

УДК 913 (47+57)

С.Л. Ташлыков

Деятельность гидрографической службы Российского Императорского флота по освоению Арктики

S.L. Tashlykov

Hydrographic service of the Russian Imperial Navy and exploration of Arctic

Аннотация. Показаны достижения российских исследователей Арктики, роль которых недостаточно полно отражена в зарубежных источниках. Рассмотрены особенности деятельности отечественных организационных структур (Адмиралтейств-коллегии, гидрографической службы Российского Императорского военно-морского Флота), внесших значительный вклад в изучение Арктики и освоение Северного морского пути.

Abstract. The achievements of Russian researchers of Arctic whose role is underestimated in foreign literature resources have been shown. Some peculiarities of the national organizational structures (the Admiralty Board, the hydrographic service of the Russian Imperial Navy) have been considered. They considerably contributed to research of Arctic and development of the Northern Sea Route.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, исследование Арктики, историческое исследование, Русское географическое общество, Северный Ледовитый океан, архипелаг Шпицберген, о. Новая Земля, М.В. Ломоносов, Северная Земля, открытие Вилькицкого

Key words: Arctic, Northern Sea Route, Arctic research, historical research, the Russian Geographical Society, the Arctic Ocean, Svalbard archipelago, Novaya Zemlya, M. V. Lomonosov, Severnaya Zemlya, Vilkiitsky discovery

1. Введение

Пионерами плавания по Северному Ледовитому океану были русские поморы. На небольших парусных судах (кочах) они ходили к Шпицбергену и Новой Земле, продвигались на восток вдоль северных берегов Евразии, оставляя потомкам свои открытия в виде примитивных карт и описаний побережья.

Государственный масштаб и соответствующее значение гидрографические исследования приобрели в Петровскую эпоху, когда возникла острая необходимость в обеспечении безопасности плавания быстро строящегося военно-морского флота, что в свою очередь требовало организации исследований морей и океанов, омывающих нашу страну. Эти функции взяла на себя Адмиралтейств-коллегия – главный орган управления военно-морским ведомством. В этот период положено начало систематическим гидрографическим съемкам и изданию морских карт, началась подготовка штурманов и гидрографов, получили развитие маячное строительство, лоцманская служба, изготовление штурманских приборов.

2. История развития гидрографической службы Российского Императорского флота

Распоряжения о производстве гидрографических работ исходили лично от государя или от главы военно-морского ведомства, что подчеркивает важность решения этих задач. Исполнителями были морские офицеры, прошедшие обучение в московской Школе математических и навигацких наук и в Академии морской гвардии в Санкт-Петербурге. После смерти Петра I указания и инструкции стали поступать и от Адмиралтейств-коллегии, но оформление решений на проведение крупномасштабных исследовательских экспедиций оформлялись высочайшим указом монарха. С 1746 г. все дела по организации гидрографических работ поручались коллегией лучшему специалисту в этой области, капитану флота А.И. Нагаеву. В 1777 г. был введен штат чертежной морских карт, началось их централизованное производство в России. К окончанию XVIII в. вопросы научно-исследовательских работ на морях были переданы в ведение Комитета для распространения морских наук и усовершенствования художественной части морского искусства, учрежденного при Адмиралтейств-коллегии (Цветков, 2000).

Главными видами работ по изучению морей в XVIII в. были морская съемка берегов и промеры глубин и как результат – составление карт (атласов) и навигационных описаний побережья морей (лоций). Исследования морей в других направлениях ограничивались лишь некоторыми нерегулярными гидрологическими и метеорологическими наблюдениями.

После выхода российского флота в Балтийское море и закрепления России на берегах Каспийского моря вектор отечественной морской политики развернулся в сторону Дальнего Востока. Параллельно с освоением морей Тихого океана проходило изучение северного побережья страны, а также окраинных морей (Баренцева моря, Карского моря, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря, Чукотского моря) и внутреннего Белого моря Северного Ледовитого океана.

На русских картах XVII-XVIII вв. отмечались названия: Море океан, Море океан Ледовитый, Ледовитое море, Северный океан, Северное (Ледовитое) море, Ледовитый океан, Северное Полярное море. (Название Северный Ледовитый океан дано русским мореплавателем адмиралом Ф.П. Литке в 20-х гг. XIX в.; постановлением ЦИК СССР от 27 июня 1935 г. это название принято как соответствующее форме, уже употреблявшейся в России с начала XIX в., и близкое к более ранним русским названиям (Поспелов, 2001).)

Значительный вклад в изучение Арктики и развитие арктического мореплавания внесла Великая Северная экспедиция (1733-1745 гг.), в которой исследования проводились несколькими отрядами, каждый из которых фактически представлял собой отдельную экспедицию.

Двинско-Обскому (Архангельскому) отряду, подчинявшемуся непосредственно Адмиралтейств-коллегии, предстояло описать участок арктического побережья России от устья Печоры до Оби и найти проход к этой реке со стороны моря. В июле 1734 г. отряд вышел из Архангельска на кочах "Экспедицион" и "Обь" под командой лейтенантов С.В. Муравьева и М.С. Павлова. В течение двух лет экспедиции удалось произвести съемку берегов острова Вайгач и побережья Карского моря от Югорского Шара до северо-западной оконечности полуострова Ямал, однако попытки обогнуть Ямал не удалось.

Решением Адмиралтейств-коллегии Муравьев и Павлов были отстранены от руководства, а отряд возглавил лейтенант С.Г. Малыгин. В помощь ему из Архангельска были направлены два маневренных гребных судна (боты "Первый" и "Второй") под командой лейтенантов А.И. Скуратова и И.М. Сухотина. В навигацию 1736 г. ими была сделана опись побережья до устья реки Кары, однако суда сумели достичь лишь западного побережья Ямала и из-за сплошного льда были вынуждены возвратиться на зимовку. В июле 1737 г. отряд вновь вышел в плавание и в августе достиг прохода в Обскую губу из пролива между полуостровом Ямал и островом Белый (ныне пролив Малыгина). Поднявшись по Оби, корабли в октябре прибыли в Березов.

