



КОРНЕЕВ О. Ю.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ СЕВЕРНОГО ФЛОТА.

ВЕК В АРКТИКЕ (1924-2024)

МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ



Северный магнитный полюс



Тикси

Косистый

Челюскин

Диксон

Гора СГЭ

Мурманск

Архангельск

Санкт-Петербург

О. Ю. Корнеев

**Гидрографическая экспедиция
Северного флота. Век
в Арктике (1924 – 2024).
Малоизвестные факты**

«Издательские решения»

Корнеев О. Ю.

Гидрографическая экспедиция Северного флота. Век в Арктике (1924 – 2024). Малоизвестные факты / О. Ю. Корнеев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-627169-2

Книга является обновленной версией предыдущей книги автора, изданной к 95-летию образования Северной гидрографической экспедиции (СГЭ). За прошедшие 5 лет были найдены ранее неизвестные факты по истории образования СГЭ и ее предвестников. В книге появились новые главы: рассказы ветеранов Экспедиции о их службе в ней и о детальных результатах исследований Арктики в XXI веке. Книга предназначена для широкого круга читателей, интересующихся историей изучения Северного Ледовитого океана.

ISBN 978-5-00-627169-2

© Корнеев О. Ю.
© Издательские решения

Содержание

| | |
|--|----|
| Предисловие | 9 |
| Глава 1. | 13 |
| Двинско-Обский отряд Великой Северной (Второй Камчатской) экспедиции (1733—1739) | 14 |
| Секретные экспедиции капитана 1 ранга В. Я. Чичагова из Архангельска (1764 – 1766) | 19 |
| Гидрографическая экспедиция | 21 |
| Летние плавания лейтенанта Ф. П. Литке на бриге «Новая Земля» в Белом и Баренцевом морях в 1821—1824 годах | 22 |
| Кольская и Беломорская экспедиции лейтенанта Рейнеке М. Ф. | 25 |
| Гидрографическая экспедиция | 27 |
| Гидрографическая экспедиция по изучению устьев рек Обь и Енисей и части Карского моря | 30 |
| Экспедиция Северного Ледовитого океана (1898 – 1904) | 31 |
| Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана | 33 |
| Гидрографическая экспедиция | 39 |
| Котельников Д. Ф. | 40 |
| Глава 2. | 42 |
| Б. А. Вилькицкий | 49 |
| Н. Н. Матусевич | 52 |
| Глава 3. | 65 |
| Федотов П. П. | 66 |
| Начало деятельности | 67 |
| Предвоенный период | 68 |
| Великая Отечественная война | 70 |
| Послевоенный период | 73 |
| Исследования на архипелаге | 75 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 82 |

Гидрографическая экспедиция Северного флота. Век в Арктике (1924 – 2024) Малоизвестные факты

О. Ю. Корнеев

Корректор О. А. Горлов

© О. Ю. Корнеев, 2024

ISBN 978-5-0062-7169-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Инициатор создания и первый начальник
Северной гидрографической экспедиции (1924 – 1931) —
генерал-майор Корпуса гидрографов флота Российской

империи (1917), гидрограф-геодезист (1918), инженер-вице-адмирал (1943), Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1944), вице-президент Географического общества СССР (1947)

Матусевич Николай Николаевич
(1879 – 1950)



Уважаемые читатели!

Представляю вашему вниманию книгу, посвященную Вековому этапу деятельности по изучению Северного Ледовитого океана гидрографами Северного флота, как мы их называем «полярниками в морских эполетах» – нашими соратниками в исследованиях Арктики. Автор книги, действительный член Русского географического общества России, капитан 1 ранга в отставке Заслуженный работник Высшей школы РФ, доктор технических наук, профессор Корнеев Олег Юрьевич, еще будучи лейтенантом флота, как в свое время и лейтенант А. В. Колчак, участвовал в проведении крупномасштабных комплексных океанографических исследований на дрейфующем льду в приполюсных районах Северного Ледовитого океана в составе Гидрографической экспедиции Северного флота.

13 мая 2024 года Северной гидрографической экспедиции (СГЭ, с 1971 г 30-я Гидрографическая экспедиция Северного флота) исполнится 100 лет, а она успешно продолжает проведение исследований в Арктике уже под названием 4-я Арктическая океанографическая экспедиция Северного флота.

В книге представлен обзор деятельности экспедиции за вековой период с приведением фамилий участников, видов и объемов исследований.

Яркой страницей в истории экспедиции стало проведение Воздушных высокоширотных экспедиций «Север» на дрейфующем льду Северного Ледовитого океана в 1961—1992 гг., первые из которых были организованы при большой помощи НИИ Арктики и Антарктики. В последующем во всех данных экспедициях принимали участие специалисты ААНИИ и НИИГА.

Большим достоинством книги является приведение в ней результатов архивных изысканий автора, в ходе которых было выявлено много ранее неизвестных фактов. Так, например, о возрождении легендарной ГЭСЛО в 1918 году под руководством капитана 1 ранга Вилькицкого Б. А., о истории появления термина «Северный морской путь» и ряде других.

Уверен, что эта книга будет интересна не только профессиональным гидрографам, но и всем тем, кому не безразлична захватывающая и поистине героическая история изучения и освоения самого труднодоступного района нашей планеты – Северного Ледовитого океана.

*Председатель Полярной комиссии
Санкт-Петербургского городского отделения Русского
географического общества
Почетный полярник России В. И. Боярский*



**Посвящается 100-летию образования
Северной Гидрографической
экспедиции, ее последующим
трансформациям и их ветеранам!**

Предисловие

Прошло 5 лет после выхода в свет моей предыдущей книги «Северный полюс, Северная Атлантика и Гидрографическая экспедиция Северного флота. Малоизвестные факты», приуроченной к 95-летию образования Северной гидрографической экспедиции Гидрографического управления СССР в Архангельске. В ходе подготовки книги и работы в Российском государственном архиве ВМФ удалось установить, что дата образования экспедиции все же не 10 мая 1924 года, как зафиксировано на бронзовой табличке, хранящейся в экспедиции, а именно 13 мая, когда был издан приказ №262 по Гидрографическому управлению (ГУ) СССР. Приказ был издан во исполнение письма Помощника по морским делам Главнокомандующего всеми Вооруженными силами Республики – Начальника Морских сил Республики Э. С. Панцержанского (*окончил экстерном Морской корпус в 1910 году, расстрелян 26.09.1937 г...*) от 10 мая (исх. 461), в котором, в частности, было изложено: «предлагается сформировать Северную Гидрографическую Экспедицию» (*согласно данным Архива ВМФ все слова названия писались с большой буквы*).

Инициатором создания Северной гидрографической экспедиции (СГЭ) стал Матусевич Николай Николаевич, бывший начальник Отдельной съемки Белого моря (1911—1916), начальник Гидрографической экспедиции Белого моря (1916—1922), начальник Отдельного Северного гидрографического отряда (ОСГО, 1923—1924) гидрограф-геодезист (*воинское звание в тот период*), который 2 января 1924 года представил, тогда еще в Главное Гидрографическое управление СССР, доклад о необходимости создания СГЭ на базе ОСГО и Гидрографической партии Белого моря Гидрографического отряда Убеко – Север. Необходимо отметить, что после образования СГЭ она была выведена из подчинения Убеко – Север и непосредственно замыкалась на Гидрографическое управление СССР (слово «Главное» к маю 1924 года было упразднено (*аналогия современной трансформации ГУНиО в УНиО*)). Хронология создания СГЭ представлена в данной книге.

20 ноября 1971 года Северная гидрографическая экспедиция Северного флота Директивой начальника Главного штаба ВМФ была переименована в 30-ю Гидрографическую экспедицию (ГЭ) Северного флота (*почему именно 30-я, и именно Гидрографическая, непонятно, так как на других флотах были Океанографические экспедиции и с другими номерами, но также не по порядку*).

В 1986 году 30-я ГЭ СФ была перебазирована в Мурманск, где к тому времени было построено специальное здание для Управления ГС и экспедиции. Подавляющее большинство гражданских специалистов осталось в Архангельске, что создало существенные трудности в проведении исследований в первые годы после перебазирования.

К сожалению, 12 февраля 2012 года 30-я Гидрографическая экспедиция Северного флота была расформирована в свете политики, проводимой министром Обороны мебельщиком А. Сердюковым. Однако экспедиция не прекратила свое существование. Все отряды экспедиции: Гидрографический, Топогеодезический, Геофизический и Гидрологический под своими названиями вошли в состав 44 Района Гидрографической службы Северного флота, в который тем же Приказом Министра обороны вошли и все другие подразделения Гидрографической службы Северного флота, включая оба дивизиона гидрографических судов, кроме самого Управления Службы.

Тем не менее, исправляя ошибки «мебельщика», 30 декабря 2015 года на Северном флоте на базе экспедиционных отрядов 44 РГС СФ была образована 4-я Арктическая океанографическая экспедиция (АОЭ), в которую к тому же включили и «большой» дивизион, включающий в себя гидрографические суда и катера, как было сделано при создании СГЭ в 1924 году. Экспедицию возглавил бывший первый заместитель 30-й ГЭ СФ капитан

2 ранга Шаромов Андрей Вадимович (*выпускник Гидрографического факультета 1995 г.*), а на момент образования 4-й АОЭ, заместитель начальника 44 РГС СФ по экспедиционным и специальным работам.

Таким образом, несмотря на разные трансформации, названия Гидрографической экспедиции Северного флота, ее структура не претерпела существенных изменений на протяжении века (1924—2024)!

При работе над первой книгой большую помощь оказали: начальник УНиО капитан 1 ранга Травин Сергей Викторович (*выпускник Ленинградского нахимовского военно-морского училища (1989) и Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе (1994)*), начальник Центрального картографического производства ВМФ капитан 1 ранга в отставке Антошкевич Анатолий Викторович (*выпускник Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1972 года*), в прошлом многолетний начальник Центральной картографической фабрики ВМФ, издававшей все морские навигационные карты для Советского Союза. А. В. Антошкевич оказал содействие в организации аналитической работы с отчетами ГЭ СФ в архиве предприятия. Начальник отделения технической экспертизы ЦКП капитана 2 ранга запаса Свиридов Сергей Викторович (*выпускник Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1987 года*) и доброжелательная сотрудница отделения Калмыкова Татьяна Петровна оказали большую помощь в оценке уровня гидрографической изученности рельефа дна центральной части Северного Ледовитого океана с различных видов исследовательских платформ. Не могу не отметить, что возглавляет весь отдел ветеран нашей экспедиции капитан 1 ранга в отставке Авдюшкин Петр Павлович (*выпускник Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1970 года*) – участник-гравиметрист Воздушных высокоширотных экспедиций (ВВШЭ) «Север» в 1969, 1970 и 1974 годов.

В новой версии книги существенно переработана и сокращена первая часть, в которой оставлена информация только о непосредственных предвестниках СГЭ. Первым предвестником СГЭ можно с уверенностью назвать Двинско-Обский отряд Великой Северной (2-й Камчатской) экспедиции, который в отличие от других семи отрядов, подчиненных Витусу Берингу, непосредственно подчинялся Адмиралтейств-коллегии и базировался в Архангельске (1733—1739), исторически называемым «Воротами в Арктику».

Разделы книги о работах СГЭ в предвоенный и послевоенный периоды взяты из книги нашего ветерана капитана 2 ранга в отставке, действительного члена Русского географического общества Федотова Павла Петровича «Гидрографы в Арктике и Антарктике» (Архангельск, Поморский университет, 2004, 169 с.), а также из отчетов, найденных автором в 280 Центральном картографическом производстве ВМФ.

Раздел о результатах работы СГЭ на Новой Земле дополнен очерком ветеранов экспедиции капитана 1 ранга в отставке Никандрова Олега Михайловича и капитана 2 ранга в отставке Молякова Евгения Васильевича, написавших его в 1991 году к 40 — летию начала работ на архипелаге.

В результате выполнения аэрофотосъемки архипелага сотрудниками Центрального научно-исследовательского института геодезии и картографии по заказу Военно-топографической службы Советской Армии СССР в 1952 году и создания на этой основе топографической карты в 1954 году, были впервые определены контуры горных образований архипелага и, в том числе, высочайшей горы (1547 м) на острове Северный архипелага Новая Земля. Данной горе еще на этапе создания морской навигационной карты с адмиралтейским номером 11122 (1961 г.) Решением Архангельского областного Совета депутатов трудящихся №739—267 от 13.10.1958 по представлению Архангельского отделения Географического общества СССР было присвоено наименование «СГЭ» в честь заслуг экспедиции в исследовании архипелага. В 2022—2023 гг. была предпринята некорректная попытка переименовать данную гору

в гору Крузенштерна, но общими усилиями на момент написания данной книги этого допущено не было.

Воздушные высокоширотные экспедиции (ВВШЭ) «Север» проводились с 1961 по 1992 годы, в период которых специалисты ГЭ СФ высаживались на дрейфующий лед Северного Ледовитого океана (СЛО) 31 раз. Однако в 1973 году, после высадки экспедиции на ледяной покров и строительства ледового лагеря, ледовое поле подверглось сильному сжатию окружающими льдами и раскололось (*краткую историю этой экспедиции можно найти в данной книге в главе «Воспоминания ветеранов»*), в результате этого экспедиция была досрочно завершена. В 1991 году экспедиция не проводилась из-за финансовых трудностей.

В книге в табличной форме автором представлены данные о персоналиях командного состава ВВШЭ «Север», а также объемы всех видов исследований, выполненных нашей экспедицией на дрейфующем льду Северного Ледовитого океана с 1961 по 1992 годы.

При выявлении истории Гидрологического отряда экспедиции большую помощь оказал бывший многолетний командир отряда капитан 2 ранга в отставке Гулов Олег Ахтамович (*рожд. 12.08.1944 г., к величайшему огорчению, ушедший из жизни накануне своего 75-летия 2 августа 2019 г.*), затем сменивший его на этом посту капитан 2 ранга в отставке Беляев Виктор Николаевич и бывшие офицеры отряда: капитаны 2 ранга в отставке Чернов Владимир Игоревич, Русин Сергей Валентинович, Бахарев Владимир Ильич, Детинин Виктор Борисович, Васильев Евгений Александрович, капитан 1 ранга запаса кандидат технических наук Тюрин Александр Владимирович и мои воспитанники-гидрометеорологи, но уже отставники: капитан 1 ранга запаса Вицнаровский Денис Васильевич и капитан 2 ранга запаса Белов Дмитрий Геннадьевич. В книге представлены объемы исследований, выполненные Гидрологическим отрядом экспедиции в Северной Атлантике в 1952—1994 гг. К таблицам объемов, посчитал необходимым добавить, найденные в отчетах в Центральном картографическом производстве ВМФ, имена офицеров-гидрографов, принимавших участие в данных работах.

К сожалению, не все научно-технические отчеты нашей экспедиции сохранились в 280 ЦКП ВМФ, а в УНИО все результирующие первые тома отчетов экспедиций со всех флотов за все годы (*с объемами работ и данными об участниках*) в период развала Гидрографической службы ВМФ в начале 2000-х годов вообще, были уничтожены...

Результирующая информация по исследованиям гравитационного и магнитного полей Земли специалистами экспедиции с борта судов взята из материалов сборника «История Гидрографической службы Российского Флота (к 300-летию создания Военно-Морского Флота)», Том 2. «Гидрографическая служба Российского флота (1917 – 1996)».

В новой книге существенно доработан и расширен раздел, посвященный работам экспедиции после переезда в Мурманск. Много информации представили ветераны экспедиции С. Н. Гудков, В. В. Суровый, В. Г. Иванов, А. В. Шаромов, А. В. Корнис, Д. С. Бехтольд, Д. П. Волошко, А. Е. Малясов, С. С. Старотиторов, А. С. Старотиторов и другие.

Благодаря большой помощи действующего начальника 4-й АОЭ капитана 2 ранга Старотиторова Александра Станиславовича удалось получить полные данные о персоналиях и объемах работ 30-й ГЭ на завершающем этапе в 2000—2011 годах, в период включения отрядов экспедиции в 44 РГС СФ в 2012 – 2015 гг. и 4-й АОЭ – в 2016 – 2023 гг. По последнему этапу работ Гидрологического и Геофизического отрядов 30-й ГЭ СФ в 2000—2011 годах данные также были представлены бывшим командиром Гидрологического отряда 30-й ГЭ СФ Бехтольдом Денисом Сергеевичем (*сын ветерана экспедиции – старшего мичмана, геофизика Сергея Владимировича, служившего в экспедиции в 1978 – 1998 годах*), а ныне командиром Геофизического отряда 4-й АОЭ.

Раздел о гравиметрических и гидрографических исследованиях Мирового океана, выполненных с дизельных и атомных подводных лодок в 1963—1999 годах представителями нашей Экспедиции, составлен на основании данных, опубликованных ветераном экспедиции

и ныне действующим начальником отдела Гидрографической службы Северного флота капитаном 1 ранга Корнисом А. В. в детальной и интересной статье «Океанографические исследования Мирового океана с подводных лодок Северного флота» с указанием участников данных походов (*журнал «Записки по гидрографии», номер 310 за 2020 год*).

Согласно руководящему документу ГУНиО МО РФ 1980 г. «Руководства по океанографическим работам в океанах и морях» (РОИ—80) при составлении Научно-технических отчетов должны использоваться термины: «Гидрографические исследования», «Гидрометеорологические исследования» и «Геофизические исследования». Однако в практике выполнения всех видов исследований, часто используется термин «работы», поэтому в тексте книги используются термины и «работы», и «исследования».

Большую помощь в восстановлении Итогового списка командного состава экспедиции с 1924 по настоящее время (*начальники экспедиций и командиры отрядов*) оказал первый начальник 4-й Арктической океанографической экспедиции Северного флота капитан 2 ранга Шаромов Андрей Вадимович.

Интересным в данной книге представляется раздел, посвященный зданиям, в которых располагалась экспедиция в Архангельске. Данные здания имеют большую и примечательную историю.

В новой версии книги убран раздел с дневниковыми записями автора о службе и быте в 30-й ГЭ СФ в 1981 – 1984 гг. (*желающие ознакомиться могут обратиться к Интернет-версии предыдущей книги*), который заменен главой с рассказами и стихотворениями ветеранов экспедиции, пожелавших их прислать в ответ на неоднократные призывы автора на этот счет.

В приложениях к книге сохранены очерки об истории создания Гидрографической службы военного флота России, о подготовке в России кадров для военной гидрографии, о термине «Арктика» и др., а также приведены новые очерки: об истории появления терминов «Северный Ледовитый океан» и «Северный морской путь».

