

ВАЛЕНТИН С МИРНОВ

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

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. Добротворского и И.И. Залевского 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. Залевского 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. Селифонтовым.

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 беспрерывных 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. Рusanов.

В начале ХХI 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» ХХ 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», «Ладoga», «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 освещающих 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 «российского 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.

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

¹⁴История 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. Репсольда 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:

¹⁵Русское 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).

¹⁶Наблюдения 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. 1–2.

«Милостивый Государь Иван Алексеевич,

Вашему Превосходительству известно то выдающееся значение, какое придают 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 обратных 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 съёмки, 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.

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

¹⁹ Там 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 Ишполитович 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 Репсольда 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 повторился 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. 29⁰⁰ 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 заливаётся 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 Репсоляда, произведенные на Новой Земле и в Архангельске А. Вилькицким... С. 124.

⁴⁹ Там же. С. 140.

⁵⁰ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсоляда, 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 Репсоляда, произведенные в Орле, Липецке и Саратове А. Вилькицким, флота лейтенантом, в 1889 г. СПб., 1901.

⁵³ Наблюдения над качаниями поворотных маятников Репсоляда, 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 долгодетных, в большинстве случаев неудачных попыток даже самые ярые поклонники этого проекта, барон Норденшёльд, гг. Визгинс 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 царевич 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 судоходное 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 отступить 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 видеться с бывшим на этих днях в Петербурге лучшим знатоком полярных морей, бароном Норденшюльдом, 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 единовременная 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. Енисея».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 Плоскодонная 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 четыре 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. Брусиллов, дав ей имя «Святая Анна». При попытке прохождения Северного морского пути пропала без вести в 1914 г.

⁷⁰ Матэ-сале (Маттесалея) – 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 Маттэусалея).

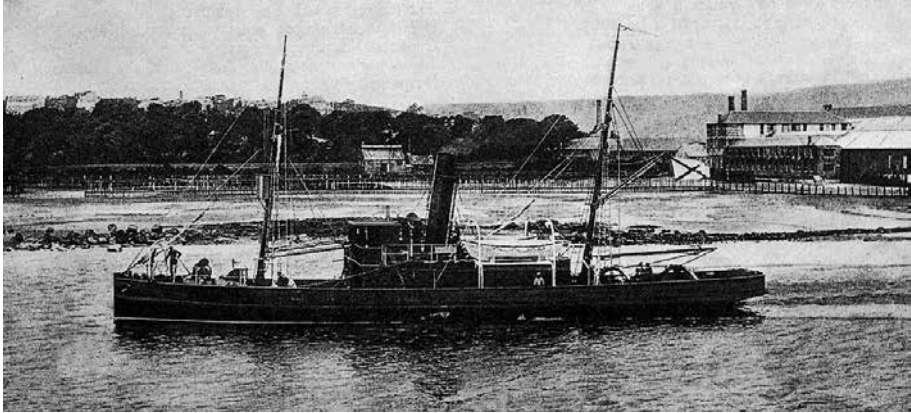
начальством Залевского. В ее задачи входили как предварительная рекогносцировка реки, так и доставка необходимых для перегрузки плавучих средств в Енисейскую губу, в Гольчиху – к месту прибытия английских пароходов с рельсами⁷¹. Практически вся организация этих работ была возложена на ГГУ.

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. Чермных 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.).

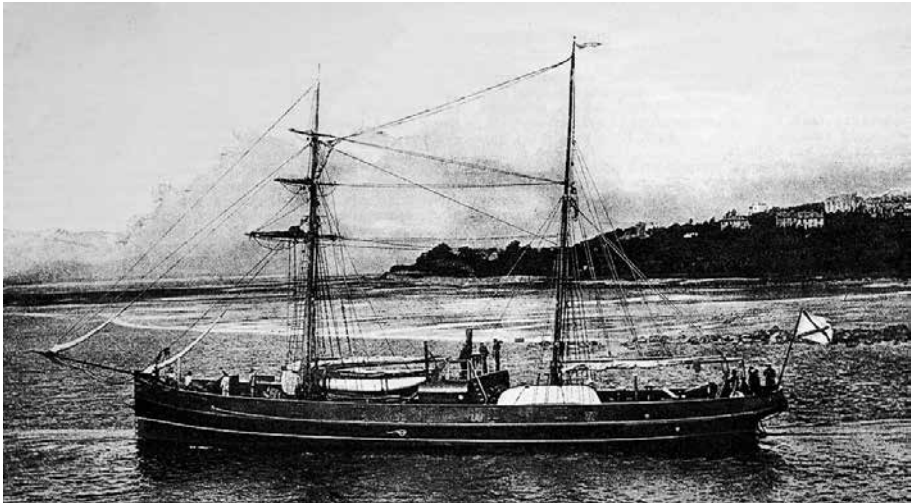
24 августа началась выгрузка рельсов с парохода «Орестес» на баржи. Разгрузка производилась на совершенно открытом плесе с глубиной 20 сажень (1 сажень = 2,13 м). Однако целый ряд штормов помешал успешному проведению операции. 1 сентября погибла самая большая баржа Гадалова с грузом 1357 рельсов: она 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).

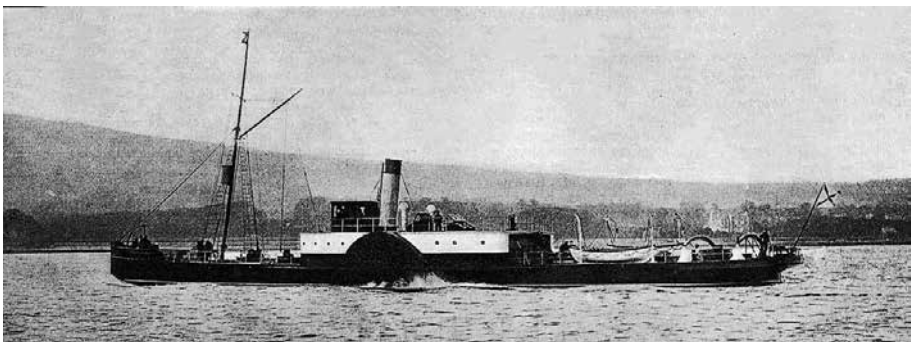
⁷² РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 210. Л. 80.



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.