков А.М.	214, 216
Митченко Ф.	103	Прончищев В.В.	5
Михайлов	103, 104, 105, 106, 112	Протопопов А.С.	99
Молчанов И.	262	Рейнеке М.Ф.	12
Муравьев С.В.	5	Рекин В.	105
Назимов П.Н.	33, 35, 36, 37,	Ретин Ф.	105
39, 40, 44, 45, 46, 47, 50, 52, 53, 54,		Репсольд И.-Г.	11, 12, 280

<i>Репсольд А.</i>	280	<i>Струве Б.В.</i>	15
<i>Репсольд Г.</i>	280	<i>Стульнев П.</i>	81
<i>Реунов М.А.</i> 104, 142, 143, 180, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 204, 205, 255		<i>Сухарев Ф.</i>	254, 261
		<i>Сухов И.</i>	77
		<i>Тарасов</i>	263
<i>Решетников Т.</i>	178, 262	<i>Тернер Ф.</i>	138
<i>Робинзон А.</i>	63, 64	<i>Тилло А.А.</i>	143
<i>Рожественский З.П.</i>	274, 281	<i>Тимофеев Т.А.</i>	233
<i>Розенберг М.</i>	257, 262, 264	<i>Толмачев И.П.</i>	241, 243
<i>Румефор (Румфорд) М.Г.М.</i>	170, 173	<i>Толстоперов (Толстоперстов)</i>	122
		<i>Трифонов Н.</i>	262
<i>Русаков И.В.</i>	285	<i>Тундерман П.К.</i>	28
<i>Сабо И.К.</i>	241	<i>Туркин Е.</i>	258, 262
<i>Самсонов Ф.</i>	125, 262	<i>Тыртов П.П.</i>	16, 98, 100, 102, 108, 114, 115, 118, 121, 129, 132, 136, 138, 144, 145, 163, 172, 174, 182, 185, 189, 190, 206, 214, 215, 216, 217
<i>Свищев В.А.</i>	18	<i>Ульсен М.</i>	282, 283
<i>Седов Г.Я.</i>	6, 243, 270, 274	<i>Урбах Ф.</i>	77, 104
<i>Селиванов</i>	143, 255	<i>Федоров</i>	228
<i>Семенов П.П.</i> 13, 15, 28, 55, 90, 144, 145, 191, 281		<i>Франклин Д.</i>	29
<i>Сенчихин Я.</i>	254, 261	<i>Хатанзейский</i>	
<i>Серов</i>	69	<i>(Хотанзейский) В.</i>	225
<i>Сигачов (Сигачев)</i>	139	<i>Хатанзейский Г.В.</i>	225
<i>Синдячинов</i>	258, 263	<i>Хилков М.И.</i>	238
<i>Скворцов Д.В.</i>	241	<i>Хогг Ф.</i>	63, 64
<i>Скотт Р.Ф.</i>	130	<i>Холмовской З.</i>	254
<i>Скуратов А.И.</i>	5, 89	<i>Хромых А.С.</i>	297
<i>Собашиников В.Н.</i>	284	<i>Циволько А.К.</i>	278
<i>Соболев Л.Н.</i>	279	<i>Цыбиков Г.Ц.</i>	272
<i>Соловьев А.</i>	204, 205	<i>Ekstrem O.</i>	206
<i>Сольский Д.</i>	138	<i>Fors J.</i>	162
<i>Спирин</i>	255	<i>Jensen S.</i>	203
<i>Стебницкий И.И.</i>	57		
<i>Стеман А.Ф.</i>	185		
<i>Стемппневский Г.Ю.</i>	68		
<i>Струве Б.В.</i>	15, 16		
<i>Струве В.Я.</i>	11		

ИСТОЧНИКИ

Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ)

- Ф. 23. Оп. 1. Д. 11.
Ф. 404. Оп. 1. Д. 172, 208, 256, 301, 313, 331, 352, 420.
Оп. 2. Д. 353, 739, 809, 877, 927, 1341, 1570.
Ф. 406. Оп. 9. Д. 607, 1408, 1524, 2425, 2509, 4968, 4999.
Ф. 417. Оп. 5. Д. 1645, 2337.
Ф. 420. Оп. 1. Д. 123.
Ф. 432. Оп. 1. Д. 162.
Оп. 5. Д. 6210, 6507, 6600, 6768, 8930, 9022.
Ф. 598. Оп. 1. Д. 1, 2, 3.
Ф. 873. Оп. 11. Д. 281, 286.
Оп. 12. Д. 16.
Оп. 13. Д. 182.
Оп. 28. Д. 53.
Ф. 1331. Оп. 6. Д. 95, 96, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 108, 109, 110.