В предыдущих своих книгах: «Зачем России палеозой Арктиды? Экспедиция «Арктика—2012», «Имена морских офицеров – выпускников «гнезда Петрова» (1701—2021) на географической карте мира» и «Имена представителей ВМФ Отечества на карте Арктики (1720—2020)», находящихся в Интернете, автор выразил дань глубокого уважения всем представителям ВМФ, отдавшим много сил, а иногда и жизни, исследованию как Арктики, так и всего Мирового океана!

Хочется также выразить большую благодарность корректору настоящей книги, моему хорошему знакомому, как и я нахимовцу (1967—1970), выпускнику Штурманского факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе (1975), бывшему командиру атомной подводной лодки СФ капитану 1 ранга в отставке Горлову Олегу Александровичу. И у него, и у меня (1974—1976) в Ленинградском Нахимовском военно-морском училище была одна и та же замечательная учительница по русскому языку Дубровина Наталия Владимировна, которая привила нам любовь и уважение к грамматике, а мне еще и к написанию стихов. Наталия Владимировна, пережившая в Ленинграде блокаду, ушла от нас в 2023 году на 96 году жизни, при этом до последних лет к ней на дачу летом на поэтические вечера приезжали ее питомцы – нахимовцы, и среди активистов этого движения был Олег Александрович.

Итак, 13 мая 2024 года исполнится 100 лет с момента образования Северной Гидрографической экспедиции Гидрографического управления СССР, существующей до сих пор, хотя и под новым названием – 4-й Арктическая океанографическая экспедиция, которая сохранила ее структуру и верность традициям своих и предвестников, и предшественников!

С вековым Юбилеем Родная Экспедиция!

Глава 1.

Предвестники Северной гидрографической экспедиции ВМФ

Образованию Северной гидрографической экспедиции Гидрографического управления СССР предшествовала большая предыстория.

Систематические географические исследования окраинных морей Северного Ледовитого океана и их побережий были организованы императором Петром I при помощи офицеров Российского Флота, ставших, по существу, первыми военными гидрографами.

Для подготовки кадров соответствующего направления Петр I 25 января (н. ст.) 1701 года в Москве, сначала в Мастерских палатах Большого полотняного двора, а с июня 1701 г. – в Сретенской башне Кремля (*только после смерти Петра I в 1725 году названная Сухаревой, по имени полковника Сухарева, чей полк базировался в данном районе города*), организовал всем теперь известную Школу математических и навигацких наук (*просуществовала до 1752 года*).

В 1715 году навигаторские (старшие) классы Школы из Москвы, а также из Навигацких школ Новгорода и Нарвы, были переведены в Санкт-Петербург и на их основе была создана Морская академия, в которой в конце 1718 г. был образован Геодезический класс на 30 человек.

Необходимо отметить, что к моменту начала систематических исследований арктического побережья и прилежащих к нему морей в России не существовало собственных карт, а использовались записки поморов или казаков, осваивающих Сибирь.

В 1595-м году, на следующий год после смерти фламандского картографа Г. Меркатора, его сын, выполняя волю отца, издал атлас мира в составе 107 карт. На приполюсной карте была довольно четко обозначена некая суша, подписанная словом «Arktida», Баренцево море на карте было названо Murgmanskoī Mare, Печорское море – Petzorske Mare, архипелаг Новая Земля – Nova Zemla, а Берингов пролив – El streto de Anian. Сейчас просто поражает воображение, как на этой карте с невероятной для того времени точностью было обозначено российское побережье Северного Ледовитого океана с более крупными, чем они сейчас, островами. Откуда Г. Меркатор получил данную информацию, когда реформатор России Петр I даже еще не родился, остается загадкой и по сей день.

Двинско-Обский отряд Великой Северной (Второй Камчатской) экспедиции (1733—1739)

С 1724 года инструкции по производству гидрографических работ в России стала издавать Адмиралтейств-коллегия.

23 декабря 1724 года (3.01.1725 г.) был издан Указ Петра I об организации Первой Камчатской экспедиции, ставшей первой российской систематической картографической структурой. В инструкциях Петра I говорилось: «1. *Надлежит на Камчатке или в другом таможем месте сделать один или два бота с палубами. 2. На оных ботах плыть возле земли, которая идет на nord [...]* 3. *И для того искать, где она сошлась с Америкой, [...] и взять на письмо, и самим побывать на берегу, и взять подлинную ведомость, и, поставя на карту, приезжать сюды*». Таким образом, основной целью экспедиции было доказать наличие пролива между Азией и Америкой, о котором сообщал еще в сентябре 1648 г. мореход, казачий атаман Семен Дежнев. Однако, далеко не всем известно, что отчет (записки С. Дежнева) об этом событии и самом плавании был случайно найден только через 98 лет – в 1736 году в архивах Тобольска исследователем Г. Миллером при подготовке Второй Камчатской (Великой Сибирской) экспедиции Витуса Беринга.

Главой экспедиции был назначен датчанин капитан флота (капитан 1 ранга) Витус Беринг (1681—1741), поступивший на службу в России в 1704 году. Основным помощником В. Беринга стал выпускник Морской академии 1721 года лейтенант Чириков Алексей Ильич (1703—1748). Штурманом экспедиции был назначен выпускник Морской академии 1724 года Чаплин Пётр Авраамович (1699—1765).

13 июля 1728 года бот «Св. Гавриил», построенный на берегу с 4 апреля по 6 июля, вышел из устья р. Камчатка и направился строго на север. На пути к предполагаемому проливу, указанному на карте Г. Меркатора еще в 1595 году как «El streto de Anian», почти всё время стоял туман, поэтому берегов не было видно. В результате «Св. Гавриил» прошел пролив между материками, не заметив этого, и оказался по астрономическим счислениям в Чукотском море! Данный факт можно считать первым плаванием офицеров Военно-морского флота (ВМФ) в Северном Ледовитом океане!

При этом, необходимо отметить, что «Св. Гавриилу, сильно повезло, что он в тумане не налетел на прибрежные скалы, расположенные по обеим сторонам Берингова пролива. Держа далее в Чукотском море курс на север, бот дошел до широты 67°18'48» с. ш., но земля экспедицией так и не была обнаружена. Плавание продолжалось уже 34 дня. А. Чириков предложил В. Берингу направиться далее на запад, до устья Колымы в Восточно-Сибирском море. Однако Витус Беринг ответил, что он выполнил второй пункт инструкции Петра I, доказав, что Азия и Америка разделены проливом и 15 августа 1728 года приказал возвращаться, следуя все также в тумане. 3 сентября судно вернулось в устье реки Камчатка, встав на якорь для зимовки (*в 1731 году на берегу было образовано поселение Усть-Приморск, с 1918 г. н. Усть-Камчатск*).

После окончания Первой Камчатской экспедиции В. Беринг представил в Адмиралтейств-коллегию проект новой экспедиции к берегам Северной Америки и Японии. Кроме всего прочего, его проект предусматривал описание арктического побережья Сибири.

2 мая 1732 года императрица Анна Иоановна подписала, представленный Сенатом, Указ №6042 «Об отправлении капитан-командора Беринга на морских судах для проведывания новых земель, лежащих между Америкой и Камчаткою».

Экспедиция получила название Второй Камчатской экспедиции или Великой Северной (Сибирской) и проводилась в 1733—1743 годах.

Экспедиция включала в себя восемь отдельных отрядов:

1. Двинско-Обский отряд.
2. Обско-Енисейский отряд.
3. Ленско-Енисейский отряд.
4. Ленско-Колымский отряд.
5. Отряд Беринга-Чирикова (поиск пути в Северную Америку).
6. Южный отряд (поиск дороги в Японию. Командир – капитан 1 ранга Мартын Шпанберг (участник Первой Камчатской экспедиции)).
7. Академический отряд (сухопутный, Восточная Сибирь, Камчатка, состоял из членов Академии наук).
8. Верхнеудинско-Охотская экспедиция (сухопутная, Камчатка, Сахалин).

Из всех 8 отрядов, только Двинско-Обский замыкался непосредственно на Адмиралтейств-коллегию, а все остальные подчинялись непосредственно Витусу Берингу.

Побережье Северного Ледовитого океана было разбито на пять участков:

– самый западный участок побережья от р. Печора до р. Оби должен был исследовать отряд под командованием выпускника Морской академии лейтенанта Муравьёва Степана Воиновича (позже его сменил лейтенант Малыгин Степан Гаврилович, окончивший в 1717 г. Навигацкую школу в Москве);

– участок арктического побережья от р. Обь до р. Енисей обследовал отряд выпускника Морской академии 1725 г. лейтенанта Овцына Дмитрия Леонтьевича (*1708 – 1757, в 1738 году выехал в Санкт-Петербург с отчётами об экспедиции, но в дороге был арестован и предан суду за связь с находившимся в Берёзове ссыльным семейством князей Долгоруковых. По решению суда был разжалован в матросы и отправлен в Охотск под начало капитан-командора В. Беринга. В 1741 году ходил под его руководством к Северной Америке и по возвращению ему был возвращён чин лейтенанта*);

– восточнее р. Енисей работал отряд штурмана Минина Федора Алексеевича, выпускника Морской академии 1726 г.;

– участок побережья к западу от р. Лена был поручен отряду, возглавляемому последовательно выпускниками Морской академии 1718 года Прончищевым Василием Васильевичем, Лаптевым Харитоном Прокофьевичем и Челюскиным Семеном Ивановичем;

– участок побережья к востоку от устья р. Лена до устья р. Колыма обследовал отряд лейтенанта майорского ранга Питера Лассниуса (швед с 1725 г. на службе в России) и выпускника Морской академии 1721 г. Лаптева Дмитрия Яковлевича.

Для Двинско-Обского отряда, несмотря на действующее указание Петра I о строительстве судов только по западному образцу, тот сам сделал исключение и разрешил построить на верфях Архангельска два поморских коча с именами «Экспедицион» и «Обь». Такие суда издавна строили жители беломорского побережья – поморы. Их лоды и кочи имели прочный округлый (яйцеобразный) подводный деревянный корпус, который не позволял дрейфующим льдам сжимать его и раздавливать, а только выталкивать на поверхность льдов (*в 1892 году Ф. Нансен при создании своего легендарного судна «Фрам» для дрейфа в Северном Ледовитом океане, избрал именно такую конструкцию его корпуса*). Кроме этого, поморские суда были достаточно легкими, что позволяло их вытаскивать на ледяной покров или берег и перетаскивать волоком в нужное место.

Отряд формировался зимой 1733—1734 г. в Архангельске. Для руководства картографическими и гидрографическими работами из Санкт-Петербурга приехали геодезисты и штур-

маны – выпускники Морской академии (*Интернет-журнал «Sozvezdye Review», номер 31, Архангельск*).

Всего в экспедицию отправились порядка 50 человек: подштурманы, рудознатцы, фельдшеры.

В состав Двинско-Обского отряда за весь его период работы входили:

- Муравьев Степан Воинович (1707/8 – 1768?) – лейтенант (*руководитель экспедиции, командир коча «Экспедицион», выпускник Морской академии 1721 г.*);
- Павлов Михаил Степанович (около 1700 – после 1740) – лейтенант, штурман (*командир коча «Обь»*);
- Малыгин Степан Гаврилович (1702 (?) – 1 августа (12 августа) 1764) – лейтенант;
- Скуратов Алексей Иванович (1709 – после 1765) – лейтенант;
- Сухотин Иван Михайлович (около 1700 – после 1763) – лейтенант;
- Селифонтов Василий Михайлович – береговой геодезист.

На коче «Экспедицион» разместился руководитель экспедиции лейтенант Муравьев Степан Воинович. В числе экипажа, состоявшего из 26 человек, был подштурман Гаврило Руднев. В команде второго коча – «Обь» насчитывалось 25 человек (командир лейтенант Михаил Павлов, подштурман Василий Андреев). Помимо подштурманов, на каждом коче находилось еще по одному штурманскому ученику.

Отряд вышел из Архангельска 10 июля 1734 г. и уже через 15 дней, пройдя через Белое и Баренцево моря, вошел в пролив Югорский Шар (*между островом Вайгач и полуостровом Югорский материк Евразия*). В проливе в течение четырех дней штурманы производили опись острова Вайгач, а также послали «казака по матерому берегу для постановления знаков». Затем исследователи вошли в Карское море, свободное ото льда, и достигли западного берега Ямала. Не зная, что северная оконечность полуострова находится уже недалеко, командиры отряда приняли решение вернуться назад и поставить суда на зимовку в устье Печоры у деревни Тельвицы.

Сама команда зазимовала в Пустозёрске – старинном поселении на печорском берегу в двадцати километрах от сегодняшнего Нарьян-Мара (*первый русский город за Полярным кругом, основанный в 1499 году по указу Ивана III, ныне не существует*). Со временем город стал форпостом на пути освоения Сибири, Урала, Новой Земли и других отдалённых северных территорий.

В Санкт-Петербург был отправлен отчёт о проделанной работе, а из столицы в Пустозёрск прислали «пополнение» – двух геодезистов.

Летом 1735 года Двинско-Обский отряд вновь вышел в море для выполнения исследований (*схема походов Отряда представлена на рисунке 1 в блоке иллюстраций*). Однако новая попытка описать Ямал оказалась неудачной, так как в этот раз Югорский Шар оказался закрыт льдами до августа и пробиться через льды Карского моря оказалось невозможно. Между руководителями экспедиции начались разногласия по поводу дальнейших действий. В итоге суда разделились и продолжили поход по отдельности, но в результате оба были вынуждены вернуться к устью Печоры.

Данные неудачи отрицательно сказались на карьере командиров: из-за жалоб подчинённых, а также жителей Пустозёрска, лейтенанты С. Муравьев и А. Павлов «за многие непорядочные, нерадетельные, леностные и глупые поступки» были отстранены от должности и разжалованы в матросы (*спустя несколько лет их восстановили в звании. Правнук Степана Муравьева, граф Николай Муравьев, стал основателем Хабаровска и Владивостока*).

В 1736 году руководителем отряда назначили лейтенанта Степана Малыгина (*выпускник Навигацкой школы 1717 г.*). Кроме того, экспедицию усилили новыми судами: в Архангельске

построили два парусно-гребных бота, которые так и назвали: «Первый» и «Второй». Их командирами стали лейтенанты Алексей Скуратов (*потомок родного брата Малюты Скуратова и предок писателя Ивана Тургенева, выпускник Морской академии 1726 г.*) и Иван Сухотин (*выпускник Морской академии 1725 г., при этом в 1718 году был отчислен из академии за «предерзостное поведение» и направлен рядовым матросом на флот на три года (Ф. Ф. Веселаго «Общий морской список»*).

25 мая 1736 года С. Малыгин вышел в море на коче «Экспедицион» от деревни Кетлицкая.

29 мая в устье реки Печоры коч сел на мель и принесенными с моря льдами был раздавлен. Хотя грузы и людей удалось спасти, но С. Малыгин по действующим в то время правилам подлежал суду. Тем не менее, прибывший из Санкт-Петербурга капитан И. Черевин (*в 1734 г. капитан над Кронштадтским портом, в 1747—1750 гг. – главный командир Архангельского порта*) для производства следствия, на свой страх и риск приказал отдать С. Малыгину второй коч – «Обь». В результате экспедиция была продолжена уже только на одном коче (*через год, когда С. Малыгин блестяще выполнил задачу и достиг Оби, судебное дело о гибели «Экспедициона» было приостановлено*).

22 июня 1736 года боты «Первый» и «Второй» вышли из Архангельска в море. Выйдя из Двинского устья, моряки сразу приступили к гидрографическим работам – съёмкам береговой линии, промерам глубин, наблюдениям за ветрами и течениями, взятию проб донного грунта. Так как до условленной встречи с С. Малыгиным оставалось ещё более месяца, А. Скуратов и И. Сухотин успели за это время произвести картографические съёмки Горла Белого моря, острова Моржовец, полуострова Канин Нос и острова Колгуев.

Коч «Обь» вышел из устья Печоры в начале июля 1736 г. и с большим трудом продвигался вдоль южного берега Баренцева моря. Иногда, становясь на якорь, С. Малыгин посылал шлюпку с подштурманами на берег для встречи с береговой группой геодезистов, которые вместе с «оленными людьми» устанавливали по берегу знаки, а также разведывали ледовую обстановку по маршруту движения судна.

Выйдя на чистую воду, коч С. Малыгина 8 августа встретился с двумя ботами («Первый» и «Второй»), пришедшими из Архангельска.

11 августа в проливе Югорский Шар, забитом сплошным льдами, С. Малыгин перешел на «Первый бот», а коч «Обь» под командой И. Сухотина отправил в Архангельск. Дальнейшее плавание оба бота (вторым стал командовать лейтенант А. Скуратов) продолжили через двадцать дней.

14 сентября 1736 г. отряд был вынужден войти в реку Кару для зимовки. Для охраны судов была оставлена команда из 10 человек во главе со штурманом А. Великопольским (*выпускник Морской академии 1731 г.*). Остальные участники экспедиции на оленьих упряжках отправились в Обдорск (с 1933 г. – Салехард).

Весной 1737 г., учитывая сложности предыдущего года по выходу в Карское море, руководители экспедиции решили отправить часть отряда на восток по суше, на оленьих упряжках. Эту группу «оленных людей» возглавил геодезист Василий Селифонтов. Сухопутная партия добралась до устья реки Оби, прошла вдоль всего побережья Ямала, достигнув его северной оконечности, исследовала южную часть острова Белый в Карском море. На берегу, по маршруту движения, путешественники ставили опознавательные знаки – «маяки» (гурии из камней и плавника), которые можно было увидеть с моря.

Боты вышли в плавание из устья реки Кары 6 июля 1737 г. и уже 10 июля были у берегов Ямала, где на широте 71°20' заметили первый маяк, сооруженный В. Селифонтовым.

На этот раз попытка преодолеть Карское море оказалась, наконец-то, успешной: меньше чем за месяц путешественники добрались до пролива, разделяющего полуостров Ямал и ост-

ров Белый (*ныне пролив носит имя Малыгина*). 16 августа 1737 года суда обогнули северо-восточную оконечность полуострова, и 11 сентября вошли в устье Оби.

17 августа боты легли курсом в Обскую губу и, пройдя 23 сентября Обдорск, 3 октября прибыли в Березов, где встали на зимовку, а С. Малыгин отправился по сухопутью в Санкт-Петербург с отчетом о выполненном задании.