В результате шестилетней деятельности Двинско-Обского отряда были составлены карты юго-восточной части Баренцева моря и приобской части Карского моря. Протяженность нанесенного на карту побережья на участке от Архангельска до устья Оби составила около четырех тысяч километров. На этой карте впервые появилось название Карское море (в память зимовок отряда на реке Каре) (Монаков, Родионов, 2006).

В задачу Обско-Енисейского отряда входило исследование берега между реками Обью и Енисеем. С этой целью в Тобольске была построена 24-весельная дубель-шлюпка¹ "Тобол", на которой под командованием лейтенанта Д.Л. Овцына в мае 1734 г. отряд вышел в море. В течение последующих летних сезонов были предприняты три похода с целью дойти до Енисея, однако из-за сложных ледовых условий каждый раз приходилось возвращаться на зимовку. По приказу Адмиралтейств-коллегии было построено новое экспедиционное судно – бот "Обь-Почтальон", который в июне 1737 г. прибыл в Обдорск, где зимовал отряд Овцына, и в августе того же года уже на двух судах по свободному ото льдов морю отряду удалось достичь Енисейского залива, выполнив свою задачу. В результате была произведена первая гидрографическая опись побережья Сибири между устьями рек Оби и Енисея, открыты Гыданский залив и Гыданский полуостров.

По окончании этого похода руководителю отряда было предписано явиться с рапортом в Адмиралтейств-коллегию, однако добраться до Петербурга Д.Л. Овцыну не удалось². Бот "Обь-Почтальон" был передан под командование лейтенанта Ф.А. Минина, который в течение последующих шести летних сезонов предпринял несколько попыток обогнуть полуостров Таймыр с севера, но сплошные льды препятствовали этому. Во время походов были обследованы и нанесены на карту берега Енисея до реки Пясины и далее на 250 км к востоку и описан остров Диксон. Помощник Минина подштурман В.Д. Стерлегов по приказу командира отряда в январе 1740 г. отправился в сухопутную экспедицию на восток от Енисея. Ему удалось пройти на северо-восток от реки Пясины и описать

¹ Небольшое парусно-гребное военное судно в русском флоте XVIII в., предназначенное для действий на реках в лиманах и в прибрежных районах. Дубель-шлюпки имели до 20 пар весел. Парусное вооружение – одна съемная мачта с прямым вооружением. Длина до 25 м, ширина до 6 м, экипаж – до 50 человек.

² В Тобольске Овцын был арестован и препровожден в Тайную розыскных дел канцелярию, где ему предъявили обвинение в близких отношениях с сосланным в Березов князем И.А. Долгоруким. Несмотря на поддержку Адмиралтейств-коллегии, Овцын был предан суду и разжалован в матросы. Под стражей он был доставлен в Охотск, в отряд Витуса Беринга. В 1741-1742 гг. в должности адъютанта Беринга Овцын принимал участие в плавании к берегам Северной Америки и зимовке на Командорских островах.

побережье от мыса Северо-Восточный до 75°29' северной широты. В 1743 г. деятельность Обско-Енисейского отряда была завершена (Монаков, Родионов, 2006).

Ленско-Енисейский (Западно-Ленский) отряд под командованием лейтенанта В.В. Прончищева проводил обследование океанского побережья, продвигаясь на дубель-шлюпке "Якутск" в северо-западном направлении от устья реки Лены. За два летних сезона 1735 и 1736 гг. судно достигло Хатангского залива, а затем направилось вдоль восточного берега Таймыра на север, где экспедиция обнаружила острова, названные в честь Святого Петра. Также был открыт остров Преображения.

На 77-й широте дорогу деревянному судну окончательно преградили тяжелые льды, а мороз начал затягивать свободную воду. Дойдя до мыса, впоследствии получившего его имя, и самой северной точки, достигнутой кораблями Великой Северной экспедиции (77°29'), Прончищев был вынужден лечь на обратный курс. На пути к месту зимовки он умер. В начале сентября "Якутск" вошел в устье реки Оленек, где через несколько дней скончалась и его жена Татьяна – первая женщина – полярный исследователь.

Новым руководителем отряда Адмиралтейств-коллегия назначила лейтенанта Х.П. Лаптева, который продолжил попытки обойти Таймыр морем, однако в летней компании 1740 г. дубель-шлюпка была раздавлена льдами. Потеряв несколько человек умершими, отряд пешком добрался до места зимовки. С получением разрешения Адмиралтейств-коллегии Х.П. Лаптев разделил отряд на три партии и начал описание берегов Таймыра с суши. Группе штурмана С.И. Челюскина удалось достигнуть самой северной точки континентальной Евразии, которая позже была названа в его честь мысом Челюскин (Яников, 1953).

Экспедиция Ленско-Енисейского отряда составила точную карту русла реки Лены от Якутска до устья, а также карту побережья моря, названного позднее в честь русских полярных исследователей, офицеров русского флота двоюродных братьев Дмитрия и Харитона Лаптевых от дельты Лены до залива Фаддея. Членами экспедиции был открыт ряд островов, бухт и других географических объектов.

Ленско-Колымский отряд, так же как и Ленско-Енисейский, был сформирован в Якутске, где для него была построена дубель-шлюпка "Иркутск". В 1735 г., спустившись до устья Лены, отряд достиг реки Хараулах, где зазимовал. В ходе зимовки от цинги скончалось 37 человек и командир отряда П. Лассиниус, ремонта требовал "Иркутск".

Новый командир лейтенант майорского ранга Д.Я. Лаптев (двоюродный брат Х.П. Лаптева), прибыв к месту зимовки, продолжил работы в августе 1736 г. Но лишь в июне 1739 г. в тяжелых ледовых условиях "Иркутск" сумел выйти в Восточно-Сибирское море. При попутном ветре быстро продвигаясь на восток, отряд в конце августа достиг устья реки Индигирки, где встал на зимовку. В 1740-1741 гг. Д.Я. Лаптев сделал две безуспешных попытки пробиться дальше, но сумел добраться только до мыса Большой Баранов, где его остановили сплошные льды. Летом 1742 г. отряд вел работы в бассейне реки Анадырь и, описав ее берега, вышел к Тихому океану (Монаков, Родионов, 2006).