Российский государственный исторический архив (РГИА)

- Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210.

Периодические издания

Бируля А.А. Материалы для биологии и зоогеографии преимущественно русских морей. II. *Hydrozoa, Polychaeta, Crustacea*, собранные д-ром А.С. Боткиным в Енисейской и Обской губах, летом 1895 г. // Ежегодник Зоологического музея Императорской Академии наук. – Т. II. – 1897. – № 1. – С. 78–116.

Вилькицкий А.И. Географическая широта города Архангельска // Морской сборник. – 1893. – № 5. – С. 23–38.

Вилькицкий А.И. Предварительный отчет о работах Гидрографической экспедиции в 1894 году в реке Енисее и Ледовитом океане // Известия ИРГО. – Т. XXXI. – СПб.: 1895. – С. 136–152.

Вилькицкий А.И. Северный морской путь // Записки по гидрографии. – Вып. 35. – Приложение.

Всемирная литература. 1893. Т. 50.

Записки по гидрографии. – Вып. XXVIII. – СПб.: 1907.

Известия Императорского Русского географического общества. – Т. XXXII. – Вып. II. – 1896. – СПб.: 1896.

Известия Императорского Русского географического общества. – Т. XXXIII. – Вып. I. – СПб.: 1897.

Известия Императорского Русского географического общества. – Т. XXXIII. – Вып. VI. – СПб.:1897.

Лопатин И.А. Дневник Туруханской экспедиции 1866 года // Записки ИРГО. – Т. XXVIII. – № 2. – 1897. – С. 1–191.

Максимова О.В. Новоземельские экспедиции 1896 года // Виктория. – 2018. – № 1 (84). – С. 44–47.

О плавании Северной гидрографической экспедиции из р. Енисей через Ледовитый океан в р. Обь (краткий отчет о лекции подполковника А.И. Вилькицкого, прочитанной 28-го февраля в зале Морского собрания) // Кронштадтский вестник, вторник, 12-го марта [1896 г.], прилож. № 25.

Полилов А.М. «Обзор плаваний Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в метеорологическом, гидрологическом и санитарно-гигиеническом отношениях» (СПб.: 1906, прилож. к вып. XXVII «Записок по гидрографии»).

Саратовский дневник. 27 августа 1889 г. № 184. С. 2.

Семенов В.И., Цим Д.Ф. Морской путь в реку Енисей (результаты экспедиции 1893 г.) // Морской сборник. – Т. CCLXI. – 1894. – № 6, неоф. отд. – С. 157–164.

Смирнов В.Г. Академик Н.В. Насонов и генерал А.И. Вилькицкий: сотрудничество по фаунистическому исследованию морей России в начале XX в. // Историко-биологические исследования. – 2011. – Т. 3. – № 4. – С. 5–29.

Смирнов В.Г. Генерал Корпуса гидрографов // Санкт-Петербургские ведомости. – 6 июня 2008 г. – № 103.

Смирнов В.Г. Дело капитана Варнека // Санкт-Петербургские ведомости. – 16 марта 2018 г. – № 46.

Шокальский Ю.М. Седьмой международный географический конгресс в Берлине, осенью 1899 г. // Записки по гидрографии. – 1900. – Вып. XXI.

Литература

Андриенко В.Г. «Таймыр» / Морской энциклопедический словарь. – Т. 3. – СПб.: Судостроение, 1994. – С. 226.

Атлас реки Енисей: от Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. – СПб.: 1900.

Атлас реки Енисей: от Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. – Факсимильное издание 1900 г. – СПб.: Альфарет, 2009.

Богатырев В.И., Розмыслов Ф. Морской энциклопедический словарь. – Т. 3. / Под ред. В.В. Дмитриева. – Л.: Судостроение, 1994. – С. 59.

Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли) / СПб.: ЦКП ВМФ, 2000.

Болгуцев Б.Н. Морской биографический словарь Дальнего Востока России и Русской Америки. XVII – начало XX вв. – Владивосток: Уссури, 1998.

Ведомость гидрографическим и картографическим работам Главного гидрографического управления за 1898 и 1899 гг. / СПб.:1900.

Вилькицкий А.И. О работах Гидрографической экспедиции в 1895 году в реках Енисее, Оби и Ледовитом океане / СПб.:1896.

Голохвастов А.Д. Транзитные торговые пути из Сибири в Европу (1891 г.). 25 с.

Голубев В.П., Борисов А.А. Морской энциклопедический словарь. Т. 1. / Под ред. В.В. Дмитриева. – Л.: Судостроение. 1991. – С. 163–164.

Записка А.Д. Голохвастова о торговом значении Обской железной дороги. – [Санкт-Петербург]: коммерч. скоропеч. «Евгений Тиле», ценз. 1888.