Следующим летом 1738 года ботам удалось дойти до устья реки Кары и встать там на зимовку, при этом «Первый» был почти раздавлен льдами и затонул бы, если бы не помощь ненцев, которые помогли морякам разгрузить судно и обустроить лагерь на берегу.

Только через год, в конце лета 1739 года, «Первый» и «Второй» благополучно вернулись в Архангельск.

Составленная по результатам экспедиции «Меркаторская карта Северного океана с назначением берега от реки Печоры до реки Оби» была выдающимся событием в истории отечественной картографии. На этой карте море к востоку от пролива Югорский Шар было названо Карским по имени реки, где зимовали суда экспедиции.

Впервые на карте были отмечены полуостров Ямал, часть берега Обской губы и нижнего течения Оби, обследованы большие и малые острова, мели и глубины. Общая протяженность нанесенного на карту побережья составила около четырех тысяч километров.

Таким образом, именно Двинско-Обский отряд Великой Северной экспедиции, базировавшийся для выполнения работ в Архангельске, стал первым предвестником Северной Гидрографической экспедиции.

Секретные экспедиции капитана 1 ранга В. Я. Чичагова из Архангельска (1764 – 1766)

Следующим этапом исследования Северного Ледовитого океана (*в то время Сибирский или Северный*) при помощи офицеров флота для поиска морских путей в Америку не восточным, а западным путем стали «Секретные экспедиции» под руководством Чичагова Василия Яковлевича (1726 – 1809, *учился в Навигацкой школе, затем на флоте Великобритании, в 16 лет вернулся на военный флот России*) из Архангельска.

В 1763 году академик Михаил Васильевич Ломоносов закончил свой трактат «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». Этот труд, в силу важности для государства, академик М. В. Ломоносов считал секретным, поэтому добился аудиенции у Екатерины II. На ней Ломоносов ознакомил императрицу со своим трактатом, которая сразу оценила суть идеи: отыскать путь через полярные воды в Тихий океан с последующей организацией торговли с восточными странами.

14 мая 1764 года Екатерина II подписала секретный указ о снаряжении экспедиции по отысканию Северо-западного морского прохода: «Для пользы мореплавания и купечества на восток наших верных подданных, за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном на Камчатку и далее» (*Указ держали в тайне даже от сенаторов*).

По указанию императрицы, назначенные в экспедицию суда, построенные в Архангельске, назвали по фамилиям их командиров (выпускников Морской академии): «Чичагов» (капитан 1 ранга), «Бабаев» (капитан-лейтенант Василий Бабаев) и «Панов» (капитан-лейтенант Никифор Панов). В помощь им были назначены три флотских лейтенанта: П. Поярков, П. Борноволоков и Ф. Озеров.

Необходимо отметить, что в то время представления о расположении континентов в Северном приполюсном районе Земли и состоянии льдов в океане были крайне скудными. В результате этого задачей экспедиции был поиск альтернативного пути на Камчатку не вдоль обследованного Великой Северной экспедицией арктического побережья Сибири, а через Баренцево море, оставив архипелаг Шпицберген (тогда Грумант) с востока, затем вдоль Гренландии, далее вдоль островов Канадского арктического архипелага, побережья Аляски, войти в Берингов пролив и далее прийти в Охотск. По картам того времени, видимо, этот путь казался короче, чем вдоль арктического побережья России.

Выдающийся гидрограф вице-адмирал А. Нагаев (*в 1752—1762 директор Морского корпуса*), будучи в это время главным командиром Кронштадтского порта, составил для экспедиции В. Чичагова «Наставление мореплавателям» для ведения счисления и морской съёмки.

Академик М. В. Ломоносов составил для экспедиции обширную «Примерную инструкцию», в которой предлагалось производить метеорологические и астрономические наблюдения, измерять глубины моря, брать пробы воды, записывать склонения компаса, изучать животный мир, собирать образцы минералов и вести этнографические наблюдения.

Примечательно, что Михаил Васильевич рекомендовал вести корабельные журналы и астрономические наблюдения даже в том случае, когда все три судна пойдут вместе, чтобы затем можно было, сверив их, установить правильность счисления. Он говорил: «Северный океан есть пространное поле, где усугубиться может российская слава» (*М. В. Ломоносов умер 4 (15) апреля 1765 года, не дождавшись результатов миссии В. Чичагова, опровергнувших его предположение о возможности прохода Северным путем*).

Пока корабли экспедиции строились, из Архангельска 6 июня 1764 года вышла флотилия под командованием лейтенанта Михаила Немтинова (*выпускник Морской академии 1751 г.*), состоящая из транспорта «Слон» и четырех нанятых поморских судов (гукаров) «Св. Нико-

лай», «Св. Наталья», «Св. Иоанн» и «Св. Михаил». Суда везли на своем борту на Шпицберген провиант для будущей экспедиции В. Чичагова, а также разобранные избы, баню, лес и другие материалы для организации зимовки. В начале августа флотилия достигла бухты Клокбай на Шпицбергене, где и осуществила плановую выгрузку. Оставив на берегу группу обеспечения из 16 человек под руководством лейтенанта Моисея Рындина (*выпускник Морского корпуса 1759 г.*) для обустройства зимовья, флотилия вернулась в Архангельск.

1 сентября 1764 года экспедиция В. Чичагова вышла из Архангельска и без потерь достигла Кольского полуострова, где расположилась на зимовку в Кольском заливе в Корабельной гавани, которую Василий Яковлевич тогда же переименовал в Екатерининскую, в честь императрицы, отправившей его в экспедицию.

9 мая 1765 года суда вышли уже из Екатерининской гавани и двинулись на Север и уже 16 мая миновали остров Медвежий, за которым их встретили дрейфующие льды.

23 июля экспедиция достигла 80°26' северной широты в Гренландском море, превзойдя рекорд англичанина Генри Гудзона 1607 года, но дальше суда пройти не смогли из-за сплошных мощных дрейфующих льдов. В результате В. Чичагов принял решение возвращаться в Архангельск.

Вторая экспедиция, начавшаяся с выхода судов из Архангельска 19 мая 1766 года, должна была реабилитировать саму идею Северного прохода. Корабли подремонтировали и обили железом по форштевням – для повышения прочности корпуса при плавании во льдах.

16 июля 1766 года суда с трудом пробившись с запада к северной оконечности Шпицбергена, где тяжелые льды опять преградили дальнейший путь на север. В. Чичагов, поняв, что пройти дальше невозможно, вынужден был принять решение о возвращении судов в Архангельск. На обратном пути 30 июля он зашел в бухту Клокбай и взял на борт партию М. Рындина, в которой к этому времени восемь человек умерли от цинги.

10 сентября 1766 года экспедиция В. Чичагова вернулась в Архангельск. Такое неудачное плавание вызвало недовольство и в Адмиралтейств – коллегии, и у императрицы.

В рапорте («Оправдательной записке») Адмиралтейств-коллегии В. Чичагов сделал заключение о невозможности пройти Северным проходом, указав, что предположение о чистом море севернее Шпицбергена не оправдалось. Кроме установления данного факта, В. Чичагов сделал другое важное географическое открытие о том, что льды севернее архипелага Шпицберген дрейфуют с востока на запад.

В рескрипте императрицы Екатерины II по поводу экспедиции было высказано недовольство: «достигнуть бы до Гренландии было можно... новые и неведомые берега Гренландии, может быть, открыты б были». В результате императрица приказала завершить попытки поиска Северного прохода. В то же время, отдавая дань уважения членам экспедиции, она 22 декабря 1766 года подписала Указ, согласно которому В. Чичагов и все его отличившиеся офицеры стали получать пожизненный пенсион в половину оклада, который они получали во время экспедиции.

Гидрографическая экспедиция «Съемка Белого моря» (1797 – 1802)

В 1797 году, оставив на время исследование Северного Ледовитого океана, Адмиралтейств-коллегия под председательством управляющего Чертежной генерал-майора Л. И. Голенищева-Кутузова образовала экспедицию под названием «Съемка Белого моря» для картографической описи данного моря, ввиду его важности для выхода как в Европу, так и в Арктику (*Поморская энциклопедия. Т.1, Архангельск, 2001*).

18 июня 1798 года для выполнения запланированных работ в летние сезоны в Архангельск из Санкт-Петербурга были командированы 7 лейтенантов, 6 штурманов, 4 мичмана, 10 подштурманов, 6 штурманских учеников и 3 подлекаря.

Опись Белого моря продолжалась в периоды летних навигаций с 1798 по 1802 годы. В ней участвовали 17 отрядов под руководством офицеров флота капитан-лейтенанта Креницына Петра Кузьмича (*выпускник Морской академии 1747 г.*) (Кандалакшская губа), лейтенанта Г. М. Сухова (берег между м. Конушин и м. Канин Нос), лейтенанта Н. В. Повалишина (от м. Конушин до Мезени; от м. Турий до Варзуги), лейтенанта Н. В. Алферьева (от р. Ковда до р. Нива; от р. Поной до селения Лумбовка), лейтенанта П. В. Кордюкова (м. Святой Нос), лейтенантов Н. А. Шишкова, Ф. С. Смирного, С. П. Ханькова (между Архангельском и Мезенью), лейтенанта Д. Д. Челеева (от Онеги до Сум), лейтенанта А. С. Горяинова (от Кандалакши до м. Турий) и лейтенанта И. Г. Бочманова (между р. Пялица и р. Поной).

Наряду с астрономическими определениями в ходе работ систематически определялось магнитное склонение компаса, прикладной час и высота прилива. Вдоль берегов проводился шлюпочный промер. Недостатком описи следует считать то, что не обследовались банки и рифы в открытом море.

В результате работ была составлена Генеральная (общая) карта Белого моря, выпущенная в 1806 г. под руководством Л. И. Голенищева-Кутузова, основанная на 16-ти астрономических определениях широты и долготы. Однако данная карта вскоре оказалась практически непригодной из-за больших ошибок, допущенных при астрономических определениях. Особенно велики были ошибки при определении долготы – они достигали одного градуса.

В 1817 г. Морское ведомство приняло решение о гравировании «Атласа Белого моря», составленного Л. И. Голенищевым-Кутузовым на основе описей конца XVIII – начала XIX вв. Однако летом 1821 г., лейтенант Ф. П. Литке, руководствуясь картой Л. И. Голенищева-Кутузова, посадил на мель свой бриг «Новая Земля». В результате, с учетом последующих гидрографических работ, уточнявших карты, в начале 1826 г. из гравировки вышел полный атлас Белого моря Л. И. Голенищева-Кутузова, который состоял из одной генеральной и пяти частных меркаторских карт, десяти плоских и двух листов с текстом и оглавлением. В таком виде атлас употреблялся до 1834 г.

Летние плавания лейтенанта Ф. П. Литке на бриге «Новая Земля» в Белом и Баренцевом морях в 1821—1824 годах

В 1768 году, оставив идею поиска Северного прохода на Камчатку, императрица Екатерина II для исследования архипелага Новая Земля отправила в Баренцево море экспедицию штурмана подпоруческого ранга Розмыслова Федора Тимофеевича (выпускник Морского корпуса 1747 (?) года). В результате проведенных работ Ф. Т. Розмыслов впервые описал и нанес на географическую карту пролив Маточкин Шар (пролив, отделяющий Северный остров архипелага Новая Земля от Южного и соединяющий Баренцево море с Карским), а также составил опись южной части Баренцева моря от Семи Островов до архипелага Новая Земля. Позже Ф. П. Литке отмечал, что качество работ Ф. Т. Розмыслова превосходило качество его собственных. Результаты экспедиции были опубликованы в монографии Н. Чулкова «Экспедиция на Новую землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг.» только в 1898 г.

В 1807 г., с 17 июля по 19 августа, была проведена экспедиция к Новой Земле промышленника В. Ф. Лудлова на тендере «Пчела». На основании определенных астрономическим методом пунктов штурманом экспедиции Г. В. Поспеловым была подготовлена «изрядная» карта новоземельского берега от Костина шара до Маточкина шара. В 1820-х годах Г. В. Поспелов передал карту Ф. П. Литке, который ею воспользовался в своих плаваниях к Новой Земле (Г. В. Поспелов умер в неизвестности, в отличие от поощренного В. Ф. Лудлова, хотя Ф. П. Литке ходатайствовал в Адмиралтействе о его поощрении за экспедицию на тендере «Пчела»).

Летом 1819 г. была предпринята неудачная экспедиция на бриге «Новая Земля» (бывший «Кэтти») под командованием лейтенанта А. П. Лазарева (родного брата М. П. Лазарева) в Баренцево море для описания архипелага Новая Земля. Однако из-за тяжелой ледовой обстановки экипажу судна в августе даже не удалось подойти и высадиться на берег архипелага. В результате экспедиция была вынуждена вернуться в Архангельск.

В 1821—1824 годах Адмиралтейств-Департаментом были организованы 4 летние экспедиции к Новой Земле под командованием лейтенанта Федора Петровича Литке на специально для этого построенном в Архангельске новом шестнадцати пушечном бриге с тем же именем «Новая Земля» водоизмещением 200 тонн с обшитой медью нижней частью корпуса (спущен на воду 10 июня 1820 г.).

15 июля 1821 года экспедиция в составе 43 человек на бриге «Новая Земля» вышла из порта Архангельска и отправилась на северо-восток с провизией на 16 месяцев на случай непреднамеренной зимовки. 31 июля 1821 года к северу от острова Моржовца бриг «Новая Земля» сел на мель, которая с тех пор носит имя Литке. 10 августа экспедиция достигла западных берегов Новой Земли в районе полуострова Гусиная Земля, и наблюдениями с моря описала несколько географических пунктов, в том числе гору Первоусмотренную на острове Южный. В конце августа бриг взял курс назад на Архангельск, куда прибыл 11 сентября. Работы первого года, по сути, были рекогносцировочными.

С 17 июня по 2 августа 1822 года экспедиция описала мурманское побережье в районе Семи островов, берега мыса Святой Нос и близлежащего залива, определила географическое положение о. Нокуева, описала группу Семи островов и о. Малый Олений, губы Порчниха и Териберка, о-в Киндин и Екатерининскую гавань в Кольском заливе.

3 августа 1822 г. бриг «Новая Земля», после работ у Мурманского побережья направился к Новой Земле, которую экипаж увидел 8 августа. Во время экспедиции 1822 года был исследован пролив Маточкин шар, уточнены его географические координаты, описаны несколько

пунктов на берегу до Гусиного Носа. Однако в период работ наблюдались плохие погодные и ледовые условия, поэтому 12 сентября бриг вернулся в Архангельск.

11 июня 1823 г. бриг вышел из Архангельска для продолжения описи Мурманского побережья до границ со Швецией (*в то время Норвегия входила в состав Швеции и только в 1915 г. обрела независимость*). 18 июля, закончив работы, бриг направился к Новой Земле, куда подошел 27 июля, к Северному Гусиному мысу. В период третьей экспедиции лейтенант М. А. Лавров закончил опись пролива Маточкин шар. В период работ выяснилось, что карта штурмана Ф. Розмыслова оказалась достаточно близкой к истине. Длина пролива по Ф. Розмыслову отличалась от определенной Ф. Литке на три мили. Из Маточкина Шара бриг «Новая Земля» пошел к югу и 31 августа дошел до Кусовой Земли, самой южной оконечности архипелага. Пролив Карские ворота был свободен ото льда, но Ф. П. Литке, помня вынужденную зимовку Ф. Т. Розмыслова, все же не рискнул войти в Карское море. Возвращаясь в Архангельск, бриг налетел на каменную банку, вследствие чего был сломан руль и сорвана обшивка на борту. Тем не менее, бриг дошел до Архангельска 12 сентября. Несмотря на аварию успехи третьего года были значительны. Помимо описи берегов Новой Земли, Маточкина Шара, острова Колгуева и астрономических определений, Литке в нескольких местах произвел магнитные наблюдения. За эту экспедицию Ф. П. Литке 1-го февраля 1823 г. был произведен в чин капитан-лейтенанта.

В период четвертой экспедиции Ф. П. Литке должен был описать восточный берег Новой Земли со стороны Карского моря. 18 июня 1824 г. бриг «Новая Земля» вышел из Архангельска. Ф. П. Литке производил промер от Святого Носа к Канинскому берегу и определил несколько долгот после чего взял курс к Новой Земле, которую бриг достиг 24 июля. Ф. П. Литке предпринял попытку достичь восточного берега Новой Земли в Карском море, обойдя архипелаг с севера, вокруг мыса Желания, но встретив там мощные льды направил бриг на юг. Но и пролив Карские ворота оказался в этом году забит льдом. В результате, 19 августа, прекратив попытки проникнуть в Карское море, Ф. П. Литке направил бриг в Архангельск, куда прибыл 11 сентября. Таким образом можно констатировать, что успехи четвертой экспедиции были также крайне скромными.

Тем не менее, в конце 1824 г. Ф. П. Литке на основе всех имевшихся материалов составил новую карту восточной части Белого моря, которая в значительной степени исправила неточности карты Л. И. Голенищева-Кутузова.

В 1828 году была опубликована книга Ф. П. Литке «Четырёхкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге „Новая Земля“ в 1821—1824 годах», в которой он первым в России назвал Северный (Сибирский) океан Северным Ледовитым. С тех пор данное название прочно вошло в обиход в российских печатных изданиях.

В результате за все четыре августовские плавания к Новой Земле, наблюдениями с моря было описано 13 географических пунктов на западном побережье острова Северный. На западном побережье острова Южный было описано всего 4 пункта (*Справочник «Топонимика морей советской Арктики. Ленинград, 1972*).

Справедливости ради, необходимо отметить, что в то же время карта западного побережья Новой Земли, составленная В. Баренцем по результатам его исследований в трех экспедициях в 1594 – 1597 гг. (*умер от цинги на севере острова Северный архипелага Новая Земля в Карском море (близ Ледяной гавани) 20 июня 1597 г.*), помимо сохраненных им десятков поморских названий, содержала 17 географических объектов, которым он присвоил имена. Данную карту использовал в своих плаваниях и Ф. П. Литке.

Результаты экспедиций показали, что использование достаточно большого военного брига под парусами для производства гидрографических работ в прибрежной зоне крайне неэффективно. Так последующие исследователи Новой Земли – морские офицеры К. П. Пахтусов (*дал около 100 названий, умер через месяц после возвращения из экспедиции к Новой Земле 7 (19) ноября 1835 года в Архангельске*), А. К. Циволька (*умер от цинги на острове Северный*

близ губы Мелкая архипелага Новая Земля 16 марта 1839 года), Г. Я. Седов (42 названия, умер от цинги на острове Рудольфа архипелага Земля Франца Иосифа при попытке достижения Северного полюса 20 февраля 1914 года), офицеры СГЭ (22 названия в 1951 – 1956 гг.) описали сотни географических пунктов, проводя исследования непосредственно на берегу и около него на шлюпках под веслами или мотором.