Главный итог деятельности четырех из девяти отрядов Великой Северной экспедиции, которые проводили изыскания в акваториях северных морей и на арктическом побережье, заключается в том, что собранные гидрографические данные позволяли перейти к следующему этапу исследования этого региона уже с практической целью – обеспечить прокладку транспортного маршрута из Европы через Северный Ледовитый океан к восточному побережью Тихого океана. В этой связи можно было предположить, что дальнейшим шагом в деятельности гидрографической службы российского ВМФ станут подготовка и проведение очередных арктических экспедиций в восточном направлении или одновременно из северных портов России и пунктов базирования на Дальнем Востоке по встречным направлениям.

Тем не менее во второй половине XVIII в. в освоении Арктики российское руководство избрало иной путь, который основывался на предположении М.В. Ломоносова о наличии прохода к берегам Восточной Индии (Америки). Ученый полагал, что летом между Шпицбергом и Новой Землей океан очищается ото льдов и на широте около 80° на многие сотни километров в восточном направлении образуется чистая вода. Он был убежден, что по этому пути можно легко пройти до Берингова пролива, а оттуда – в Восточную Индию. В качестве научных доказательств этих предположений приводились данные, полученные в результате опытов с замерзанием соленой воды, наблюдений за направлением течений в районе Шпицбергена и созданная Ломоносовым "теория электричества", согласно которой частые северные сияния указывали на существование открытого моря.

Свои идеи М.В. Ломоносов изложил в сочинении (Ломоносов, 1952). Им же был разработан научно обоснованный проект экспедиции. В декабре 1763 г. план Ломоносова был рассмотрен и одобрен Комиссией российских флотов и адмиралтейского правления. С помощью архангельских промышленников-поморов, имевших опыт полярных плаваний, Ломоносов доработал свой проект, и в марте 1764 г. он был передан в Адмиралтейств-коллегию. Для плавания кораблей были разработаны подробные инструкции и руководства, среди которых "Заметки о снаряжении экспедиции" и "Примерная инструкция морским офицерам, отправляющимся к поиску пути на восток Северным Сибирским океаном". Перед экспедицией была поставлена такая широкая программа научных исследований, какой не

имела ни одна из предшествующих ей полярных экспедиций. Она должна была производить метеорологические и гидрологические наблюдения, наблюдения за льдами, измерять глубины моря и температуру, определять склонение компаса, брать пробы воды на химический анализ, изучать животный и растительный мир, собирать образцы минералов, производить этнографические наблюдения, если придется встретиться с людьми, описывая их вид, нравы, быт, платье, жилище и пищу. В специальной инструкции предписывалось вести астрономические наблюдения, обращать внимание на приливо-отливные явления, течения, изменение характера вод и берегов и на движение льдов. По проекту ученого в мастерских Академии наук и Адмиралтейства была изготовлена часть мореходных инструментов.

В мае 1764 г. Екатерина II подписала секретный высочайший указ Ее Императорского Величества об организации экспедиции для поиска морского пути из Архангельска через Северный Ледовитый океан "... на Камчатку и далее" (*Летопись...*, 2012). В 1765 г. отряд из трех судов под командованием главного командира экспедиции капитана 1 ранга В.Я. Чичагова достиг 80°25' северной широты к северо-западу от Шпицбергена, но, встретив сплошное ледовое поле, вернулся в Архангельск. В 1766 г. повторил попытку, достиг 80°30' северной широты, и снова тяжелые льды остановили дальнейшее продвижение судов.

В сентябре 1766 г. экспедиционные суда бросили якорь в Архангельске. В рапорте Чичагова, направленном в Адмиралтейств-коллегию, был сделан вывод о невозможности открытия Северо-Западного прохода. Адмиралтейств-коллегия согласилась с доводами руководителя экспедиции и приняла решение о прекращении поисков "проходу Сибирским океаном в Восточную Индию" (*Монаков, Родионов, 2006*).

Несмотря на то что экспедиция В.Я. Чичагова не выполнила поставленных перед ней задач, она внесла значительный вклад в развитие арктического мореплавания. Экспедиция достигла рекордной по тем временам широты к северу от Шпицбергена. Кроме того, это была первая полярная экспедиция, основанная на научном расчете. Ее участниками были выполнены геофизические, океанографические и метеорологические наблюдения, проведены наблюдения над течениями и дрейфом льда в Гренландском море, взяты пробы грунта, во многих местах измерены глубины, описан животный и растительный мир Шпицбергена.

В последующие годы исследование Арктики было продолжено. Однако, по сравнению с активной деятельностью гидрографов на южных, западных и восточных морях, гидрографические работы на Севере до конца XVIII в. носили случайный характер. Так, по решению императрицы Екатерины II в 1768 г. для исследования Новой Земли была отправлена экспедиция штурмана подпоруческого ранга Ф.Ф. Розмыслова, которая впервые описала и перенесла на карту пролив Маточкин Шар, составила опись южной части Баренцева моря от Семи Островов до Новой Земли. С началом русско-турецкой войны 1769-1774 гг. направление крупных научных экспедиций в западный сектор Арктики надолго прекратилось. Первая же общая опись Белого моря была выполнена лишь в 1798-1801 гг. (*Алексеев, 1961*). Недостатком описи следует считать то, что не обследовались банки и рифы в открытом море. Генеральная карта Белого моря 1806 г. вскоре оказалась практически не пригодной из-за больших ошибок, допущенных при астрономических определениях.

В результате к концу столетия достаточно надежные карты (рукописные и печатные) имелись лишь для Балтийского, Охотского, Азовского и Каспийского морей. Гидрографическая изученность морей Азиатского сектора Арктики находилась на низком уровне.

Все это требовало должной организации исследовательских работ. Следовало переходить к плановой съемке всех морей, созданию постоянно действующих гидрографических подразделений, сосредоточению руководства действиями этих подразделений в одном управляющем органе. Поэтому в XIX в. существенно изменилась и структура гидрографической службы, ведавшей основными научно-исследовательскими работами на морях. В апреле 1805 г. было учреждено Министерство морских сил, в которое, наряду с другими органами управления, вошел Адмиралтейств-департамент, ведавший научными вопросами. 24 августа (5 сентября) 1827 г. он был реорганизован в два не зависимые друг от друга учреждения при Главном морском штабе: Управление генерал-гидрографа, во главе которого стоял генерал-гидрограф Г.А. Сарычев, и Морской ученый комитет. В результате новой реформы 14 (26) апреля 1837 г. Управление генерал-гидрографа было преобразовано в Гидрографический департамент, к которому были отнесены мастерские мореходных математических и физических инструментов при Ижорском заводе и морская астрономическая и магнитная обсерватория в Кронштадте. В ведении департамента находился также корпус флотских штурманов.