История Гидрографической службы Российского флота. В 4 томах / Отв. ред. А.А. Комарицын. – Т. 1. – Гидрографическая служба Российского флота (1696–1917). – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1996.

История Гидрографической службы Российского флота. В 4 томах / Отв. ред. А.А. Комарицын. – Т. 4. – Биографический справочник известных штурманов и гидрографов Российского флота. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1997.

История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / Под ред. Я.Я. Гаккеля и М.Б. Черненко. – Л.: Морской транспорт, 1962.

Материалы для изучения Обской губы и Енисейского залива, собранные в 1894, 95 и 96 годах гидрографическою экспедициею под начальством подполковника А. Вилькицкого / СПб.: тип. М.Д. Ломковского, 1899.

Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные летом 1898 г. экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого / СПб.: 1900.

Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1899 года / СПб.:1900.

Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1900 года / СПб.:1900.

Метеорологические наблюдения, произведенные в 1900 году у устья Печоры береговой партией экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева / СПб.: 1900.

Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого летом 1901 года / СПб.: 1902.

Метеорологические наблюдения, произведенные в 1901 году у устья реки Печоры и в Маточкином Шаре береговыми партиями экспедиции Северного Ледовитого океана под начальством капитана Сергеева и мичмана Новосильцова / СПб.: 1902.

Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1887 г. / СПб.: тип. АН, 1890.

Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в Кишиневе и Александровске А. Вилькицким в 1892 г. / СПб.: тип. АН, 1903.

Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в Орле, Липецке и Саратове А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1889 г. / СПб.: тип. АН, 1901.

Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсольда, произведенные в г. Енисейске, селении Гольчихе и на острове Диксона, в г. Тобольске, г. Березове, с. Обдорске и в Югорском Шаре полковником А. Вилькицким в 1894–1896 гг. / СПб.: тип. АН, 1903.

Нагорный С. Седов / М.: Молодая гвардия, 1939.

Определение по телеграфу разности долгот Енисейска и Красноярска, произведенные в 1895 году подполковником А. Вилькицким и лейтенантом К. Ивановым / СПб., тип. Морского министерства, 1897 (совм. с К.В. Ивановым).

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1893 год / СПб.: 1895.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1894 год / СПб.: 1895.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1895 год / СПб.: 1896.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1896 год / СПб.: 1897.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1897 год / СПб.: 1898.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1898 год / СПб.: 1899.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1899 год / СПб.: 1900.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1900 год / СПб.: 1901.

Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1901 год / СПб.: 1902.

Отчет Главного гидрографического управления Морского министерства за 1907 год / СПб.: 1909.

Пожарский А.М. Подводное плавание в России. 1834–1918 / СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2011.

Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX в. – Томск, 1994.

Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь / СПб.: 1910.

Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь / сост. Н.А. Кузнецов. – М.: Паулсен, 2017.

Словарь биографический морской / Авт.-сост. В.Д. Доценко. – СПб.: Изд. «Logos», 2000.

Советский энциклопедический словарь. Изд. 4-е / Под ред. А.М. Прохорова. – М.: Советская энциклопедия, 1990.

Список лицам, состоящим в морском ведомстве, и флота адмиралам, штаб- и обер-офицерам / СПб.: 1896.

Струве В. Дуга меридиана между Дунаем и Ледовитым морем (СПб.: 1861, в 2 т., на русском и французском языках).

A Russian province of the North / by Alexander Platonovich Engelhardt; translated from the Russian by Henry Cooke. Archibald Constable and Company, 1899.

Ресурсы Интернета

Витковский В.В. Градусные измерения.

https://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/31951

Емелин А.Ю., Емелина М.А. Капитан 1-го ранга С.З. Балк – легендарный и реальный, или несколько слов о флотском фольклоре.

<http://flot.com/history/interesting/balk.htm?print=Y>

Киселев Л. Гадаловская пароходно-промышленная Сибиряда.

<http://www.proza.ru/2013/06/14/995>

Козлов С.В. К 110-летию лесозавода «Стелла Поларе», 24.08.2013.

<https://www.info83.ru/news/obshestvo/31854-k-110--letiyu-lesozavoda-stella-polare>

Митрофанов А. Недооцененность: курьезы мецената Макарова.
<https://www.miloserdie.ru/article/nedootsenennost-kurezy-metsenata-makarova/>

Петрова Н. Потомственный почетный гражданин Архангельска.
<https://nadya-petrova.livejournal.com/72371.html>.