Также необходимо отметить, что неудачная попытка Ф. П. Литке проникнуть в Карское море из Баренцева, привела его к мысли, что использовать для мореплавания будущей Северной морской путь невозможно. С учетом того, что в дальнейшем Федор Петрович стал Президентом Императорской Санкт-Петербургской академии наук (*правильное официальное название*), то это его авторитетное мнение надолго отодвинуло интенсивное изучение возможности сквозного плавания по Северному морскому пути (*история появления данного термина представлена в приложениях к данной книге*).

Подтверждением вышеприведенному выводу является мнение начальника Главного Гидрографического управления Морского ведомства России полного генерала Корпуса гидрографов Вилькицкого Андрея Ипполитовича, изложенное в 1912 году в его монографии «Северный морской путь»: «В 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. Капитан-лейтенант Ф. Литке совершил ряд плаваний к берегам Новой Земли, результатом коих было обстоятельное описание посещенных мест, но для решения занимающего нас вопроса экспедиция эта имела скорее отрицательное значение, так как Литке, найдя Карское море затертым льдами, составил себе мнение, что такое его состояние и есть естественное; впоследствии это мнение Литке, как председателя Императорского Русского Географического Общества и моряка, плававшего в Ледовитом океане, имело большое значение, удерживая многих, стремившихся подвинуть вперед дело, об открытии морского пути в Сибирь».

Кольская и Беломорская экспедиции лейтенанта Рейнеке М. Ф. в 1826—1832 годах

Случаи аварий и гибели кораблей в Белом море из-за неточности карты Л. И. Голенищева-Кутузова побудили Государственный адмиралтейский департамент (1805 – 1827) Морского министерства в 1816 году предпринять новые гидрографические исследования в данном море. Обследовались в первую очередь наиболее трудные для мореплавания места. Так, в 1816 г. капитан-лейтенант Сорохтин А. И. сделал промер у мыса Воронова (*Рейнеке М. Ф. «Гидрографическое описание северного берега России». В 2-х частях, Санкт-Петербург, 1883).*

30 июля 1819 года в период визита императора Александра I в Архангельск он провел смотр 14-му флотскому экипажу. Видимо качество размещения матросов в казармах экипажа не удовлетворило императора, так как 11 февраля 1820 года он утвердил проект строительства двух новых зданий для экипажей, строящихся в Соломбальском Адмиралтействе (судоверфь) кораблей.

В августе 1823 года первая казарма (*сохранившаяся до нашего времени и в которой располагались затем предвестницы СГЭ, а позже и она сама, включая 30-ю ГЭ СФ. Более подробно история зданий изложена в отдельном очерке в данной книге*), близкая к речке Курье (*позже Соломбалка*) была построена, и там начались отделочные работы. Оба здания окончательно «приняли в Морское ведомство» в 1825 году.

В 1824 г. лейтенант Демидов Д. А. (*выпускник Морского корпуса 1815 г., участник плавания при открытии Антарктиды под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена*), командуя брига «Кетти», астрономически определил несколько важных пунктов (Три Острова, Сосновец, остров Жижгин и др.), затем в наиболее оживленных местах, на якорных стоянках (рейда Трех Островов, Сосновца и пр.), сделал шлюпочный промер и описал берега. Кроме того, Демидов Д. А. произвел судовой промер на Большой Орловской мели и в некоторых других местах Горла Белого моря.

В 1824 году на бриге «Кетти» под командованием Д. А. Демидова служил лейтенант М. Ф. Рейнеке (*выпускник Морского корпуса 1818 г., однокашник П. С. Нахимова*). Экспедиция с 18 июля по 20 августа занималась промером дна для определения мелей в Белом море. Хотя экспедиция не достигла желаемых результатов, но стала для Михаила Францевича Рейнеке хорошей гидрографической практикой.

В феврале 1826 года М. Ф. Рейнеке Адмиралтейским департаментом, по рекомендации Ф. П. Литке, был назначен начальником Кольской экспедиции, отправлявшейся к берегам Лапландии (Кольского побережья). В ходе летней экспедиции были описаны берега Кольского залива, реки Туломы и западной части Лапландии.

В том же 1826 году в Архангельске были построены бриг «Лапоминка» и две небольшие шхуны «№1» и «№2», специально предназначавшиеся для работ в Белом море.

Матросы экспедиции М. Ф. Рейнеке были набраны из новых Морских казарм и в промежутках между экспедициями размещались там же.

4 марта 1827 года Адмиралтейским департаментом, по предложению Ф. П. Литке и И. Ф. Крузенштерна, М. Ф. Рейнеке был назначен начальником Беломорской экспедиции. В гидрографических исследованиях участвовали 92 человека, в том числе 12 флотских офицеров и штурманов.

С 1827 по 1829 гг. исследовался рельеф дна и береговая черта побережья преимущественно в Горле Белого моря как со стороны моря, так и со стороны побережья в зимнее время.

В 1829—1832 годах работы велись в Онежском, Кандалакшском, Мезенском заливах и в устье реки Северной Двины. Под руководством М. Ф. Рейнеке астрономическим способом был определен 31 пункт. Береговая черта была заново рекогносцирована и сверена с прежней картой. Якорные места обследовались шлюпочным промером, также были обследованы и Северные кошки в Горле Белого моря.

Во время производства гидрографических работ М. Ф. Рейнеке много внимания уделял океанографическим и метеорологическим наблюдениям. В частности, в 1827 г. во время работ в открытой части Горла и Воронки Белого моря М. Ф. Рейнеке с борта шхуны производил (с помощью лота) наблюдения над «возвышением прилива», которые, по свидетельству В. А. Снежинского, следует считать первыми в мире наблюдениями за колебанием уровня в открытом море. Также в море производились измерения температуры воды на разных глубинах и измерения прозрачности и цвета морской воды при помощи белого диска (*за несколько десятилетий (35 лет) до изобретения всем известного диска Секи*).

В период экспедиции в различных пунктах Белого моря проводились магнитные наблюдения.

По результатам работ Беломорской экспедиции М. Ф. Рейнеке был награжден и произведен в чин капитана-лейтенанта, а в 1833 г. Управлением генерал-гидрографа (1827 – 1837) Морского министерства (*создано взамен Адмиралтейского департамента*), был издан атлас карт Белого моря и Лапландского берега (*12 листов*). Приложением к атласу было «Гидрографическое описание северного берега России» (*первая лоция*), удостоенное Академией наук в 1851 г. полной Демидовской премии.

Лоция давала настолько полное описание Белого моря, что при ее переиздании в 1883 г. она была снабжена лишь подстрочными замечаниями.

По инициативе М. Ф. Рейнеке началось строительство первых маяков в наиболее опасных и сложных для мореплавания районах Белого моря: на мысе Святой Нос, острове Мудьюг, а также Терско-Орловского, Моржовского и Жижгинского маяков.

Гидрографическая экспедиция «Отдельная съемка Белого моря» (1887—1916)

В конце 1885 г. Гидрографический департамент был преобразован в Главное Гидрографическое управление. Начальником был назначен бывший директор Маяков и лоции Балтийского моря вице-адмирал Баженов Роман Иванович, который одновременно являлся и председателем Морского учёного комитета России. В 1886 г. в Управлении была учреждена Метеорологическая часть. В 1891 г. подразделения Управления: Чертёжная, Гравёрная, Литография и Печатная – были объединены в Картографическую часть.

Еще в марте 1885 года генерал-губернатор Архангельска обратился в Морское министерство с просьбой организовать гидрографические работы в Белом море для обеспечения безопасности мореплавания. 16 марта 1885 года начальник Главного морского штаба (исх. 2888) перенаправил данное обращение в Гидрографический департамент для рассмотрения по существу (фонд 402, опись 2, дело 3887 РГА ВМФ). 14 апреля 1885 года управляющий Гидрографическим департаментом (исх. 1150) направил письмо генерал-губернатору Архангельска, в котором отметил, что согласен с его предложением, и гидрографические работы уже начаты в Онежском заливе. 23 апреля 1885 года управляющий Гидрографическим департаментом (исх. 1269) доложил в Морское министерство, что для организации работ потребуется образование подразделения – Отдельной съемки Белого моря со следующим штатом: начальник, два начальника партии, четыре производителя работ и один лекарский помощник. Для содержания штата Отдельной съемки было запрошено 12 937 рублей в год. На данный доклад последовало разрешение главного управляющего Морским министерством, о чем говорится в следующем докладе уже начальника Главного гидрографического управления (ГГУ) в Морское министерство 27 ноября 1886 года (исх. 3673). В этом же письме указывалось, что ввиду отсутствия запрошенных ассигнований в начале 1886 года, гидрографические работы в Белом море в этом году не производились. Для производства работ в 1887 году предлагалось опять организовать Отдельную съемку Белого моря с тем же финансированием и штатом. При этом в результирующей части в п. 2 было указано, что для формирования личного состава Съемки «отделить» необходимые партии из Балтийской экспедиции. В п. 4 было указано, что для производства работ необходимо выделить одну их двух шхун Архангельского военного порта или выделить ассигнования для наема частного парохода. На данный доклад последовала положительная резолюция главного управляющего Морским министерством (*в делах фондов РГА ВМФ даты резолюции обнаружить не удалось, удивительно, что в докладах ГГУ при упоминании этой положительной резолюции не приводится данная дата*).

3 декабря 1886 года начальник ГГУ представил доклад в Морское министерство (исх. 3716) с просьбой назначить начальником Отдельной съемки Белого моря капитана 2 ранга Майделя (*в то время имя отчество в письмах не указывалось – Майдель Эдуард Владимирович, выпускник Морского кадетского корпуса 1863 года*).

Однако в Главном морском штабе на данное письмо была поставлена резолюция о необходимости согласования перевода Майделя Э. В. с Черноморского флота от Управляющего флотом и портами Черного и Каспийского морей, которое было получено только 22 декабря 1886 года (исх. 7467, фонд 404, д. 57 РГА ВМФ). 9 февраля 1887 года начальник ГГУ повторно представил доклад в Морское министерство о назначении начальником Отдельной съемки Белого моря капитана 2 ранга Майделя Э. В. (исх. 288). Главный управляющий Морским министерством утвердил данное назначение 2 марта 1887 года своим приказом №331 (*при этом*

в приказе упоминалась Беломорская съемка, а не Отдельная). Именно с этой даты можно отсчитывать начало функционирования Отдельной съемки Белого моря.

Одним из первых в данную гидрографическую экспедицию был назначен лейтенант Жданко М. Е. (в 1876 году окончил Физико – математический факультет Московского университета, в 1913 – 1917 гг. – начальник ГГУ) на должность прораба астрономических и геодезических работ. Начальниками партий были назначены подпоручики М. И. Степанов и В. И. Малиновский, прорабами – М. С. Кулаков, В. В. Пашков и Судовиков 1-й.

Съемка проводила гидрографические работы в Белом море преимущественно в Онежском заливе и вдоль Летнего берега Двинского залива: береговая черта снималась мензулой, шлюпочный и судовой промеры обычно приводился к разным уровням. В основу работ легли несколько частных триангуляций, базисы которых опирались, как правило, на два астрономических пункта. Велись работы по укреплению хронометрических связей берегов Белого моря с Мурманским берегом и Новой Землей (*Интернет – ресурс www.flot.com*).

25 марта 1891 года руководство Отдельной съемкой Белого моря принял М. Е. Жданко, выдающийся гидрограф и талантливый организатор. Основным районом работ стал теперь Кандалакшский залив. Работы велись по широкой программе и включали в себя не только съемку и промер, но также магнитные наблюдения (*определено в 27 пунктах склонение, напряжение и наклонение*) и океанографические исследования (*главным образом течения и приливы*).

С 1894 года работы были перенесены в Онежский залив.

В начале XX века гидрографические работы проводились, в основном, с целью корректуры карт. Чаще всего это были гидрографические работы по поддержанию навигационного ограждения в заданных координатах при входе в порт Архангельск и исследования в Горле Белого моря.

В 1905—1908 годах Съемку возглавил полковник Дриженко Федор Кириллович (*выпускник Морского корпуса 1877 года*).

В 1908 году Съемку возглавил известный гидрограф полковник Сергеев Иван Сергеевич (*в 1881 году окончил Техническое училище Морского ведомства в Кронштадте*), будущий начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО). Важным событием в изучении Белого моря явилась установка в 1909 г. на острове Попова (Кемский рейд) первого мареографа, что позволило с 1911 года издавать «Ежегодник приливов Белого моря».

В 1911 году было начато новое систематическое гидрографическое изучение Белого моря, когда руководство Отдельной съемкой данного моря, в соответствии с Высочайшим Приказом от 7.03.1911, принял известный в будущем геодезист капитан Матусевич Николай Николаевич (*выпускник Морского корпуса 1898 г.*).

В 1911 – 1914 годах на транспорте «Мурман» и на портовом судне «Лейтенант Овцын» Н. Н. Матусевич непосредственно руководил производством гидрографических работ в Белом море, а также осуществлял общее руководство работами по изучению Карского моря и Мурманского побережья.

Необходимо отметить, что в зимний период, когда суда вставали на «прикол», основной офицерский состав экспедиции находился в Санкт-Петербурге, проходя службу в Главном Гидрографическом управлении, занимаясь написанием отчетов.

Успешно начатые по программе работы были все же прерваны в 1914 году начавшейся Первой мировой войной, во время которой был снят, по способу морской съемки, восточный берег Белого моря, проведено траление фарватеров в Кандалакшском заливе и выставлено навигационное ограждение военного времени.

Экспедиция Отдельная съемка Белого моря просуществовала до 1916 года, когда на ее базе Приказом Морского министра России по Управлению Беломорским и Мурманским райо-

нами №93 от 16.12.1916 была организована Гидрографическая экспедиция Белого моря (фонд Р-552 РГА ВМФ), которую продолжил возглавлять Н. Н. Матусевич по 1922 г.

Гидрографическая экспедиция по изучению устьев рек Обь и Енисей и части Карского моря (1894—1896)

В 1894 году Главным гидрографическим управлением была учреждена Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Обь и Енисей, и части Карского моря (Фонд Р-548 РГА ВМФ). В составе экспедиции по штату было 6 офицерских должностей и 36 должностей нижних чинов.

Командование экспедицией было поручено подполковнику Корпуса флотских штурманов А. И. Вилькицкому (*выпускник Юнкерских классов Морского корпуса 1877 г.*).

9 июня личный состав экспедиции с приборами по суше прибыл в г. Енисейск, где пересел на борта парохода «Лейтенант Овцын» (*построен в Англии в 1893 г., водоизмещение 370 т*) и парусной баржи «Лейтенант Скуратов» (*также построена в Англии в 1893 г., водоизмещение 500 т*).

В летний сезон 1894 года экспедиция провела обследование значительной части р. Енисей, Енисейского залива и материкового берега на северо-восток до острова Диксон.

В 1895 году эти работы были дополнены и экспедиция, обогнув мыс Матесале, разделяющий Енисейский и Обский заливы, открыла к северу от него песчаный остров, названный по имени начальника экспедиции: островом Вилькицкого.

В 1896 году была обследована дельта реки Оби с целью поиска закрытой бухты для перегрузки товаров с океанских судов на речные. Такая бухта была найдена севернее мыса Ямсале и получила наименование бухта Находка. Затем была дополнена опись южной части правого берега Обской губы и произведена морская съемка ее левого берега.

Трехлетняя работа экспедиции дала возможность составить новую карту побережья Северного Ледовитого океана от острова Диксон до острова Белый, основанную на многочисленных астрономических наблюдениях. Также удалось составить особые карты для значительной части рек Енисей и Оби, была выполнена опись Обской губы, плановой основой которой послужили 52 астрономических пункта. Экспедицией был собран большой материал по земному магнетизму и значительные естественно-исторические коллекции. Кроме того, по предложению Императорского русского географического общества в восьми точках сделаны определения длины секундного маятника.

16.09.1896 г. экспедиция прибыла в Архангельск, а 19.10.1896 г. была расформирована в связи с окончанием работ.

Проведенными работами была доказана возможность захода большегрузных судов в гавань у протоки Луковая реки Енисей. После перегрузки товаров далее плавание продолжалось уже на речных судах вверх по Енисею до города Енисейск.

Экспедиция Северного Ледовитого океана (1898 – 1904)

В 1898 г. были возобновлены работы в Карском море и в районе устьев рек Обь и Енисей, для чего была образована Экспедиция Северного Ледовитого океана (ЭСЛО, Фонд Р-548 РГА ВМФ). Состав экспедиции составлял 7 офицеров и 40 нижних чинов.

Достаточно часто уже данную экспедицию начинают некорректно называть ГЭСЛО (Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана). Однако, несмотря на несомненный гидрографический характер данной экспедиции, все же правильно употреблять аббревиатуру ЭСЛО, что подтверждается как данными РГА ВМФ, так и публикациями самого А. И. Вилькицкого, например: «Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные летом 1899 г. экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого». Санкт-Петербург: Главное гидрографическое управление, 1900 – V, 58 с., 1 вкл. л. карт).

Так как пароход «Лейтенант Овцын» и парусная баржа «Лейтенант Скуратов» не совсем соответствовали требованиям океанского плавания, то в период командировки А. И. Вилькицкого в Англию с 16 февраля по 9 марта 1898 г. был приобретён пароход, которому с одобрения императора Николая II дали имя «Пахтусов» (длина 51 м, водоизмещение – 1140 т) в честь Пахтусова Петра Кузьмича, флотского офицера, исследователя Новой Земли.

В начале августа 1898 года экспедиция под руководством уже полковника А. И. Вилькицкого на пароходе «Пахтусов» отправилась из Архангельска в Карское море.

4 августа 1898 года «Пахтусов» прибыл в пролив Югорский Шар (между Баренцевым и Карским морями), где были выполнены триангуляционные работы по берегам всего пролива и в большей части – мензульная съёмка в масштабе 1 миля в дюйме. В ходовых местах и на подходе к селу Никольскому был выполнен промер. Всего было выполнено 105 линейных вёрст топографической съёмки и 214 линейных вёрст промера.

В результате работ экспедиции под руководством А. И. Вилькицкого в 1898—1901 гг. были исследованы устья рек Печора, Енисей, южная часть Карского моря, а также составлены подробные карты этих районов.