В 1860 г. директору Гидрографического департамента была предоставлена почти полная самостоятельность, и с этого времени вся научно-исследовательская работа на морях сконцентрировалась в специальном учреждении, которое впоследствии (в 1885 г.) было реорганизовано в Главное гидрографическое управление. Организацией морских исследований занималось Министерство путей сообщения и Министерство государственных имуществ, а также Главное правление Российско-американской компании. Большое участие в научно-исследовательской работе на морях принимала Академия наук, а с 1845 г. (с момента организации) и Русское географическое общество. Но

непосредственными исполнителями планов исследования морей являлись формируемые Главным гидрографическим управлением подразделения военно-морского флота, называвшиеся "гидрографическими экспедициями" или "отдельными съемками". Для обеспечения безопасности мореплавания были созданы так называемые дирекции маяков и лоций.

Следует отметить, что 1820-1830-е гг. были годами подлинного расцвета русской гидрографии. Систематические описи северных берегов России велись тогда почти на всем протяжении от шведской границы до Чукотского моря. Подробную опись берегов Белого моря и Мурмана произвел в 1826-1832 гг. капитан-лейтенант М.Ф. Рейнеке. По материалам описных и промерных работ экспедиции М.Ф. Рейнеке в 1833-1834 гг. было издано 12 морских карт, составивших Атлас Белого моря. В 1849 г. вышла в свет написанная М.Ф. Рейнеке лоция Белого моря под названием "Гидрографическое описание северного берега России, часть I. Белое море".

3. Гидрографические исследования Мирового океана и их основные результаты

Начало подробному гидрографическому исследованию Баренцева моря положили работы экспедиции под командованием Ф.И. Литке (1821-1824 гг.). В 1821-1827 гг. отрядами штурманов И.Н. Иванова и И.А. Бережных было произведено описание южных берегов Печорского и Карского морей. На основании работ этих отрядов в 1828 г. И.Н. Иванов составил карту побережья от Архангельска до Обской губы (*Под флагом...*, 1995). В Баренцевом и Карском морях в 1832-1833 гг. под руководством подпоручика Корпуса флотских штурманов И.К. Пахтусова была произведена опись юго-восточного берега Новой Земли от пролива Петуховский Шар до восточного входа в пролив Маточкин Шар. В 1834 г. под его же командованием была организована вторая экспедиция к берегам Новой Земли.

Гидрографические отряды И.Ф. Анжу и Ф.И. Врангеля в 1821-1823 гг. произвели съемки берегов Северного Ледовитого океана от устья реки Оленек до острова Колочин (Чукотское море), включая Новосибирские, Ляховские и Медвежьих острова (*150 лет...*, 1957).

Вместе с тем необходимо признать, что во второй половине XIX в. исследованию Северного Ледовитого океана со стороны российского руководства уделялось значительно меньше внимания по сравнению с другими районами Мирового океана. Большая часть средств Морского ведомства выделялась в основном для организации кругосветных и полукругосветных плаваний в интересах Российско-американской компании, географических открытий и детального исследования морей Дальнего Востока. Всего в XIX в. русскими парусными судами было совершено около 30 кругосветных и 15 полукругосветных плаваний на двадцати трех кораблях ВМФ и девяти судах Российско-американской компании (*Русские...*, 1953).

Подобное положение имело место и в области картографии морских районов. Период середины XIX – начала XX вв. характеризуется созданием подробных морских карт Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей, интенсивным строительством береговых средств обеспечения безопасности плавания в этих морях. Однако на картах северных морей все еще оставались обширные "белые пятна", а поиски Северо-Восточного прохода в Тихий океан с начала 1840-х гг. были практически прекращены.

Последнее обстоятельство было обусловлено слабым развитием торгово-промышленного флота Беломорья, в составе которого имелись в основном частновладельческие малотоннажные парусные суда поморской постройки, мало приспособленные для плавания в тяжелой ледовой обстановке. Во внешней торговле России на Севере преобладал иностранный флот. Главной причиной такого парадоксального положения был пассивный характер внешней торговли страны. При попустительстве царских властей монополия закупки внутри страны и экспорта русской продукции принадлежала крупным иностранным фирмам. В этой связи иностранные мореплаватели упорно искали и прокладывали пути из Европы в порты Сибири и далее – в Тихий океан, используя при этом данные, полученные российскими исследователями Арктики.

Показательным в этом отношении является результат деятельности русского промышленника М.К. Сидорова по привлечению добровольцев, желающих пройти Северо-Восточным проходом к устьям рек Оби и Енисея. Еще в 1862 г. он предложил две тысячи фунтов стерлингов Российскому географическому обществу (РГО) и Вольному экономическому обществу (ВЭО) в качестве премии тому судну, которое первым пройдет этот маршрут и войдет в одну из этих рек. Но оба общества отказались, поскольку вице-председатель РГО и почетный член ВЭО граф Ф.П. Литке доказывал, что морской путь к устьям сибирских рек из-за льдов невозможен. Получив отказ от соотечественников, Сидоров попросил известного германского географа Петермана обратиться с тем же предложением со страниц своего журнала "Petermanns Mittheilungen" (*Ус*, 2005).

На это предложение откликнулся английский капитан И. Виггинс, который в 1874 г. предпринял плавание в Карское море на пароходе "Диана". Используя благоприятную ледовую обстановку, "Диана" достигла устья Обской губы, а несколько позднее прошла восточнее меридиана шхер Минина. Во время плавания Виггинс обнаружил в районе Енисейского залива два небольших острова, не обозначенных на картах, позднее получивших названия островов Вилькицкого и Шокальского (*Студитский*, 1883).