Софронов В. Кондинский монастырь – форпост православия Сибири.
http://vsofronov.narod.ru/biblioteka/kondinskij_monastyr.htm

Хромых А.С. Планы европейских предпринимателей по использованию Карского морского пути в первой четверти XX века.
<https://cyberleninka.ru/article/v/plany-evropeyskih-predprinimateley-po-ispolzovaniyu-karskogo-morskogo-puti-v-pervoy-chetverti-xx-veka>

Andreas Hohwü:

https://en.wikipedia.org/wiki/Andreas_Hohw%C3%BC

Астафьев Владимир Петрович:

<https://ant53.ru/article/23/>

Дата обращения – 07.08.2020.

Вертикальный круг Репсоляда:

<http://www.nao.nikolaev.ua/>

Дата обращения – 07.08.2020.

Вибе Д.З. Искусственный горизонт

<https://bigenc.ru/physics/text/2022529>

Дата обращения – 07.08.2020.

Заброшенная полярная станция на острове Песяков в Баренцевом море

<http://www.sevprostor.ru/poleznoe-interesnoe/abandoned-facilities/1053-zabroshennaya-polyarnaya-stantsiya-na-ostrove-pesyakov-v-barentsevom-more.html>

Дата посещения – 07.08.2020.

Маятниковый прибор:

<http://www.heuristic.su/effects/catalog/tech/byId/description/670/index.html>

Дата обращения – 07.08.2020.

Нарьян-Мар:

<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%80%D1%8C%D1%8F%D0%BD-%D0%9C%D0%B0%D1%80>

Дата обращения – 07.08.2020.

Секстант:

<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%82>

Дата обращения – 07.08.2020.

Прытков В. Сверяясь по «ангелу».

<https://tarpon-media.ru/archive/tarpon-2015-3/58-59.pdf>

Дата обращения – 07.08.2020.

Универсальный инструмент:

<https://ru.wikipedia.org/wiki/>

Дата обращения – 07.08.2020.

Ручной лот

<https://flot.com/publications/books/shelf/rulkov/16.htm>

Дата обращения – 07.08.2020.

Хронометр:

<https://azbukametalla.ru/entsiklopediya/kh/900-khronometr.html>

Дата обращения – 07.08.2020.

БЛАГОДАРНОСТИ

Автор выражает благодарность коллегам, оказавшим помощь при подготовке к изданию данной книги:

Елене Викторовне Никандровой (РГАВМФ) и **Виктору Николаевичу Токареву** (ГАСО) – выявление информации об А.И. Вилькицком;

Ольге Викторовне Стручиной и **Алексее Вадимовичу Ковалевскому** (РГАВМФ) – обеспечение архивными делами;

Александру Борисовичу Ирашину (РГАВМФ) – сканирование документов;

Юрию Александровичу Горскому (РГАВМФ) – работа с цифровыми файлами;

Евгению Григорьевичу Пивоварову (СПбФ ИИЕТ РАН) – перевод аннотации на английский язык;

Алексее Юрьевичу Емелину (РГАВМФ), **Никите Анатольевичу Кузнецову** (Дом русского зарубежья имени А.И. Солженицына, г. Москва), **Ирине Семеновне Тихомировой** (г. Санкт-Петербург), **Ольге Вадимовне Максимовой** (г. Москва), **Михаилу Ивановичу Сажаеву** (Тихоокеанский военно-морской институт имени адмирала С.О. Макарова, г. Владивосток), **Михаилу Михайловичу Чумаку** (киностудия «Атлас Медиа», г. Ростов-на-Дону) – иллюстрации.

Отдельная благодарность – сотрудникам издательства «Паулсен» за подготовку к изданию данной книги.

Смирнов Валентин Георгиевич

АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ
АНДРЕЯ ВИЛЬКИЦКОГО

Редактор *Елена Аврамовски*

Верстка *Ирина Ломова*

Корректоры *Ирина Розанова, Кристина Исаева*

Обработка фото *Владимир Беляев*

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7.
Тел. (495) 624-86-05, www.paulsen.ru

Подписано в печать 30.11.2020. Формат 70 х 100/16
Бумага офсетная. Печать офсетная. Заказ № 7839. Тираж 600 экз.

ВАЛЕНТИН СМІРНОВ

АРКТИЧЕСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ Андрея Вилькицкого



Валентин Георгиевич Смирнов (р. 1956) – историк, писатель, директор Российского государственного архива Военно-Морского Флота, доктор исторических наук. Капитан 1-го ранга запаса, гидрограф, картограф. Автор более 200 публикаций по истории гидрографии, океанографии, метеорологии, картографии, военно-морского дела, истории науки и техники. Член Русского географического общества. Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «В память 300-летия Санкт-Петербурга», медалями Министерства обороны и памятной медалью ИИЕТ РАН «За вклад в историю науки и техники».



ISBN 978-5-98797-274-8



9 785987 972748 >