В 1901 году Г. Я. Седов, служа в данной экспедиции, под руководством капитана 2 ранга А. И. Варнека обследовал остров Вайгач и новоземельские проливы.

В 1902—1904 годах Экспедиция Северного Ледовитого океана продолжила свою работу уже под руководством капитана 2 ранга Варнека Александра Ивановича (1902—1903 гг., выпускник Морского корпуса 1878 г.), а затем полковника Корпуса флотских штурманов Дриженко Федора Кирилловича (1903 и 1904 гг., выпускник Морского корпуса 1878 г.).

В 1902 году помощником (заместителем) начальника экспедиции Главным гидрографическим управлением был назначен всем ныне известный Г. Я. Седов, призванный в том году на действительную военную службу в чине поручика запаса. Оба начальника экспедиции очень лестно отзывались о службе и качестве исследований, проведенных Г. Я. Седовым.

В результате работ в 1902—1904 гг. на тех же гидрографических судах «Пахтусов», «Лейтенант Скуратов» и «Лейтенант Овцын» были обследованы все три пролива между Баренцевым и Карским морями (Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар) и описана значительная часть берега Карского моря, включая устье реки Енисей. Карское море было оборудовано первыми знаками навигационного ограждения. Однако в 1904 году в связи с началом Русско-японской войны деятельность экспедиции была приостановлена.

Результаты работы экспедиции имели большое практическое значение: уже в 1905 году в устье Енисея были проведены 32 торговых судна, а Главное Гидрографическое управление

задумалось о продолжении масштабных гидрографических работ для организации сквозного плавания из Тихого океана в Белое море и обратно!

В 1878—1879 гг. шведский мореплаватель А. Э. Норденшельд на судне «Вега» впервые в мировой истории совершил сквозное плавание из Атлантического океана в Тихий с одной зимовкой около острова Диксон, названный этим же исследователем в 1878 г. в честь одного из спонсоров экспедиции шведа Оскара Диксона (до этого остров русскими первопроходцами назывался Долгим или Кузькиным, поэтому совершенно непонятно, почему начальник Енисейской экспедиции А. И. Вилькицкий узаконил название «остров Диксона» в 1894 г.).

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1910—1915). Последнее крупное географическое открытие в мире

С 1900 по 1902 годы по заданию Российской Академии наук в Северном Ледовитом океане работала Русская Полярная экспедиция под руководством барона Эдуарда Васильевича Толля (1858—1902) на шхуне «Заря» (*экспедиция закончилась гибелью Э. В. Толля и части его спутников*). Экипаж шхуны был укомплектован из военных моряков, так командиром шхуны был назначен лейтенант Коломейцев Николай Николаевич (*выпускник Морского корпуса 1887 г.*), а вахтенными помощниками – выпускники Морского корпуса 1895 г. лейтенанты Матисен Федор Андреевич и Колчак Александр Васильевич. Офицеры, кроме несения штурманских вахт, выполняли гидрографические работы, кроме того, Матисен Ф. А. выполнял дополнительно геодезические и метеорологические работы, а Колчак А. В. – гидрологические и океанографические работы (*это два разных вида работ, различие представлено в приложениях к данной книге*). На основании полученного опыта, данные офицеры стали инициаторами масштабной гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан.

Подготовка к генеральной экспедиции в Северный Ледовитый океан активизировалась после того, как в 1907 году начальником Главного гидрографического управления был назначен известный арктический исследователь полковник А. И. Вилькицкий (*в 1909 году присвоено звание генерал-лейтенант*).

В 1908 году Главное Гидрографическое управление выступило с проектом организации новой экспедиции по изучению окраинных морей Арктики, с учетом предложений Н. Н. Коломейцева, Ф. А. Матисена и А. В. Колчака, имевших за плечами опыт плавания в арктических морях. По чертежам корабельного инженера Р. А. Матросова, при непосредственном участии Ф. А. Матисена и А. В. Колчака, на Невском судостроительном заводе были заложены два ледокольных парохода – «Таймыр» и «Вайгач». Суда строились на верфи в Санкт-Петербурге под непосредственным наблюдением А. В. Колчака, который добился установки на них самого современного оборудования. В ходе подготовки экспедиции Ф. А. Матисен и А. В. Колчак были назначены командирами строящихся гидрографических судов – ледокольных пароходов.

В 1909 году экспедиционные суда были спущены на воду и совершили длительный переход на Дальний Восток. Маршрут пролегал через Средиземное море и Индийский океан. Весной 1910 года суда «Таймыр» (Ф. А. Матисен) и «Вайгач» (А. В. Колчак) прибыли во Владивосток.

Необходимо отметить, что в 1909 году штабс-капитану Седову Г. Я. были поручены гидрографические исследования устья реки Колыма в комплексной экспедиции Министерства торговли под руководством геолога И. П. Толмачева. Целью работ была необходимость подготовить данный район для приемки из Владивостока первых рейсов транспортных судов, а также на случай захода достраивающихся ледокольных пароходов «Таймыра» и «Вайгача». В течение летних месяцев Седов Г. Я. со своим подчиненными обследовал морской и речной бары, произвел съемку и промер реки Колымы от устья до поселения Нижнеколымск. В своем докладе об экспедиции в Главное Гидрографическое управление Седов Г. Я. отмечал, что плавание судов в Восточно-Сибирском море в районе устья реки Колымы «возможно в течение, по крайней мере, около двух месяцев» (*только в 1917 году в журнале «Записки по гидрографии» появилась статья Г. Я. Седова «Путешествие в Колыму в 1909 г.»*). Справедливость слов Седова Г. Я. была подтверждена в 1910 г., когда состоялся первый рейс морского парохода

из Владивостока в устье Колымы и в ходе последовавших затем плаваний «Таймыра» и «Вайгача».

С 1909 по 1912 годы на судне «Вайгач» также проходил службу лейтенант Георгий Львович Брусилов, пропавший в 1914—1915 гг. на паровой шхуне «Святая Анна» при исследовании Карского и Баренцева морей с целью впервые в истории России пройти Северным морским путем.

По одобренному Адмиралтейством представлению Главного морского штаба и докладу морского министра С. А. Воеводского 31 августа 1910 г. было решено «учредить Гидрографическую экспедицию для исследования Северного Ледовитого океана от Берингова пролива до устьев реки Лены», получившей в дальнейшем сокращение ГЭСЛО. Таким образом ГЭСЛО начала свою деятельность под этим названием именно в 1910 г., при этом главной задачей было изучение именно восточной части Северного морского пути (*о истории появления данного термина можно прочитать отдельный рассказ в приложениях данной книги*).

Начальником ГЭСЛО 2 ноября 1910 года был назначен опытный гидрограф полковник И. С. Сергеев, сдавший для этого руководство Отдельной съемкой Белого моря.

В 1910 году ГЭСЛО занималась изучением только дальневосточных морей, ввиду позднего начала экспедиции. Суда, дойдя до Берингова пролива, легли на обратный курс и вернулись во Владивосток.

В 1911 году ГЭСЛО вошла в Северный Ледовитый океан через Берингов пролив, прошла через Чукотское море и, обследовав остров Врангеля, достигло устья реки Колыма в Восточно-Сибирском море (*оба названия морей присвоено по предложению бывшего президента Географического общества СССР Ю. М. Шокальского (1917 – 1931) в 1935 г, позже утверждено Постановлением ЦИК СССР 27 июня 1935 г.*).

В апреле 1912 года ГГУ подготовило документ – задание для ГЭСЛО следующего содержания (РГА ВМФ, фонд 404, опись 1).

«Предположения о работах Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в навигацию 1912 г. ...:

1. Произвести морскую опись восточного побережья Камчатки: а) от Усть-Камчатска до мыса Африки и б) от мыса Говенского до мыса Олюторского (Олюторской губы).

2. Продолжить морскую опись берега и прилегающих островов от устья реки Колымы до устья реки Лены. Основой для описи должны быть береговые астрономические пункты, определяемые по возможности через каждые 70 – 100 миль. На всем пути следования производить судовой промер.

3. Произвести опись заливов, бухт, устьев рек и вообще якорных стоянок, особенно тех, которые могут служить укрытием от льдов. Съемку важнейших якорных стоянок надлежит произвести мензулой, а промер со шлюпок.

4. Произвести судовой промер по галсам, нормальным к берегу, в проливе между матерым берегом и островами Ляхова, а также по возможности и в других местах, для выяснения общего характера рельефа дна.

5. Построить знаки, как для надобностей общего плавания, так и у якорных стоянок, которые могут служить укрытием от льдов.

6. Производить наблюдения над течениями и движением льдов при всякой постановке на якорь. Бросание бутылок.

7. Если состояние льдов не позволит войти в Северный Ледовитый океан, то заняться описью берега и бухт к югу от мыса Дежнева.

8. Составление заметок по лоции Северного Ледовитого океана и на пути из Владивостока к Берингову проливу.

9. Магнитные наблюдения, гидрологические и фаунистические исследования.

10. По исполнении программы, если состояние льдов позволит, следовать с описью от устья реки Лены далее на запад, вдоль северного берега Таймырского полуострова, с расчетом пополнить запас угля судов экспедиции в городе Александровске на Мурманском берегу».

Задание подписал Начальник ГГУ генерал-лейтенант А. И. Вилькицкий и начальник Геодезической части полковник К. П. Мордовин, которое 27 апреля утвердил Морской министр адмирал И. К. Григорович.

В результате, в летнюю навигацию 1912 года ГЭСЛО на своих ледокольных транспортах, снова пройдя Берингов пролив, прошли далеко на запад в Северный Ледовитый океан, обследовали острова архипелага Новосибирские острова и достигли бухты Тикси в море Лаптевых, выполнив тем самым главную задачу создания ГЭСЛО.

Необходимо отметить, что в 1912 году по инициативе начальника Главного гидрографического управления А. И. Вилькицкого был учреждён особый Корпус гидрографов, учреждение которого юридически закрепило в Российском флоте специальность гидрографа.

С учетом достижения цели создания ГЭСЛО в летнюю навигацию 1912 года, летом 1913 года из Петербурга во Владивосток на суда «Вайгач» и «Таймыр» пришел приказ ГГУ: пройти весь «Великий северный путь, пробившись через льды в Архангельск (из книги Б. А. Вилькицкого «Когда, как и кому я служил под большевиками. Воспоминания белогвардейского контр-адмирала», написанной им в Брюсселе в 1942 г., но изданной только после его смерти в Париже в 1974 году, доступна в Интернете).

Командиром «Вайгача» в походе был назначен капитан 2 ранга Новопашенный Петр Алексеевич (*выпускник Морского корпуса 1902 года*), а командиром «Таймыра» – капитан 2 ранга Вилькицкий Борис Андреевич (*выпускник Морского корпуса 1904 года, сын А. И. Вилькицкого*), ставший 20 июля, после оставления экспедиции по болезни И. С. Сергеевым, исполняющим обязанности начальника ГЭСЛО (*И. С. Сергеев формально оставался начальником ГЭСЛО до 20 октября 1914 года*).

В ходе плавания ледокольных транспортов «Таймыр» и «Вайгач» были описаны значительные участки арктического побережья и многих островов, ряд которых был открыт и впервые нанесен на карту. Самым главным результатом экспедиции 1913 года стало открытие 3 сентября (21 августа по старому стилю) острова (впоследствии архипелага) Земли Императора Николая II (*схема маршрута судов на рисунке 2*). Ранним утром 3 сентября 1913 года вахтенный помощник командира судна лейтенант Евгенов Николай Иванович, сдававший свою вахту, и вахтенный помощник лейтенант Неупокоев Константин Константинович, принимавший вахту, первыми на транспорте «Вайгач» увидели очертания некой Земли, о чем оставили запись в вахтенном журнале.

Удивительно, но именно эти офицеры в советское время возглавили гидрографические Управления по безопасности кораблевождения (УБЕКО) на Севере и в Сибири. Так в 1922 г. Неупокоев К. К. возглавил Убеко—Сибирь в Омске, а Евгенов Н. И. – в 1923 г. Убеко—Север в Архангельске.

4 сентября 1913 года на мысе Берга открытой Земли был зачитан приказ начальника экспедиции о присоединении новых земель к России, в честь чего был дан торжественный салют (*в 1926 г. архипелаг переименован в Северную Землю*). Открытие архипелага стало последним крупным географическим открытием XX века в мире!

После открытия архипелага суда «Таймыр» и «Вайгач», не сумев пробиться дальше на запад сквозь льды в Карское море для следования в Архангельск, были вынуждены опять вернуться во Владивосток.

Летом 1914 года была предпринята очередная попытка пройти Северным морским путем в Архангельск, которую не смогло остановить даже начало Первой Мировой войны. Транспорта

ГЭСЛО взяли запас угля, продовольствия и пресной воды на 18 месяцев плавания (*фактически экспедиция продлилась 14 месяцев*).

27 августа «Вайгач», войдя в Восточно-Сибирское море открыл небольшой остров, который назвали в честь командира судна – Новопащенным (*впоследствии был назван островом Жохова в честь умершего через 6 месяцев в экспедиции члена экспедиции лейтенанта Жохова*). Исследователи произвели морскую опись острова и подняли на нем российский флаг.

2 сентября «Вайгач» и «Таймыр» встретились у мыса Челюскин Таймырского полуострова.

3 сентября «Вайгач» достиг островов Цесаревича Алексея в открытом в 1913 году архипелаге Земля императора Николая II и острова Старокадомского, а через два дня – южной оконечности архипелага, где встретился с флагманом «Таймыром». На этот раз южное побережье открытого в 1913 году архипелага удалось заснять с борта транспортов и высадить береговую партию для сбора геологических образцов.

В течение 10—24 сентября 1914 года транспорта дрейфовали в ледяном массиве, заделывая пробоины и занимаясь перегрузкой угля и продовольствия в оставшиеся целыми трюмные ямы и на палубу. Постепенно «Вайгач» унесло в направлении островов Гейберга, и он исчез из вида «Таймыра». Стало очевидно, что совместное плавание окончилось, началась вынужденная зимовка. Между транспортами было около 18 миль, а в 250 милях от них, у мыса Вильда, осталось на зимовку и норвежское судно «Эклипс» под руководством О. Свердрупа, о чем узнали, перехватив его радиogramмы в эфире.

Начальнику экспедиции Б. А. Вилькицкому стало ясно, что дальше на запад суда в эту навигацию пройти не смогут, поэтому ГЭСЛО начала готовиться к зимовке: производили водозлазные работы для очистки винтов, прекратили подавать пары в котлы двигателя и приступили к их разборке для устранения накипи.

20 января 1915 года О. Свердруп по радио, по просьбе Б. А. Вилькицкого, наконец-то, удалось установить радиосвязь с Петроградом через радиостанцию на берегу пролива Югорский Шар. Теперь в Главном Гидрографическом управлении узнали о положении дел в ГЭСЛО, о начавшейся зимовке и стали давать необходимые рекомендации.

С наступлением полярной ночи резко ухудшилось состояние лейтенанта Жохова, переведённого в августе с «Таймыра» на «Вайгач». 28 февраля он скончался. 5 марта он был похоронен в вечной мерзлоте на мысе, названным вследствие этого Могильным. Там же в конце марта был захоронен и кочегар И. Н. Ладоничев, умерший от перитонита.

В период зимовки начальнику ГЭСЛО Б. А. Вилькицкому удавалось сохранять среди своих подчиненных дисциплину и порядок. Для экипажей проводились ежедневные прогулки по льду, устраивались занятия по изучению астрономии, курсы повышения квалификации, вечера чтения литературы, любительские спектакли, проводились даже матчи по футболу между экипажами судов. Усилия Б. А. Вилькицкого не пропали даром – из 80 членов экипажей двух судов в живых осталось 77.

Участник экспедиции Н. И. Евгенов (*выпускник Морского корпуса 1909 г.*) осуществлял подъем в атмосферу метеографов на воздушных змеях. Это были первые аэрологические наблюдения, производившиеся в высоких широтах (*в августе 1924 году, работая в СГЭ, он первым в России провел авиационную ледовую разведку*), которые не прерывались даже во время полярной ночи и при сильных морозах.

В наступившем июне 1915 года лед вокруг транспортов практически не таял и появилась вероятность остаться здесь же на вторую зимовку. С учетом этой вероятности Главное Гидрографическое управление дало указание о перебазировании части экспедиции ГЭСЛО на Большую Землю, для чего обратились к известному полярнику Никифору Бегичеву. Н. Бегичев нанял около 600 оленей и к 19 августа привел часть экспедиции в поселок Гольчиху, пройдя по льдам и тундре 800 км.

В начале сентября льды вокруг транспортов все же растаяли, и они вышли на чистую воду. После этого «Вайгач» зашёл в Дудинку, куда из Гольчихи прибыла часть эвакуированной ГЭСЛО, и забрал всех «пешеходов» на борт.

Суда ГЭСЛО по чистой воде, пройдя Карское, Баренцево и Белое моря, прибыли в Архангельск 3 сентября 1915 (*ровно через 2 года после открытия архипелага Северная Земля*), завершив долгое кругосветное плавание, начавшееся в 1909 году.

Таким образом, впервые в России удалось пройти Северным морским путем из Тихого океана в Баренцево море, хотя и с одной зимовкой у полуострова Таймыр, выполнив тем самым задание Главного гидрографического управления.

К сожалению, 16 октября 1915 года Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана была расформирована «по условиям военного времени». По представлению командира весь личный состав был награжден орденами, медалями и памятным знаком. Сам Б. А. Вилькицкий был удостоен золотых медалей Русского и Французского географических обществ, а также Шведского общества антропологии и этнографии.

Всего за 1910—1915 годы составом ГЭСЛО было выполнено более 5,5 тысяч астрономических обсерваций различных географических объектов и измерено 21,2 тысяч глубин. Также был выполнен большой объем биологических, гидрометеорологических, магнитных, гидрофизических и гидрохимических наблюдений. Ничего подобного по объемам инструментальных наблюдений к тому времени не выполняла ни одна экспедиция в мире!

Объем и качество проведенных исследований свидетельствовали о большом опыте гидрографических исследований, полученным офицерами ГЭСЛО. Поэтому неудивительно, что трое участников ГЭСЛО Евгенов Н. И., Неупокоев К. К. и Давыдов Б. В. в советское время возглавляли Управления по безопасности кораблевождения Главного гидрографического управления на Севере, Сибири (*арктическое побережье моря Лаптевых и до Берингова пролива*) и Дальнем Востоке. Так в 1922 г. Неупокоев К. К. возглавил Убеко – Сибирь в Омске, Евгенов Н. И. в 1923 г. – Убеко – Север в Архангельске, а Давыдов Б. В. в 1923 г. – Убеко Дальнего Востока.