Среди зарубежных путешественников, которых привлекали неизведанные просторы Арктики и сибирские берега, можно выделить известного шведского мореплавателя А.Э. Норденшельда. В 1875 г. на судне "Превен" он также осуществил плавание по Северо-Восточному пути, но в отличие от Виггинса прошел дальше на восток (до устья Енисея) и поднялся вверх по руслу реки. Целью похода являлась не торговля, а научные исследования, для чего на борту судна находились метеорологические приборы, приспособления для астрономического определения местности, проведения топографических и гидрографических работ и для составления зоологических, ботанических и геологических коллекций.

Если плавание Виггинса к берегам Сибири в 1874 г. оставалось незамеченным до его выступления на совместном заседании обществ содействия русской промышленности и мореходству, то экспедиция Норденшельда, благодаря его известности, получила достаточно широкую огласку. Вместе с тем управляющий российским Морским министерством С.С. Лесовский отнесся к этому скептически. В своем письме от 19 ноября 1875 г. он отмечал, что "смотрит на совершенное Норденшельдом плавание, как на весьма смелое и удачное предприятие, но которое едва ли может стать примером для последующих плаваний в том же направлении с коммерческими целями. По климатическим условиям нельзя ожидать установления в пройденной Норденшельдом части Ледовитого океана правильного мореплавания" (*Пасецкий*, 1979).

Подобная реакция была не случайна, поскольку экспедиция шведского путешественника к Енисею являлась своего рода укором морскому ведомству, которое с начала 1840-х гг. забыло о Русском Севере. К тому же пессимизм управляющего Морского министерства по поводу "последующих плаваний в том же направлении" оказался несостоятельным, что подтверждается дальнейшей практикой использования этого пути.

Так, летом 1876 г. Норденшельд возглавил очередную экспедицию, которая на пароходе "Имер" благополучно достигла устья Енисея. Материалы экспедиции высоко оценили ученые Петербургской академии наук. Интерес представляли географические карты Енисейского Севера и западных районов Арктики. При их создании ученый использовал как результаты собственных наблюдений, так и описи П.Ф. Литке, П.К. Пахтусова, И.Н. Иванова, а также съемки, выполненные другими исследователями. Большое значение имели широкие метеорологические наблюдения. Они включали измерения температуры воздуха и поверхностного слоя морской воды, атмосферного давления, направления силы ветра. В журнале фиксировалось место проведения наблюдений и общая характеристика погодных условий, а также отмечалось выпадение осадков и появление или исчезновение тумана, которые весьма осложняли плавание в полярных водах. Гидрометеорологические наблюдения енисейских экспедиций шведского исследователя использовались многими русскими учеными, занимавшимися проблемами арктического мореплавания, и в первую очередь С.О. Макаровым и Д.И. Менделеевым.

В том же 1876 г. капитан Виггинс вновь отплыл к устьям сибирских рек на пароходе "Темза". В дальнейшем он неоднократно проводил суда из Европы по Северо-Восточному пути в устья Оби и Енисея, действуя по поручению Английской морской экспедиции Фр. Л. Попхэма, а затем Англо-Сибирского синдиката в 1878, 1887-1890, 1893 и 1894 гг. С середины 1890-х гг. караваны английских торговых судов осуществляли регулярные летние рейсы к Енисею. При этом англичане пользовались русскими картами и услугами местных лоцманов-проводников.

Вместе с тем основным событием, ударившим по престижу русского морского ведомства, стала экспедиция, возглавляемая все тем же А.Э. Норденшельдом, который в 1878-1879 гг. по Северо-Восточному пути на пароходе "Вега" совершил сквозное плавание с одной зимовкой из Атлантического в Тихий океан. В советской научной литературе было принято называть эту экспедицию совместной шведско-русской, обосновывая это участием русского предпринимателя А.М. Сибирякова в финансировании экспедиции. Однако объективный анализ содержания подготовки экспедиции и ее состава не позволяет считать ее таковой. Так, средства на экспедицию, помимо Сибирякова, предоставили шведско-норвежский король Оскар II и шведский промышленник Оскар Диксон. Шведское государство оказало существенную поддержку в подготовке этого предприятия. Решением государственного сейма Норденшельду предоставлялись льготы для снаряжения плавания. Судно "Вега" проходило переоснащение на королевской военно-морской верфи в Карлскроне. Командой было отобрано из офицеров и моряков королевского флота, а командовал судном лейтенант ВМФ Швеции Л.А. Паландер (*Студитский*, 1883).

В этой связи возникает законный вопрос: почему у российского правительства и Морского министерства в очередной раз не нашлось средств на проведение подобной экспедиции? В результате первенство в открытии Северо-Восточного прохода, которое подготавливалось в ходе многолетнего и многотрудного процесса исследования Арктики русскими моряками, было отдано иностранцу.

В научных и деловых кругах России и стран Запада многим казалось, что плавание "Веги" означает окончательное освоение Северо-Восточного прохода. При этом заслуга открытия морского пути вдоль берегов Европы неправомерно приписывалась только Норденшельду, а вклад русских мореходов и исследователей упоминался вскользь. Главный результат экспедиции состоял в том, что плавание убедительно доказало: все омывающие Сибирь арктические моря в определенный период года доступны

для плавания на пароходах. Северо-Восточный проход, открытый русскими еще в XVII в. и описанный в работах Великой Северной экспедиции, теперь был пройден.

Вместе с тем России было крайне необходимо использовать этот результат для закрепления своих национальных интересов в Арктике. И в первую очередь следовало возобновить гидрографическую деятельность ВМФ в Северном Ледовитом океане с целью уточнения маршрута Северо-Восточного прохода и создания надежной картографической базы. В целом экономическая и политическая обстановка в стране благоприятствовала этим планам.

На рубеже XX в. интерес русского правительства, военных и научных кругов России к Арктическому региону усилился. В 1894 г. министр финансов России С.Ю. Витте представил императору Александру III план незамедлительного освоения русского Крайнего Севера, который нашел горячих сторонников в лице адмирала С.О. Макарова и Д.И. Менделеева. 5 августа 1898 г. в Екатерининской гавани Кольской губы был заложен военный порт Александровский (ныне Полярный). Забегая вперед, следует сказать, что в 1915 г. пришлось строить второй порт, торговый Романов (ныне Мурманск). Первая мировая война показала, что Баренцево море – единственное связующее Россию и ее союзников звено. С целью скорейшего заселения этой территории переселенцам предоставляли льготы: освобождали от уплаты налогов, а мужчин – от обязательного прохождения воинской службы. Для защиты морских коммуникаций начали формировать флотилию Северного Ледовитого океана. Одновременно для обеспечения регулярных торговых рейсов из Европы к Архангельску и устьям Оби стали строить первые в русской Арктике радиометеостанции.