К сожалению, первичные материалы вместе с архивом ГГУ, которые были перевезены в Ярославль, погибли во время пожара в 1918 году. Остатки наблюдений оказались разбросанными по различным городам и были собраны воедино только в конце 1950-х годов реабилитированным гидрографом экспедиции Н. И. Евгеновым, который вместе с научным сотрудником НИИ Арктики и Антарктики В. Н. Купецким подготовил их к изданию, но публикацию, да и то в сильно усечённом виде, разрешили только в 1985 году. Только в 2012 году, уже после смерти Н. И. Евгенова, удалось издать полную версию подготовленных трудов в книге «Экспедиция века» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н., СПб., РГМАиА, 2012 г., 352с.), а также в книге «Полярная экспедиция на ледоколах „Таймыр“ и „Вайгач“ в 1910—1915 годах» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н., СПб, Изд-во ГеоГраф, 2013, 312 с.).

Также о ГЭСЛО в 2020 году был снят хороший документальный фильм «Неизвестная «Экспедиция века» (<https://goarctic.ru/work/neizvestnaya-ekspeditsiya-veka>).

Относительно переименования открытого архипелага Земля Императора Николая II в Северную Землю в 1935 г., хочется отметить, что совершенно непонятно, почему сменив в названии архипелага имя российского царя, Советская власть забыла переименовать архипелаг Земля Франца-Иосифа, названный в честь австро-венгерского императора Франца Иосифа I. В период царствования данного императора продолжался геноцид русинов, нашего братского славянского народа, жившего на Галичине. Архипелаг перешел под юрисдикцию Советского Союза 15 апреля 1926 года, согласно Декрету Президиума ЦИК СССР, но острова архипелага также сохранили и поныне чуждые нам имена иностранцев: Гукера, Грэм-Бэлл,

Хейса, Рудольфа, Циглера, Александры, Гофмана и других, включая проливы между островами.

Относительно переименования необходимо отметить, что нас ведь не коробит, что остров Шпицберген, называемый поморами, часто его посещавшими, Грумантом, и указываемый с данным названием на российских предыдущих картах, в настоящее время почему-то в Норвегии называется не Шпицберген, а Свалбард. Это противоречие тем более актуально и в настоящее время, когда и Норвегия, и страны бывшей Австро-Венгрии ввели против России незаконные санкции. В связи с этим переименование и острова Шпицберген в Грумант, и архипелага Земля Франца-Иосифа в какое-то русское название было бы хорошим ответом этим недружественным странам!

Гидрографическая экспедиция Белого моря (1916—1922)

Как было указано ранее, приказом Морского министра России по Управлению Беломорским и Мурманским районами №93 от 16.12.1916 Отдельная съемка Белого моря была переименована в Гидрографическую экспедицию Белого моря (фонд Р-552 РГА ВМФ), которую продолжил возглавлять Н. Н. Матусевич по 1922 г.

Задачами экспедиции в условиях военного времени стало навигационно-гидрографическое обеспечение и выполнение боевого траления в Белом и Баренцевом морях. Для этой цели в составе экспедиции был сформирован Отряд судов гидрографического траления, который с июня 1917 года возглавил подполковник Корпуса гидрографов Котельников Дмитрий Федорович, который еще в 1908 году изобрел известный и поныне применяемый жесткий гидрографический трал (*Патент на трал он получил уже только в 1926 году: Патент СССР от 30.10.1926, №1796 на изобретение трала для гидрографических измерений (заяв. свид. №2062, от 14.03.1925)*).

Дмитрий Федорович до этого служил на Балтийском флоте, где в 1915 году руководил сложнейшей проводкой крейсеров «Аврора» и «Диана» шхерами в Ботнический залив с возвращением в Гельсингфорс.

К сожалению, о судьбе Д. Ф. Котельникова мало кто знает, поэтому привожу его личные биографические данные, приведенные им в его арестантском деле (*«Дело Д. Ф. Котельникова», «Пермский государственный архив новейшей истории»*).

#

Котельников Д. Ф.

Родился 24 сентября 1876 года в городе Нытве Пермской губернии.

Родители – крестьяне князя Голицына. Отец работал с 9 лет по наряду на помещика – собирал травы для заводской больницы; в 14 лет – подручный кузнеца; в 18 лет – гвоздильщик; в 22 – уже работал у пудлинговой печи; дошел до рабочего мастера.

В 8 лет Дмитрия отдали в 2-х классную народную школу. В 13 лет окончил школу. До 17 лет служил в заводской конторе с зарплатой от 3 — 12 рублей в месяц.

В 17 лет случайно поступил поваром-официантом на товаро-пассажирский пароход, плавающий по рекам Западной Сибири (Тура, Тобол, Обь, Бия и Катунь).

В 1896 году, совершая рейс из Тюмени в Томск, впервые увидел морские суда гидрографической экспедиции Северного Морского пути А. И. Вилькицкого «Лейтенант Скуратов» и «Лейтенант Овцын».

В декабре 1897 года, когда исполнился 21 год, был призван на действительную военную службу и по росту назначен в Преображенский пехотный полк. Желание служить на флоте толкнуло его послать телеграмму в Военное Министерство, поэтому был переведен в 18-й флотский экипаж в г. Петербург. Через полгода учебы и принятия присяги стал матросом – моряком. Случай помог получить назначение на должность воспитателя дядьки в музыкальную школу Морского корпуса.

В свободное время занимался самообразованием. Вскоре узнал, что в Петербурге есть вечерние курсы «мореходного класса», но для этого нужно было 4-е класса образования. После многих мытарств, успешно (на хорошо) сдал вступительный конкурсный экзамен.

В июле 1900 года окончил классы с первой наградой.

С военной службы был переведен в Добровольческий флот в Одессу. Плавал из Одессы во Владивосток учеником штурмана и стоял самостоятельные вахты; к 1902 году наплавал ценз на штурмана дальнего плавания. Приехав весной в Петербург, выдержал правительственный экзамен на это звание и получил диплом.

Военно-морскую службу начал осенью 1903 года. К этому времени он выполнил ценз на капитана дальнего плавания. В преддверии Русско-японской войны было разрешено держать экзамены на первый офицерский чин. 10.05.1904 года произведен в поручики по Адмиралтейству по морской части и был назначен старшим штурманом на гидрографическое судно «Описной».

Весной 1905 года получил назначение в Амурскую речную флотилию, в задачу которой входило закрыть устье Амура от японских боевых кораблей. Назначен командиром плавучей батареи №1, которая имела на своем вооружении две 3-х дюймовых пушки и два пулемета, при команде в 76 человек. Но по договору с японцами флотилия была расформирована.

Весной 1906 г назначен ст. штурманом на г/с «Кречет».

В 1907 году плавал на г/с «Мина», начал работу над тралом, которую закончил в 1908 году. Трал был принят для работ гидрографии и назван тралом системы Котельникова (Жесткий трал, конструктивно прост, удобен в сборке и постановке, пришедшие в негодность части легко заменяются. При скорости хода 2 узла он позволял тралить полосу шириной 18 м и глубиной 12 м).

В 1908 г. произведен в штабс-капитаны и поступил в Николаевскую морскую академию.

1909—1913 годы – научная работа на гидрографических судах у берегов Финляндии.

1913, 14 апр. – произведен в капитаны Корпуса гидрографии.

В 1914 году назначен командиром г/с «Мина», которое с началом войны передано в Военно-морское ведомство.

1915 год – провел крейсера «Аврора» и «Диана» под флагом адмирала П. И. Лескова (предварительно отработав пролив с помощью своего лота) ихерами в Ботнический залив.

1916 год – произведен в подполковники.

1917, июнь – переведен с Балтики на Белое море в Архангельск, с назначением на должность начальника Отряда судов гидрографического траления в составе Гидрографической экспедиции Белого моря (ГЭ БМ). Одновременно являлся членом ЦИК флота Белого моря у большевиков.

К весне 1918 года, еще до прихода интервентов, в Архангельском крае развился голод, дошедший местами до людоедства. Д. Ф. Котельников издал статью, в которой высказал предложение воспользоваться Северным морским путем для доставки продовольствия в Архангельск. В это время он временно исполнял должность начальника ГЭ БМ вместо Н. Н. Матусевича, находившегося в Петрограде.

Высказанная в статье идея была реализована, и в сентябре из Архангельска под руководством Дмитрия Федоровича вышло портовое судно «Соломбала», пришедшее в бухту Находка в Обской губе в октябре, где на него было загружено зерно, после чего оно вернулось 22 октября в Архангельск.

В октябре 1918 года, оставив судно «Соломбала» и пересев на речное судно «Фортуна» подполковник Котельников Д. Ф. прибыл в Омск. После его настойчивых предложений и выступлений на заседаниях правительства 1 декабря 1918 года он был назначен руководителем Дирекции маяков и лоций Северного Морского пути и начальником Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда. Официально в должности он был утвержден 5 января 1919 г. Постановлением Верховного правителя России А. В. Колчака.

В период руководства Дирекцией Котельников Д. Ф. провел несколько экспедиций по гидрографическому изучению реки Обь, Обской и Енисейской губ.

18 февраля 1920 года Д. Ф. Котельников перешел на сторону большевиков и был определен в Комиссию Северного морского пути в Омске, но после последовавшего четырехмесячного необоснованного ареста, в конце этого же года переехал в Москву, где с его слов, работал главным инспектором Северного Морского пути. Возникает законный вопрос, что это было за учреждение в Москве в то время?

В 1921—1922 годах Котельников Д. Ф. работал в Арало – Балхашской экспедиции, в 1922 г. – директор маячно-технического дела Убеко – Черноазза, с февраля 1922 по июнь 1924 г. – начальник Убеко — Каспия в Баку, затем работал в Ленинграде до своего ареста – начальником 3-го отдела Гидрографического управления УВМС.

23 ноября 1930 г. без оснований арестован и приговорен за антисоветскую агитацию и контрреволюционную деятельность на 10 лет лишения свободы. В 1933 г. срок был сокращен, и Дмитрий Федорович был выслан в ссылку в город Пермь, где его следы теряются (автор продолжает выяснение судьбы Д. Ф. Котельникова после 1933 г. через Фонд жертв террора г. Пермь). Есть непроверенные данные, что он преподавал в Мурманской мореходке перед Великой Отечественной войной.

Работая в Российском государственном архиве (РГА) ВМФ с описями предвестников СГЭ, обратил внимание, что в период проведения Октябрьской революции Главное Гидрографическое управление и Гидрографическая экспедиция Белого моря продолжали выполнять свои профессиональные обязанности. Суда выходили в море, выполняли исследования, после чего в Петрограде продолжали составляться отчеты.

Глава 2.

Образование Северной гидрографической экспедиции Гидрографического управления СССР (1918 – 1924). Возрождение ГЭСЛО

Необходимо отметить, что к началу Первой мировой войны на Северном морском театре находилось, не считая гидрографических судов, лишь одно российское военное судно – посыльное судно «Бакан», которое несло службу по охране рыбных промыслов в Белом и Баренцевом морях. Приобретение новых кораблей, а также перевод некоторых военных судов из Сибирской флотилии на Север позволили Морскому министерству России в феврале 1916 г. принять решение об организации Флотилии Северного Ледовитого океана (СЛО).

В середине 1916 года суда ГЭСЛО «Таймыр» и «Вайгач», после ремонта и перевооружения, также были включены в состав Флотилии в качестве дозорных и сторожевых судов для несения службы в Баренцевом и Белом морях.

В рамках начавшегося переименования в ГГУ на флотах гидрографических подразделений с названиями Отдельные съемки в Гидрографические отряды 13 октября 1916 года Постановлением Адмиралтейств – Совета Морского ведомства №5075 статья 44282 в Отдельной съемке Мурманского берега была введена должность начальника Отряда Северного Ледовитого океана (ГОСЛО). Данное постановление было утверждено императором Николаем II 28 ноября 1916 года. Вполне логичным был доклад ГГУ от 6 января 1917 года императору с просьбой переименовать Отдельную съемку Мурманского берега в ГОСЛО. Однако в деле ГОСЛО в РГА ВМФ не удалось найти документов о решении императора по данному вопросу (*РГА ВМФ фонд Р – 404, дело 2135*). Это можно объяснить тем, что император в то время был в Ставке фронта в Пскове и занимался военными вопросами, а в конце февраля началась Февральская буржуазно – демократическая революция. В результате революции 2 марта (ст. стилия) 1917 года император Николай II отрекся от престола в пользу своего брата Михаила, а 17 марта – был арестован вместе со всей семьей, что оставило прошение ГГУ без рассмотрения, а юридический статус Отдельной съемки Мурманского берега не определенным. Так, 31 января 1917 года начальник ГОСЛО генерал – лейтенант Корпуса гидрографов флота Дриженко Федор Кириллович (*выпускник Морского корпуса 1878 г.*) писал рапорт в ГГУ на бланке Отдельной съемки Мурманского берега.

8 мая 1917 года был издан Приказ по армии и флоту №40, которым начальник ГОСЛО Дриженко Ф. К. был уволен на пенсию. Интересно, что данный приказ подписал морской министр А. Ф. Керенский. Кстати, в этом приказе отсутствует запись о его производстве в генералы Корпуса гидрографов. Приказом по ГГУ от 21 мая 1917 года №301 дела начальника ГОСЛО Дриженко Ф. К. сдал, а принял – полковник Корпуса гидрографов Максимов Георгий Сергеевич (*выпускник Морского корпуса 1896 года, будущий видный советский ученый – гидрограф*), сдавший для этого заведование Геодезической частью ГГУ. Данный приказ был утвержден 8 июня 1917 года Приказом №61 по Морскому ведомству.

Необходимо отметить, что фактические работы Отдельной съемки Мурманского берега, описавшие с высоким качеством побережье от норвежской границы до современного Мурманска, были остановлены с началом Первой мировой войны осенью 1914 года. Имущество и оборудование Съемки было законсервировано и сдано под охрану в поселке Печенга и Архангельске. 19 марта 1917 года Приказом по ГГУ №5138 по запросу Кольского военного района было разрешено передать во временное пользование имущество со склада в Печенге. 2 октября

1917 года Приказом №31 по ГОСЛО аналогичное имущество со складов в Архангельске было передано в Гидрографическую экспедицию Белого моря (начальник Н. Н. Матусевич).

17 января 1918 года Максимов Г. С. обращается в ГГУ о необходимости оставления в составе ГОСЛО судна «Пахтусов». В ответ на это 30 января 1918 года из ГГУ последовало письмо начальнику ГОСЛО о представлении данных о потребности других судов для выполнения запланированных работ. В РГА ВМФ в фонде Р – 180 (Главное гидрографическое управление), описи 1, деле 4 была найдена информация, что Приказом начальника Гидрографического отряда СЛО №2 от 19 февраля 1918 года был принят на службу окончивший Гидрографическое отделение Морской академии Александр Полушкин в должности исполняющего обязанности начальника партии.

28 февраля 1918 года в ГГУ, в соответствии с запросом от 30.01.1918, была отправлена телеграмма от временно исполняющего должность начальника Гидрографической экспедиции Белого моря Д. Ф. Котельникова о необходимости предоставления для работ тральщиков № №1, 2, 4 и 8 Флотилии СЛО.

26 марта 1918 года в Петрограде Главное Гидрографическое управление (ГГУ) представило в Коллегию Народного Комиссариата по морским делам (Л. Д. Троцкому) доклад (исх. №1142 от 23.03.1918) о необходимости восстановления гидрографических работ на Севере России (*второй, более подробный доклад был представлен 9 апреля*). В докладе, ссылаясь на создание ГОСЛО приказом Наркома Л. Д. Троцкого (*по всей видимости, в январе 1918 года было завершено юридическое переименование Отдельной съёмки Мурманского берега в ГОСЛО, отдельного документа по этому поводу в РГА ВМФ найти не удалось*), предлагалось также создать еще две экспедиции: Западно – Сибирского района СЛО (*гидрографические работы до м. Челюскин в проливе Вилькицкого между Карским морем и морем Лаптевых*) и Восточно – Сибирского района СЛО (*работы от м. Челюскин на восток до м. Дежнева в Беринговом проливе*). При этом в Интернете и некоторых публикациях ошибочно утверждается, что создание этих двух экспедиций предполагалось провести в составе ГОСЛО. На самом деле предполагалось создать еще два независимых подразделения ГГУ для изучения арктических морей, в то время как ГОСЛО продолжало заниматься изучением Баренцева моря и его побережий. При этом в резолюции, на полях доклада в Наркомат по морским делам, были найдены интересные записи. Относительно ГОСЛО: «Возобновить работы Гидрографического отряда Северного Ледовитого океана», так как в тексте доклада было зафиксировано, что Отряд в настоящее время не работает, его состав командирован в другие подразделения, а судно «Пахтусов» находится в распоряжении Службы связи. Относительно Гидрографической экспедиции Западно – Сибирского района СЛО: «2. Восстановить упраздненную во время войны Гидрографическую Экспедицию Северного Ледовитого океана (бывшую Экспедицию Вилькицкого)». Таким образом можно констатировать, что создавалась не новая ГЭСЛО, а возрождалась именно предыдущая, что позволяет считать начальной датой существования ГЭСЛО 1910 год.

В докладе предлагалось назначить начальником первой экспедиции бывшего начальника легендарной ГЭСЛО в 1913—1915 гг. Б. А. Вилькицкого, а второй – командира ледокольного транспорта ГЭСЛО «Вайгач» П. А. Новопашенного, который в ГЭСЛО выполнял обязанности помощника Б. А. Вилькицкого. В докладе также указывается, что данные полярные исследователи активно участвовали в подготовке предложений к данному документу (*РГА ВМФ, фонд Р -898, опись 1*).

Также одним из инициаторов возрождения ГЭСЛО стал один из открывателей Северной Земли в составе предыдущей ГЭСЛО в 1913 г. Неупокоев Константин Константинович, находящийся в момент составления доклада в Архангельске в составе Флотилии Северного Ледовитого океана.

3 апреля 1918 года начальник ГГУ направил письмо (исх. 1262) начальнику ГОСЛО, в котором указывалось, что согласно положительной резолюции Коллегии по морским делам

на доклад ГГУ от 26.03.1918 «предлагается приступить к комплектованию» Отряда. На основании этого письма начальник ГОСЛО Максимов Г. С. 9 апреля издал приказ №12 о приеме на работу командира судна «Пахтусов» Василия Падорина (*последний приказ по ГОСЛО, найденный в РГА ВМФ, датируется 17 августа 1918 года за номером 40*).