С середины 1890-х гг. началось интенсивное гидрографическое исследование Карского моря. В 1894-1897 гг. там работала специально учрежденная Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Оби и Енисея и части Карского моря под начальством А.И. Вилькицкого, которая описала Енисейский залив и Обскую губу. С 1898 по 1905 гг. работала Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под начальством А.И. Вилькицкого (1898-1901 гг.), А.И. Варнека (1902 г.) и Ф.К. Дриженко (1903-1904 гг.). В результате работ этих экспедиций были обследованы все три пролива в Карское море (Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар) и описана значительная часть берега и устье Енисея. Карское море было оборудовано первыми знаками навигационного ограждения, и с помощью гидрографов уже в 1905 г. в устье Енисея было проведено 22 судна.

Необходимость активизации полярных исследований и нерешенность проблемы регулярного сообщения с устьями сибирских рек побудили адмирала С.О. Макарова выступить с предложением создать особо мощный ледокол для обеспечения плавания судов в Арктике. В докладной записке на имя управляющего Морским министерством П.П. Тыртова 9 января 1897 г. Макаров указывал и на "стратегическое значение" сооружения полярного ледокола для проводки боевых кораблей (Макаров, 1953). Доклад Макарова "К Северному полюсу напролом" был с интересом воспринят Географическим обществом. К инициативе адмирала присоединился Д.И. Менделеев, по ходатайству которого Макаров смог доложить о своем проекте лично министру финансов. С.Ю. Витте, оценив экономическое значение проекта, принял решение о выделении средств на постройку пробного ледокола и поручил С.О. Макарову возглавить комиссию по разработке технических условий для заказа.

В дальнейшем С.О. Макаров, с соизволения императора Николая II, непосредственно участвовал в разработке чертежей и спецификаций, подписании контракта с английской фирмой на строительство ледокола, получившего название "Ермак", наблюдал за его постройкой и возглавлял приемную комиссию (*История отечественного ...*, 1996).

В феврале 1899 г. ледокол вышел в пробное плавание на Балтику, а затем дважды за летнюю навигацию прошел проверку в условиях Арктики. На последнем выходе экипажем корабля во главе с С.О. Макаровым была проведена большая научная работа по изучению северных льдов, океанографии, фауны океана. Однако, получив повреждения при столкновении с торосами, корабль вернулся в Англию для ремонта и капитальных переделок в конструкции. Созданная комиссия по разбору причин инцидента сделала необоснованное заключение о возможности работы ледокола только в акватории Финского залива.

Тем не менее, благодаря поддержке адмиралов Н.М. Чихачева и К.П. Пилкина, С.О. Макаров добился разрешения на проведение арктической экспедиции 1901 г. к Новой Земле, но из-за крайне тяжелых льдов ожидаемых результатов она не принесла. Последующие дальние экспедиции в Арктику, которые планировал Макаров, не состоялись. Главной причиной этого являлась ведомственная принадлежность "Ермака", который не вошел в состав военно-морского флота, а был причислен к Министерству финансов. В этой связи морское ведомство, в котором на службе состоял С.О. Макаров, не могло использовать ледокол по своему усмотрению, а Министерство финансов, не заинтересованное в проведении полярных экспедиций, распорядилось ограничить деятельность ледокола "Ермак" проводкой судов на Балтийском море, передать его в ведение Комитета по портовым делам и освободить (а по сути – отстранить) вице-адмирала Макарова от лежащих на нем обязанностей по отношению к опытным плаваниям ледокола во льдах.

4. Гидрографические исследования Северного Ледовитого океана

С начала XX в. в России предпринимаются попытки пройти Северным морским путем. Инициатором этого предприятия являлся русский геолог и полярный исследователь барон Э.В. Толль. После возвращения из экспедиции на Новосибирские острова он представил в Академию наук подробно разработанный проект, по которому предполагалось пройти Северным морским путем с двумя зимовками (1900-1901 и 1901-1902 гг.): на восточном берегу Таймырского полуострова и на островах к северу от Новосибирского архипелага. Предполагалось далее пройти вдоль побережья Восточной Сибири, через Берингов пролив выйти в Тихий океан и закончить экспедицию к зиме 1902-1903 гг. во Владивостоке. Еще одной целью экспедиции ставился поиск легендарной Земли Санникова. Помимо достижения научных целей, экспедиция была важна с точки зрения обеспечения национальных интересов России в Арктике. В этой связи она находилась под Высочайшим покровительством президента Академии наук Великого князя Константина Константиновича. Не смотря на ведомственный (академический) характер экспедиции, в ее состав были включены офицеры российского флота: лейтенанты Н.Н. Коломейцев, А.В. Колчак, Ф.А. Матисен и нижние чины (Зырянов, 2012).

В июле 1900 г. Русская полярная экспедиция вышла из Александровска-на-Амуре (Полярный) на шхуне "Заря". Благополучно пройдя первый этап плавания, успешно миновал Карское море, "Заря", как и планировалось, остановилась на первую зимовку у Таймырского полуострова. Навигацию 1901 г. экспедиция провела в исследованиях моря Лаптевых, пытаясь пройти как можно далее на север, к острову Беннета, и оттуда продолжить поиски Земли Санникова. Попытка не удалась, и "Заря" встала на вторую зимовку у западного берега острова Котельный. Весной 1902 г. Толль с тремя спутниками вышел для исследования острова Беннета и поисков Земли Санникова. Это путешествие закончилось трагически. Толль и его спутники погибли. Деятельность экспедиции была свернута. Экспедиция Э.В. Толля на "Заре" имела большое научное значение. Астрономические, гидрологические, гидрографические, гляциологические наблюдения, а также наблюдения за полярными сияниями и выводы из них публиковались Академией наук в серии трудов под заглавием "Научные результаты Русской Полярной экспедиции 1900-1903 гг. под начальством бар. Э.В. Толля" (Есаков и др., 1964).