15 (нов. ст.) апреля 1918 г. Приказом начальника ГГУ №171 начальником экспедиции Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана (ГЭ ЗСР СЛО) был назначен военный моряк флота (военмор) Б. А. Вилькицкий. В составе Гидрографической экспедиции Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана (ГЭ ЗСР СЛО) должно было работать три отряда: Карского моря (*начальник Д. П. Руденский*), Самоедского берега и Новой Земли, и Обь-Енисейский (*позже его возглавил Неупокоев К. К.*).

В тот же день, 15 апреля, был подписан и приказ №172 о назначении начальником Гидрографической экспедиции Восточно – Сибирского района СЛО (ГЭ ВСР СЛО) военмора П. А. Новопащенко (*РГА ВМФ, фонд Р – 180, опись 1, дело 4*).

Необходимо отметить, что данные назначения были утверждены приказом народного комиссара по морским делам Л. Д. Троцкого №454 только 24 июня 1918 года. Еще более удивительным выглядит предварительное назначение комиссаром Гидрографической экспедиции Западно – Сибирского района СЛО матроса – телеграфиста Максима Шунько (*приказ Наркома Л. Д. Троцкого №433 от 15 июня 1918 года*), участника ГЭСЛО в 1913—1915 гг., о назначении которого скрытно ходатайствовал сам Б. А. Вилькицкий, о чем упоминал в своей книге «Когда, как и кому я служил под большевиками. Воспоминания белогвардейского контр-адмирала», написанной им в Брюсселе в 1942 г., но изданной только после его смерти в 1974 году в Париже (*сейчас это издание доступно в Интернете*).

В ходе работы в архиве ВМФ был найден приказ Л. Д. Троцкого №453 также от 24 июня 1918 года о назначении начальником Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Белом и Баренцевом морях военмора гидрографа – геодезиста Н. Н. Матусевича, исполняющего также обязанности начальника Гидрографической экспедиции Белого моря. Штат Убеко – Север был утвержден в количестве 32 человек (*6 августа 1918 года Н. Н. Матусевич на бланке Убеко – Север еще писал письмо в ГГУ по делам Управления*). Таким образом, можно констатировать, что существующее представление о том, что УБЕКО – Север было создано только в 1920 году не соответствует истине.

2 мая 1918 года из ГГУ было направлено письмо (исх. ном. 1678) в Народный комиссариат по морским делам о потребности судов для организации гидрографических работ на Севере из состава Флотилии СЛО и Балтийского флота. В письме упоминаются 6 подразделений ГГУ на Севере: Дирекция маяков и лоций Белого моря, Гидрографическая экспедиция Белого моря (*для нее из состава Флотилии СЛО предлагалось передать суда «Овцын», «Мурман» и тральщики №№1, 2, 4 и 8*), ГОСЛО (*в скобках, видимо, для напоминания указано: «Мурманский», для него из состава Флотилии СЛО предлагалось передать суда «Пахтусов» и «Колгуев*), ГЭ ЗСР СЛО (*для нее из состава Флотилии СЛО предлагалось передать суда «Таймыр», «Вайгач», «Кунава» и три моторных катера*), ГЭ ВСР СЛО (*для нее из состава Флотилии СЛО предлагалось передать судно «Иней»*), а также Обско – Енисейская партия ГЭ ЗСР СЛО (*для нее предлагалось передать несколько судов с Балтийского флота*).

11 мая 1918 года из ГГУ было направлено письмо в Коллегию по Управлению воздушным флотом (исх. ном. 52), в котором просило содействия в выделении гидропланов для двух планируемых аэростанций в Карском море для обеспечения безопасности плавания, проведения ледовой разведки и содействия развитию промыслов. Таким образом, можно констатировать, что руководство ГГУ подходило к развитию гидрографических работ на Севере с размахом и современным подходом.

30 мая 1918 года после получения положительного заключения на письмо в Коллегию по Управлению воздушным флотом о выделении Экспедиции «воздушных кораблей типа

«Илья Муромец» Б. А. Вилькицкий пишет письмо в ГГУ (исх. ном. 231) «о сформировании при Экспедиции специального отряда этих Кораблей». Для реализации этого Б. А. Вилькицкий просит Управление ускорить выделение ассигнований.

На основании данного письма, затем было подготовлено письмо от начальника ГЭ ЗСР СЛО Б. А. Вилькицкого в Морской Генеральный штаб с просьбой о выдаче распоряжения фирме «Братьев Нобель» об отпуске с их складов двух тысяч пудов бензина и двух тысяч пудов керосина для нужд авиационных отрядов Экспедиции СЛО морскому летчику Бересневичу Л. А. (*выпускник Морского кадетского корпуса 2 мая 1914 года*).

6 июня 1918 года Б. А. Вилькицкий выступил на 3-м делегатском съезде моряков Флотилии СЛО с докладом о необходимости подготовки экспедиции к устьям сибирских рек. В нём он подчеркнул необходимость посылки экспедиции как для изучения условий плавания и установки навигационного оборудования (*с тем, чтобы северным путём можно было завозить и хлебные запасы*), так и с целью замены зимовщиков на немногочисленных на тот момент времени полярных радиостанциях. Съезд эти предложения полностью поддержал, благодаря чему в распоряжение Б. А. Вилькицкого впоследствии были выделены легендарные транспорты предыдущего ГЭСЛО «Таймыр» и «Вайгач», посылное судно «Бакан» и ряд других (*Протокол п. 5 от 6.06.1918, РГА ВМФ, ф. р-19, оп. 1, д. 24, л. 11—14*).

1 июля 1918 года начальник ГГУ направил письмо начальнику ГЭ ЗСР СЛО (исх. ном. 725) о том, что согласно приказу №403 Коллеги Наркомата по морским делам, должности военных гидрографов приравнены к морякам военного флота.

2 июля 1918 г. Совет народных комиссаров (Совнарком) Республики принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об отпуске одного миллиона рублей на снаряжение Гидрографической экспедиции Западно-Сибирского района СЛО с последующим утверждением этой суммы Комиссией Совнаркома на следующий день – 3.07.1918.

Гидрографическая экспедиция Восточно-Сибирского района (ГЭ ВСР) СЛО ввиду удаленности района работ комплектовалась очень медленно. В РГА ВМФ в фонде Р – 898, опись 1 найдена переписка Б. А. Вилькицкого с каким-то ученым по имени Лев Леонидович, в которой указано, что на вопрос о состоянии ГЭ ВСР Борис Андреевич рекомендует обратиться к начальнику данной экспедиции П. А. Новопашенному, располагающемуся по адресу: Петроград, Крюков канал, д. 6.

В Интернете найдены сведения, что в начале 1919 года П. А. Новопашенный был главным редактором журнала «Морской сборник», в июле того же года убыл из Петрограда и перешел в армию Юденича.

В начале июля 1918 года Б. А. Вилькицкий с группой офицеров, которым роздал для провоза 800 000 рублей из выделенного миллиона на экспедицию, прибыл в Архангельск. Личный состав экспедиции разместился на транспортах «Вайгач» и «Таймыр». 24 июля Б. А. Вилькицкий на бланке ГЭ ЗСР СЛО отправил письмо командирам транспортов «Вайгач» (военмор А. И. Клисс, экипаж 41 человек) и «Таймыр» (военмор П. В. Тихменев, экипаж 50 человек) о необходимости подготовки их к выходу к 1 августа. К моменту выхода в море в экспедиции состояло 22 человека административного состава и 103 человека команды.

Однако 2 августа 1918 года в Архангельске произошел антибольшевистский переворот и весь состав ГЭ ЗСР СЛО перешли на сторону Правительства Верховного управления Северной области (*данное Правительство 16 октября 1919 году произвело Б. А. Вилькицкого в чин контр-адмирала*).

16 августа 1918 г. суда «Таймыр» и «Вайгач» под руководством Б. А. Вилькицкого убыли из Архангельска для проведения экспедиции в устье реки Енисей. Предполагалось: построить радиостанцию в селе Дудинка, снабдить припасами радиостанцию на острове Диксон и заменить ее персонал. К сожалению, во время похода 8 сентября погибло судно «Вайгач», выскользившее в тумане на банку у мыса Ефремов Камень в Енисейском заливе (*обнаружено на дне*

гидрографами Северного флота, включая специалистов Нашей экспедиции, в 2020 г., а подтверждено документально летом 2021 г.) Доставив продовольствие на полярные станции и приняв на борт некоторое количество продовольствия в устье Енисея, ГЭСЛО вернулась в Архангельск в октябре.

18 августа 1918 года Коллегия по морским делам направило в ГГУ письмо об оставлении при Управлении в Петрограде гидрографа – геодезиста Матусевича Н. Н., начальника Убеко – Север и Гидрографической экспедиции (ГЭ) Белого моря, в связи с тем, что выполнение заданий экспедициями в настоящее время не осуществимы. Тем не менее, 31 августа начальник ГГУ направил письмо в Убеко – Север (исх. ном. 3272) о том, что Котельников Д. Ф. – Врид начальника ГЭ Белого моря назначается в Управление на должность начальника партии. В октябре в ГГУ еще поступали письма от Убеко – Север, в частности, 28 октября.

30 августа 1918 года от члена Коллегии Наркомата по морским делам С. Е. Сакса в ГГУ пришло предписание (исх. ном. 673) о том, что в связи с началом Гражданской войны и интервенцией Антанты на границах России, немедленно начать расформирование всех экспедиций Управления. В предписании указывалось: «1. Имущество сдать на склады порта. 2. Продукты сдать в Продсклад. 3. Суммы отпущенные сдать в Казначейство. 4. Личный состав расформировать». Данное указание было разослано ГГУ в Убеко – Север, ГЭ ЗСР СЛО и ГЭ ВСР СЛО.

Обращает на себя внимание то, что предписание С. Е. Сакса не было разослано в ГОСЛО. С учетом того, что последний найденный в РГА ВМФ приказ начальника ГОСЛО №40 датируется 17 августа, то можно предположить, что ГОСЛО к 30 августа было либо ликвидировано, либо включено в ГЭ Белого моря. Сам начальник ГОСЛО в августе 1918 года был назначен начальником Дирекции гидрографии и штурманского дела Убекобалта. Также в архиве РГА ВМФ Р-898 найдена запись, что судно «Лейтенант Пахтусов», ранее принадлежавший Отдельной съемке Мурманского берега, а затем ГОСЛО, было включено в состав ГЭ БМ 18 апреля 1920 года, но 22 июня 1920 года было передано в ГЭСЛО, которое стало так называться вместо ГЭ ЗСР СЛО.

На основании предписания С. Е. Сакса, начальник ГГУ 5 сентября отправил данное указание в ГЭ ЗСР СЛО (исх. ном. 3352), 10 сентября – в ГЭ ВСР СЛО (исх. ном. 3415), а 20 сентября – в Убеко – Север (исх. ном. 3659). При этом в своих письмах ГГУ, несмотря на фразу С. Е. Сакса: «немедленно расформировать», указывало: «3. Приступить к расформированию личного состава. Последнее произвести с таким расчетом, чтобы не нарушить научных работ по подготовке экспедиций. Вместе с тем представить мне списки всего личного состава с указанием кого необходимо оставить в первую очередь». Таким образом можно констатировать, что руководство ГГУ саботировало предписание о немедленном роспуске всех Экспедиций Управления.

9 сентября 1918 года заместитель начальника ГЭ ЗСР СЛО – начальник отряда военмор Юркевич К. отправил в ГГУ письмо на бланке экспедиции (исх. ном. 941) о том, что после беседы с С. Е. Саксом было принято решение об оставлении в экспедиции 30 человек вместо 192 человек на 01.09.1918.

14 сентября 1918 года начальник ГЭ ВСР СЛО военмор П. А. Новопашенный направил письмо в ГГУ (исх. ном. 565), в котором представил списки личного состава в трех категориях. Первая группа: необходимые к оставлению – 12 человек, вторая группа: желательна к оставлению – 5 человек и третья группа: не необходимая – 18 человек. 20 сентября из ГГУ пришел ответ, что необходимо уволить «тотчас» конкретных офицеров из группы 1, двоих офицеров из группы 2 и всех перечисленных в группе 3. Таким образом в экспедиции было оставлено 12 человек.

21 сентября 1918 года начальник ГГУ направил письмо в Коллегию Наркомата по морским делам (исх. 3683), в котором докладывал, что приступил к расформированию экспедиций, а для остающегося личного состава в них имеющихся ассигнований достаточно.

11 октября 1918 года Коллегия Наркомата утвердила решение ГГУ, при этом указала, что оставшиеся от 1 млн рублей 200 000 рублей для ГЭ ЗСР СЛО не выдавать, так как к тому моменту времени было известно, что данная экспедиция перешла на сторону Белого движения.

Только 11 августа 1919 года Коллегия Наркомата по морским делам своим письмом (исх. ном. 244) уведомила ГГУ, что утвердила списки оставленных в Убеко – Север, ГЭ ВСР и ГЭ ЗСР. В архивах РГА ВМФ была найдена также переписка начальника ГЭ Белого моря Н. Н. Матусевича о том, что в экспедиции достаточно ранее назначенных ассигнований и поэтому дополнительных средств не требуется. Видимо поэтому это подразделения ГГУ и не было включено в список на сокращение.

Перейдя на сторону правительства Северной области, Б. А. Вилькицкий активно вел переписку с различными организациями, перешедшими на сторону Белого движения и в том числе с Правительством А. В. Колчака в Омске. Все письма исполнялись на бланке ГЭ ЗСР СЛО с указанием в подписи воинского звания «капитан 1 ранга».

На 20 мая 1919 года в экспедиции в административном составе числилось 8 человек: начальник экспедиции, начальник Отряда Карского моря, 4 начальника Отдельных партий, среди которых начальник Отдельной партии промера «Б» старший лейтенант Неупокоев К. К., и 2 начальника партии.

27 мая 1919 года штат административного состава ГЭ ЗСР СЛО составлял 85 человек, а команды – 213 человек.

3 июня 1919 года генерал – губернатор Северной области утвердил новый штат экспедиции: административный состав – 104 человека (включая таковой персонал на судах), а команды – 184 человека.

В делах фонда нашлась переписка от 15 июня 1919 года, что для комплектации команды экспедиции привлекались добровольцы – бывшие военнослужащие, прибывшие из германского плена.

В августе 1919 года Б. А. Вилькицкий, кроме отряда гидрографических судов ГЭ ЗСР СЛО, возглавил очередную экспедицию общим числом уже из 19 судов для похода через Карское море к устью реки Енисей и обратно для доставки продовольствия в голодающую Архангельскую губернию. В октябре большинство судов вернулось в Архангельск с продовольствием. Старший лейтенант К. К. Неупокоев в ходе этого похода командовал отрядом из пяти гидрографических судов: «Иней», «Орлик», «Шуя», «Полезный» и «Анна», которые остались в Омске и вошли в состав Отдельного гидрографического Обь-Енисейского отряда, который он возглавил с 27 июля в соответствии с приказом по ГЭСЛО №216, утвержденный приказом командующего Флотилией СЛО №875 от 19.08.1919. За успешное проведение операции по переходу судов к острову Диксон Б. А. Вилькицкий 5 сентября обратился к Морскому министру правительства А. В. Колчака в Омске по производству Неупокоева К. К. в капитаны 2 ранга и представлению к награде.

11 августа 1919 года Информационное отделение ГГУ в Москве представило в ГГУ в Петрограде (исх. ном. 244) согласованные списки Управляющим морским комиссариатом (Упморком) личного состава Убеко – Север, ГЭ ЗСР СЛО и ГЭ ВСР СЛО. Примечательно, что от лица ГЭ ВСР СЛО первоначальную информацию от 18 июля представил начальник Ленско – Колымского отряда Коптев (*инициалы, к сожалению, в документе не указаны, а в Интернете их также найти не удалось*), что можно свидетельствовать, что к этому моменту начальник ГЭ ВСР СЛО Новопаппенный П. А. покинул свою должность, перейдя в июле в армию генерала Юденича.

Примечательно, что в октябре 1919 года, после возвращения из экспедиции, Б. А. Вилькицкий отправлял письма адресатам на бланке ГЭ ЗСР СЛО, но подписывался уже как начальник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) в звании контр –

адмирала. Информации о ГЭ ВСР СЛО в переписке ГГУ с этого времени больше не встречается.

28 октября Б. А. Вилькицкий издал приказ №258 уже на бланке Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана об условных адресах командного состава Севера для «сношения» с ними в телеграфных сообщениях. Так, например, командующий Морскими силами Северной области – «КОМОРСК», начальник ГЭ Белого моря – «НАБЕЛМОП», а сам начальник ГЭСЛО – «НАЛЕДОК».

На 1 ноября 1919 года в административном составе экспедиции числилось: 7 офицеров и классных чинов, в том числе надворный советник Розе Н. В., 4 прапорщика и 6 мичманов. К тому моменту времени экспедиция обслуживала радиотелеграфные станции на острове Диксон, на берегу в Югорском Шаре и в Карских Воротах. На станциях, в основном, было по 2 человека администрации и по 7—8 человек рабочих.

В декабре 1919 года при ГЭСЛО в Архангельске Б. А. Вилькицким были учреждены шестимесячные Гидрографические курсы с 15 декабря 1919 года по 15 июня 1920 года. Приказом по ГЭСЛО (*на бланке уже фигурирует именно это название*) №308 от 10 декабря заведующим Курсами был назначен топограф генерал – майор Шорин П. С., служивший в экспедиции на должности помощника начальника. Приказом №309 были зачислены первые слушатели в количестве 11 человек. Приказом №310 также от 10 декабря были назначены из состава экспедиции преподаватели: подполковник Корпуса гидрографов Козлов С. И., старший лейтенант Анцев Д. Р., старший лейтенант Духович М. Ф., надворный советник Розе Н. В., коллежский асессор Гейльман В. К. и кандидат горных наук Дембский Е. А. Затем преподавателем по синоптической метеорологии был назначен заведующий Гидрометеорологической центральной станцией в Архангельске Березкин В. А., которому на тот момент было 21 год!

В январе 1920 года Курсы насчитывали уже 30 слушателей: 15 человек от ГЭСЛО и 15 человек от Военно – топографического отделения Штаба главнокомандующего. Слушателям преподавались следующие дисциплины: Топография, Морская опись (промер), Метеорология, Гидрология, Биология, Фотография. Приглашенным преподавателям устанавливалась ставка 25 рублей за час.