После русско-японской войны морская дорога вдоль северного побережья Сибири привлекла пристальное внимание русского правительства и военного руководства. Морской генеральный штаб (МГШ), образованный в 1906 г. в ходе реформы морского ведомства, начал разрабатывать планы действий флота на случай возникновения новых военных конфликтов. Специалисты МГШ считали угрозу нового нападения со стороны Японии весьма вероятной, поэтому активно занимались разработкой планов перехода российских кораблей из Балтийского моря на Дальний Восток в условиях открытия боевых действий. В качестве одного из главных маршрутов был определен Северный морской путь (Северо-Восточный проход). Для определения оптимально маршрута планировалось не позднее 1909 г. осуществить дальнюю полярную экспедицию на ледоколе "Ермак", который должен был пройти из Балтийского моря до Берингова пролива за одну навигацию, однако межведомственные разногласия не позволили реализовать этот план.

Тем не менее к 1907 г. в Морском министерстве был разработан обширный проект освоения трассы Северного морского пути. На берегах и островах Северного Ледовитого океана предполагалось построить шестнадцать гидрометеорологических станций и, кроме того, провести в течение трех лет исследование Северного морского пути, сформировав три отряда и предоставив по два судна каждому. Однако эта обширная программа в дальнейшем была сильно урезана и для исследования Северного морского пути выделены были только два судна – ледокольные пароходы "Таймыр" и "Вайгач".

План Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1910-1915 гг.) разрабатывался с привлечением участников Русской полярной экспедиции 1900-1902 гг. А.В. Колчака и Ф.А. Матисена. Помимо них, в состав экспедиции вошли офицеры Императорского флота, большинство из которых являлись участниками Русско-японской войны. Экспедицию возглавил опытный гидрограф, полковник корпуса флотских штурманов (позднее генерал-майор) И.С. Сергеев. С 1913 г. в связи с болезнью И.С. Сергеева руководство экспедицией принял капитан 2-го ранга Б.А. Вилькицкий (Куксин, 2005).

В оценках результатов деятельности этой Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в научной и исторической литературе основной акцент делается на совершении кораблями первого сквозного плавания по Северному морскому пути из Владивостока в Архангельск. Не умаляя значения этого знаменательного события, которое подтвердило возможность организации регулярного морского сообщения между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом через Северный Ледовитый океан, хочется обратить внимание на "попутные" результаты экспедиции, главным из которых, на наш

взгляд, является открытие в 1913 г. архипелага Земля Императора Николая II (в 1926 г. постановлением Президиума ВЦИК переименован в Северную Землю)³.

Открытие этого архипелага и последующее закрепление суверенных прав на его обладание со стороны Российской империи без преувеличения имеет огромное экономическое и геостратегическое значение, что подтверждается всем ходом истории нашего государства.

Так, включение Северной Земли в состав территории нашего государства обеспечило сохранение контроля над трассой Северного морского пути, участок которого проходит по проливу Вилькицкого между полуостровом Таймыр и южным островом архипелага. Расширение территориальных владений в Арктике за счет присоединения Северной Земли в современных условиях обеспечило значительное приращение площадей особой экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации. Принято считать, что "история не знает сослагательного наклонения", однако сами историки полагают, что оценка вероятностей и перспектив потенциально возможных направлений хода истории и сравнительных последствий разных альтернатив является достаточно актуальным предметом исторических исследований. В этой связи огромная значимость факта включения Северной Земли в состав Российской империи будет более понятной для современников, если они осознают гипотетические последствия открытия этого архипелага другой европейской страной или США, что было вполне вероятно в начале XX в.

Результаты экспедиции принесли и непосредственную практическую пользу. С 1911 г. начались так называемые колымские рейсы. По разведанным экспедицией маршрутам пароходы стали ежегодно привозить из Владивостока на Колыму разные грузы для начавших развиваться российских северо-восточных окраин и вывозить оттуда местные товары. Кроме того, опыт плавания "Таймыра" и "Вайгача" показал, что надежное освоение Северного морского пути требует более мощной организации и широкого использования самых современных достижений в области кораблестроения и навигационного обеспечения.

5. Заключение

Таким образом, основной вклад в освоение Арктики в навигационном отношении в XVII – начале XX вв. внесли русские исследователи морей – гидрографы. Ценой их огромных усилий, а зачастую и жизни, в ледяном полярном безмолвии открывались новые острова, проявлялись контуры береговой черты северной части материка Евразии, которые переносились на географические и навигационные карты.

Не умаляя значение открытий, сделанных иностранными морскими исследователями Арктики, следует признать, что на карте Северного Ледовитого океана подавляющее количество островов, бухт, мысов и других географических объектов носят русские имена. Непосредственным и самым весомым вкладом в открытие и освоение Северного морского пути является работа многочисленных экспедиций и съемок, организованных гидрографической службой Российского Императорского военно-морского флота.

Литература

- 150 лет Гидрографической службе Военно-Морского Флота. Исторический очерк. Л., ГУ НиО МО, с. 12-13, 1957.
- Алексеев А.И.** Русская гидрографическая наука в XVIII в. *Труды Института истории естествознания и техники АН СССР, М., РАН*, т. 37, вып. 2, с. 81-96, 1961.
- Есаков В.А., Плахотник А.Ф., Алексеев А.И.** Русские океанические и морские исследования в XIX – начале XX вв. М., Наука, с. 174-187, 1964.
- Зырянов П.Н.** Адмирал Колчак, верховный правитель России. М., Мол. гвардия, с. 41-43, 2012.
- История отечественного судостроения. В 5 т. Т. 2: Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. Р.М. Мельников. СПб., Судостроение, с. 471-472, 1996.
- Куксин И.** Гидрографы Вилькицкие. Нева, № 8, 2005.
- Летопись Российского флота. От зарождения мореходства в древнерусском государстве до начала XXI в. В 3 т. Т. 1. 860-1900 гг. СПб., Наука, с. 224, 2012.
- Ломоносов М.В.** Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию. Полн. собр. соч. АН СССР. Т. 6: Труды по русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии. 1747-1765 гг. М.; Л., Изд-во АН СССР, с. 457-483, 1952.
- Макаров С.О.** Документы. Т. 2. М., Военмориздат, с. 346-363, 1953.
- Монаков М.С., Родионов Б.И.** История российского флота в свете морской политики и экономики (X-XIX вв.). Под общ. ред. В.И. Куроедова. М., Кучково поле, с. 201-202, 2006.

³ Участниками экспедиции были открыты два острова архипелага: Цесаревича Алексея и Старокадомского (в честь врача экспедиции). В 1931-1932 гг. были открыты вошедшие в архипелаг острова, которые получили названия: Пионер, Комсомолец, Большевик, Октябрьской Революции, Шмидта.

- Пасецкий В.М.** Нильс Адольф Эрик Норденшельд. М., Наука, с. 126, 1979.
Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. М., Сogласие, с. 171-172, 1995.
Поспелов Е.М. Географические названия мира. Топонимический словарь. М., Русские словари, Астрель, АСТ, с. 170, 2001.
Русские мореплаватели. М., Воениздат, с. 621-625, 1953.
Студитский Ф. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. Ч. 1, СПб., с. 171-176, 1883.
Ус Л.Б. Международные научные связи Сибири (конец XIX – начало XX вв.). Новосибирск, с. 31-34, 2005.
Цветков И.Ф. Организационно-мобилизационные органы и организационные структуры Военно-морского флота России (1695-1945). СПб., ЦКП ВМФ, с. 33-41, 2000.
Яников Г.В. Василий Пронищев, Харитон Лаптев, Семен Челюскин. Русские мореплаватели. М., Воениздат, с. 81-98, 1953.

References

- 150 let Gidrograficheskoy sluzhbe VoЕННО-Morskogo Flota [150 years of the Hydrographic Service of the Navy. Historical sketch]. Istoricheskiy ocherk. L., GU NiO MO, p. 12-13, 1957.
Alekseev A.I. Russkaya gidrograficheskaya nauka v XVIII v. [Russian hydrographic science in the XVIII century] Trudy Instituta istorii estestvoznaniya i tehniki AN SSSR, M., RAN, t. 37, vyp. 2, p. 81-96, 1961.
Esakov V.A., Plahotnik A.F., Alekseev A.I. Russkie okeanicheskie i morskije issledovaniya v XIX-nachale XX vv. [Russian ocean and marine research in the XIX-early XX centuries] M., Nauka, p. 174-187, 1964.
Zyryanov P.N. Admiral Kolchak, verhovnyi pravitel Rossii [Admiral Kolchak, the supreme ruler of Russia]. M., Mol. gvardiya, p. 41-43, 2012.
Istoriya otechestvennogo sudostroeniya [The history of the domestic shipbuilding]. V 5 t. T. 2: Parovoe i metallichesкое sudostroenie vo vtoroy polovine XIX v. R.M. Melnikov. SPb., Sudostroenie, p. 471-472, 1996.
Kuksin I. Gidrografiy Vilkitskie [Hydrographs Vilkitski]. Neva, N 8, 2005.
Letopis Rossiyskogo flota. Ot zarozhdeniya morehodstva v drevnerusskom gosudarstve do nachala XXI v. [Annals of the Russian Navy. From the birth of navigation in the Old State till the beginning of the XXI century]. V 3 t. T. 1. 860-1900 gg. SPb., Nauka, p. 224, 2012.
Lomonosov M.V. Kratkoe opisanie raznykh puteshestviy po severnym moryam i pokazanie vozmozhnogo prohodu Sibirskim okeanom v Vostochnuyu Indiyu [Brief description of the different journeys to the northern seas and the indication of possible passage of the Siberian Ocean in the East Indies]. Poln. sobr. soch. AN SSSR. T. 6: Trudy po russkoy istorii, obschestvenno-ekonomicheskim voprosam i geografii. 1747-1765 gg. M.; L., Izd-vo AN SSSR, p. 457-483, 1952.
Makarov S.O. Dokumenty [Documents]. T. 2. M., Voenmorizdat, p. 346-363, 1953.
Monakov M.S., Rodionov B.I. Istoriya rossiyskogo flota v svete morskoy politiki i ekonomiki (X-XIX vv.) [History of the Russian fleet in the light of the maritime policy and economy (X-XIX centuries)]. Pod obsch. red. V.I. Kuroedova. M., Kuchkovo pole, p. 201-202, 2006.
Pasetskiy V.M. Nils Adolf Erik Nordensheld [Nils Adolf Erik Nordensheld]. M., Nauka, p. 126, 1979.
Pod flagom Rossii: Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo flota [Under the flag of Russia: The origins and development of the Navy]. M., Soglasie, p. 171-172, 1995.
Pospelov E.M. Geograficheskie nazvaniya mira. Toponimicheskiy slovar [Geographical names in the world. Toponymic dictionary]. M., Russkie slovari, Astrel, AST, p. 170, 2001.
Russkie moreplavately [Russian seafarers]. M., Voениzdat, p. 621-625, 1953.
Studitskiy F. Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva [History of the discovery of the sea route from Europe to the Siberian rivers and to the Bering Strait]. Ch. 1, SPb., p. 171-176, 1883.
Us L.B. Mezhdunarodnye nauchnye svyazi Sibiri (konets XIX – nachalo XX v.) [International scientific relations Siberia (late XIX – early XX century)]. Novosibirsk, p. 31-34, 2005.
Tsvetkov I.F. Organizatsionno-mobilizatsionnye organy i organizatsionnye struktury VoЕННО-morskogo flota Rossii (1695-1945) [Organizational and mobilization bodies and organizational structure of the Russian Navy]. SPb., TsKP VМF, p. 33-41, 2000.
Yanikov G.V. Vasiliy Pronishev, Hariton Laptev, Semen Chelyuskin. Russkie moreplavately [V. Pronishchev, Kh. Laptev, S. Chelyuskin. Russian seafarers]. M., Voениzdat, p. 81-98, 1953.

Информация об авторе

Ташлыков Сергей Леонидович – Военная академия Генерального штаба Вооруженных сил России, д-р истор. наук, доцент

Tashlykov S.L. – Military academy of the General Staff of Armed forces of Russia, Dr of Hist. Sci., Associate Professor