19 – 21 февраля 1920 г. Б. А. Вилькицкий, в связи с приближением к Архангельску Красной армии, руководил операцией по эвакуации Северной армии генерала Миллера из Архангельска, одновременно командуя ледокольным пароходом «Ярославна», а затем и «Косьма Минин». Оставив во льдах Белого моря пустую «Ярославну», с разобранными еще при ремонте ранее двигателями, «Минин» прибыл в Тронхейм, где был интернирован, а эвакуируемые были размещены в специальном пересылочном лагере.

Перед своим убытием Б. А. Вилькицкий официально передал командование ГЭСЛО своему заместителю Розе Н. В., издав об этом свой последний приказ №25 от 18 февраля 1920 г. В приказе указано: *«Вследствие эвакуации офицеров начальствование экспедиции передал надворному советнику Н. В. Розе, помощниками его остаются П. С. Шорин и С. Ф. Знаменский. Все научные материалы, приборы, библиотеку и т. п. предлагаю сдать на хранение в Гимецентр. Все имущество судовое, провизия, обмундирование остается на ответственности содержателей. Команду экспедиции прошу оказать моему заместителю необходимое содействие для охраны оставляемого государственного здания. Начальник экспедиции контр – адмирал Б. Вилькицкий»* (РГА ВМФ, фонд Р – 898, опись 1, дело 18, стр. 44).

Б. А. Вилькицкий

В 1920 г. эмигрировал в Англию, но после многочисленных обращений к нему советской власти и лично Л. Б. Красина все же взялся за организацию двух Карских экспедиций из Лондона, которые успешно провел в 1923 и 1924 годах. Интересные сведения о жизни Бориса Андреевича после Революции и до 1925 года и его отношении к большевикам можно почерпнуть из его книги «Когда, как и кому я служил под большевиками...», написанную им в 1942 году в Брюсселе, но изданную только после его смерти в 1974 году в Париже. Сейчас это издание доступно в Интернете.

В 1926—1928 годах работал начальником гидрографической бригады в Конго, затем вернулся в Брюссель, где работал бухгалтером и учителем русского языка, но умер в нищете в 1961 году в богадельне с названием «Русский дом».

20 ноября 1996 г. мне довелось участвовать в восстановлении исторической справедливости, в качестве командира роты Почетного караула. Так, по инициативе и при финансовой помощи Главного управления навигации и океанографии Минобороны, которое, в 1908—1913 гг. возглавлял отец Бориса Андреевича, Андрей Ипполитович, было осуществлено торжественное перезахоронение останков Б. А. Вилькицкого из Брюсселя на Смоленское кладбище Санкт-Петербурга рядом с могилами его отца и родного брата Юрия (1888 – 1905). Основной причиной перезахоронения стало известие из Брюсселя о том, что из-за не внесенной своевременно платы за место на кладбище, могилу было запланировано снести. Перезахоронение проходило при большом стечении действующих и отставных офицеров-гидрографов, идущих вслед за гробом. После захоронения, мимо могилы Бориса Андреевича, его отца и брата, отдавая ему последние заслуженные воинские почести, торжественным строем с развернутым Андреевским стягом прошла рота Почетного караула Ленинградской военно-морской базы, под моим командованием, с палашом наголо.

15 февраля 1920 г. в Архангельске Главным Гидрографическим управлением Республики было воссоздано Управление по безопасности кораблевождения на Белом и Баренцевом морях (Убеко – Север, фонд 457 РГА ВМФ), в последующем ставшим Гидрографическим управлением Северного флота. В делах фонда указывается, что кредитование ГЭСЛО и Гидрографической экспедиции Белого моря начало осуществляться через Убеко – Север.

26 февраля 1920 года новый начальник ГЭСЛО Розе Н. В. своим приказом №1 объявил о вступлении в должность: «*Объявляю по Экспедиции, что сегодня, согласно приказа Вр. Командующего Морскими силами за №27 я вступил на должность Начальника Гидрографической Экспедиции Северного Ледовитого океана*» (РГА ВМФ, фонд Р – 898, опись 1, дело 18).

7 марта 1920 года в ГЭСЛО из Красноярска пришла телеграмма от начальника Отдельного Обско-Енисейского отряда экспедиции Неупокоева К. К. с просьбой в навигацию 1920 года доставить к острову Диксон несколько гидрографических судов.

На 11 марта 1920 года в ГЭСЛО числилось 40 человек административного состава, включая командиров судов и их помощников.

На 1 апреля 1920 года всего по штату в ГЭСЛО числилось 175 человек, а по факту – 121.

С 18.04.1920 суда «Таймыр», «Пахтусов», «Мурман» (ранее «Андрей Первозванный», а с 1932 г. «Мгла») вошли в составе отряда судов Гидрографической экспедиции Белого моря. Всего в состав экспедиции входило 6 гидрографических судов, 4 моторных катера и 7 карабасов (фонд Р-552 РГА ВМФ).

Пока начальник Гидрографической экспедиции Белого моря Н. Н. Матусевич в Петрограде проводил организационную работу по ее финансированию, оперативную работу в Архангельске в должностях заместителя начальника выполняли начальники гидрографических

партий экспедиции: в 1918 – 1919 гг. – подполковник-гидрограф Третьяков В. В., подполковник-гидрограф Котельников Д. Ф., подполковник-гидрограф Костромитинов В. В., подполковник-гидрограф Федоров Ф. Ф., полковник-гидрограф Арский А. Н. В 1920 – 1921 гг. – капитан-гидрограф, а затем военмор (военный моряк) Лукьянов В. С.

Приказом от 26 июня 1920 г. был определен следующий состав Морских сил Северного моря:

1. Морской отряд.
2. Речная флотилия.
3. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана.
4. Гидрографическая экспедиция Белого моря.
5. Дирекция маяков и лоции Белого моря.
6. Суда береговой обороны Мурманского района.
7. Водолазно-спасательная партия.

Таким образом, в составе Флотилии существовало сразу две гидрографические экспедиции, но с разными задачами.

На 16 июня 1920 года по штату в ГЭСЛО числилось 87 военморов, по факту – 55, по штату команда – 221 человек, по факту – 155. В экспедиции также числились гидрографические суда: «Таймыр», «Бакан», «Беднота», «Арктур», а также катера «Денеб», «Маркабы» и «Стружок».

В июле-октябре 1920 г. были возобновлены работы ГЭСЛО в Баренцевом и Карском морях. В 1920—1921 гг. экспедицией ГЭСЛО на судне «Таймыр» под руководством Н. В. Розе были выполнены отдельные рекогносцировочные описи в губах Чёрная, Каменка, в районе мыса Желания архипелага Новая Земля в Баренцевом море, начат промер в проливе Карские Ворота, а также для выбора места строительства радиостанции, произведена морская опись восточного берега архипелага Новая Земля от залива Благополучия до мыса Желания.

В 1920 году, после окончания первых двух курсов Горного института, в составе ГЭСЛО работал будущий видный ученый и инженер-контр-адмирал Всеволод Александрович Березкин (1899—1946), окончивший в 1922 году Военно-морское гидрографическое училище (в 1924 г. – заочно окончил Географический факультет Петроградского государственного университета, а в 1928 году Гидрографический факультет Военно-морской академии), после чего получивший назначение в ГЭСЛО на должность младшего прораба.

В 1921 году в составе ГЭСЛО начал работать старшим производителем работ в будущем известный полярный ученый Владимир Юльевич Визе (по рождению в Царском селе Waldemar Kurt Blass-Wiese, 1886—1954), принимавший до этого в 1912 году участие в экспедиции Г. Я. Седова в качестве метеоролога. Необходимо отметить, что данную экспедицию Главное Гидрографическое управление не поддержало из-за ее неподготовленности и отсутствия научных целей.

1 июня 1921 года согласно рапорту начальника Штаба морских сил Северного моря личный состав ГЭСЛО был сокращен до 90 человек.

На 31 декабря 1921 года в ГЭ Белого моря и ГЭСЛО числилось всего 22 человека, включая матросов. На период полевых работ набирался временный персонал.

1 июля 1922 года ГЭСЛО на основании Приказа начальника Беломорской флотилии от 25 июня за №398/53 и приказом по ГЭСЛО №311 от 30.05.1922 г. была расформирована (фонд Р – 898 РГА ВМФ), а ее личный состав и суда вошли в состав Гидрографической партии Северного Ледовитого океана Гидрографического отряда Убеко – Север (фонд Р – 457 РГА

ВМФ). С 1922 года начальник ГЭСЛО Розе Н. В. преподавал в Военно-морском гидрографическом училище в Петрограде, в 1942 году по ложному доносу арестован, скончался на следствии...

В 1920—1922 годах Гидрографическая экспедиция Белого моря работала в заливах и Горле Белого моря.

1 июля 1922 года Приказом начальника Беломорской флотилии от 25 июня за №398/54 Гидрографическая экспедиция Белого моря была также расформирована, а личный состав и суда вошли в состав Гидрографической партии Белого моря Гидрографического отряда Убеко – Север (фонд Р – 552 РГА ВМФ).

Таким образом, две отдельные экспедиции: ГЭСЛО и Белого моря, вошли в состав одного Гидрографического отряда Убеко – Север в статусе отдельных партий.

Тем не менее, начальник ГГУ, видимо по инициативе бывшего начальника ГЭ Белого моря Н. Н. Матусевича, написал в январе – феврале 1923 года доклад в Совет обороны о необходимости создания отдельного гидрографического подразделения на Севере, непосредственно замыкающегося не на Убеко – Север, а на само Управление. 7 марта 1923 года данное предложение Советом обороны было одобрено.

14 апреля 1923 года на основании решения Совета обороны Приказом по ГГУ №85 на базе Гидрографической партии Северного Ледовитого океана Гидрографического отряда Убеко – Север был образован Отдельный Северный гидрографический отряд (ОСГО) в количестве 37 штатных единиц, подчиненный Главному Гидрографическому управлению (фонд Р – 548 РГА ВМФ).

Начальником ОСГО был назначен гидрограф-геодезист Н. Н. Матусевич, а заместителем – Н. В. Розе. Командование экспедиции продолжало находиться в Петрограде в распоряжении Главного Гидрографического управления, а на период экспедиций Н. Н. Матусевич убывал в Архангельск, оставляя за себя своего заместителя.

Н. Н. Матусевич

После окончания Морского кадетского корпуса Высочайшим приказом по морскому ведомству №203 Николай Матусевич был произведен 15 сентября 1898 года в чин мичмана с зачислением в Сибирский экипаж. Однако, уже 30 ноября того же года девятнадцатилетний мичман был переведен на Черноморский флот, где в то время в чине капитана 1-го ранга служил его отец.

30 мая 1899 года приказом главного командира Черноморского флота назначен исполняющим должность ревизора (финансист, делопроизводитель, хозяйственник) крейсера «Память Меркурия».

В ноябре-декабре 1899 г. мичман Н. Матусевич в должности вахтенного офицера служил на крейсере «Россия» и на эскадренном броненосце «Сисой Великий».

В начале 1900 года в должности вахтенного офицера находился в заграничном плавании на броненосце «Сисой Великий» и крейсере «Разбойник».

11 июня 1900 года был назначен вахтенным начальником на эскадренный броненосец «Петропавловск», во время службы на котором он участвовал в июле-сентябре в штурме крепости Таку и 18—19 сентября в десанте на Шанхай для занятий оставленных китайцами форттов.

19 декабря 1900 года Николай Матусевич был назначен младшим итурманским офицером эскадренного броненосца «Петропавловск», на котором участвовал в перевозке войск, за что был награжден светло-бронзовой медалью «За поход в Китай».

5 октября 1902 года зачислен слушателем гидрографического отделения Николаевской морской академии при Морском корпусе и 6 декабря того же года Высочайшим приказом произведен в чин лейтенанта.

8 июня 1904 года окончил академию по 1-му разряду с занесением его имени на мраморную доску и награждением двухлетним старшинством в чине, а 1 июля зачислен в итурманские офицеры 1-го разряда.

Однако после начала русско-японской войны, был назначен старшим итурманским офицером крейсера 2-го ранга «Терек», на котором участвовал в августе-октябре 1904 года в Атлантическом океане в досмотре судов на предмет нахождения на борту контрабанды, а затем присоединился к эскадре вице-адмирала Рожественского у острова Мадагаскар.

26 августа 1906 года назначен итурманским офицером крейсера «Память Меркурия».

13 ноября 1906 года был уволен в запас в чине капитана 2-го ранга. Во время нахождения в отставке окончил физико-математический факультет Санкт-Петербургского университета.

6 июля 1909 года вернулся на службу в прежнем чине лейтенанта с переименованием в чин «штабс-капитан» и производством в чин капитана по Адмиралтейству с зачислением во 2-й флотский экипаж и прикомандированием к Главному Гидрографическому управлению. 17 июля того же года был прикомандирован к Главной Николаевской Астрономической Обсерватории в Пулковке для усовершенствования в астрономии и высшей геодезии.

7 марта 1911 года назначен начальником Отдельной съёмки Белого моря.

В 1912 году за заслуги в гидрографических исследованиях арктических морей был избран действительным членом Императорского Русского географического общества.

4 февраля 1913 года Высочайшим приказом Н. Н. Матусевич был зачислен в Корпус гидрографов флота, а 14 апреля того же года произведен в чин подполковника.

19 декабря 1913 года причислен к Главному Гидрографическому управлению.

В январе 1915 года, по инициативе командующего Балтийским флотом адмирала Н. О. Эссена в Гельсингфорсе был открыт Штурманский офицерский класс, заведующим которым был назначен подполковник Н. Н. Матусевич.

10 апреля 1916 года Матусевич был произведен в чин полковника, а 17 октября 1917 года, уже Временным правительством, в чин генерал-майора корпуса гидрографов флота.

Приказом Морского министра России по Управлению Беломорским и Мурманским районами №93 от 16.12.1916 Отдельная съёмка Белого моря была переименована в Гидрографическую экспедицию Белого моря (ГЭ БМ), которую продолжил возглавлять Н. Н. Матусевич, убывавший в Архангельск на период проведения экспедиций в летнюю навигацию (фонд Р – 552 РГА ВМФ).

Занятия с последним набором Временного Штурманского офицерского класса проводились с 1 декабря 1917 года по апрель 1918 года.

Приказом Наркома по морским делам Л. Д. Троцкого №453 от 24 июня 1918 года военмор гидрограф – геодезист Матусевич Н. Н. был назначен начальником Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Белом и Баренцевом морях с оставлением в должности начальника ГЭ БМ.

В 1923 году назначен начальником Отдельного Северного гидрографического отряда (ОСГО), созданного на базе Гидрографической партии Северного Ледовитого океана Гидрографического отряда Убеко – Север, при этом оставив должность начальника Гидрографической партии Белого моря (ГП БМ) Убеко – Север.

13 мая 1924 года стал начальником Северной гидрографической экспедиции (СГЭ) Главного гидрографического управления СССР, созданной по его инициативе на базе ОСГО и ГП БМ Убеко – Север.

В декабре 1931 года, после оставления должности начальника СГЭ, Н. Н. Матусевич становится профессором Военно-морской академии в Ленинграде с присвоением 31 мая 1936 года звания инженер-флагман 2-го ранга.

В 1935 – 1943 годах заведовал Кафедрой гидрографии в Военно-морской академии, а в 1943—1945 годах – Кафедрой кораблевождения.

22 декабря 1939 года Н. Н. Матусевичу было присвоено звание флагмана 1-го ранга, а после введения званий: 4 июля 1940 года – звание генерал-лейтенанта береговой службы.

В 1943 году переаттестован в инженер – вице-адмиралы, а через год стал Заслуженным деятелем науки и техники РСФСР.

В 1947 году избран вице – президентом Географического общества СССР. В том же году по возрасту вышел в отставку, и до конца жизни продолжал преподавать геодезию в ВАММУ имени адмирала С. О. Макарова.

27 мая 1950 года Николай Николаевич умер в Ленинграде и был похоронен на Волковском православном кладбище.

Основные труды: «Мореходная астрономия» (1922), «Записки по теории картографических проекций» (1925), «Руководство по практической геодезии и астрономии» (1932), «Современные методы гидрографических работ открытого моря» (1940—1945).

Именем Н. Н. Матусевича назван один из заливов острова Октябрьской Революции в архипелаге Северная Земля и впадающая в него река, бухта и полуостров на архипелаге Новая Земля, залив на острове Грезм-Белл архипелага Земля Франца-Иосифа и ледник в Антарктиде.

В составе ОСГО продолжили работать начальник Астрономо – геодезической партии И. Д. Жонголович, старший производитель работ В. Ю. Визе, младший производитель работ В. А. Березкин (фонд Р-548 РГА ВМФ).

В. Ю. Визе осенью 1930 года назначен заместителем директора Всесоюзного арктического института (бывший Институт по изучению Севера) при директоре О. Ю. Шмидте, в 1933 году стал членом-корреспондентом Академии наук СССР, в 1935 году – доктором географических наук (такая очередность в наше время немыслима).

В. А. Березкин в 1936 году стал доктором географических наук, в 1937 году – профессором и начальником Кафедры гидрометеорологии Военно-морской академии. С 1943 по 1944 гг. работал начальником Морского управления и заместителем начальника Гидрометеорологической службы Советского Союза, однако из-за проблем со здоровьем, был вынужден оставить эту работу.

ОСГО ГГУ в 1923 – 1924 гг. продолжил проводить гидрографические исследования в Баренцевом море около архипелага Новая Земля.

Важным и заметным событием стало Решение президиума Госплана СССР от 6 февраля 1923 года, в котором, в частности, указывалось: «установить в Маточкином Шаре и на северной оконечности Новой Земли в районе мыса Желания две радиостанции» для обеспечения проводки судов по Северному морскому пути и ведения различных промыслов на Новой Земле и в Баренцевом море.

В состав экспедиции ОСГО вошли гидрографические суда «Мурман», «Купава» и арендованный у Госпароходства ледокольный пароход «Малыгин». В экспедиции, не считая экипажа ледокольного парохода «Малыгин» и строительных рабочих, приняли участие 239 человек.

В 1920 г. ледорез «Малыгин» был затерт льдами и полгода дрейфовал в Карском море, пока не был спасен ледоколом «Святогор» (ныне «Красин», которому почему-то до сих пор не возвращено это красивое старорусское имя).

Место для станции в проливе Маточкин Шар было выбрано у восточного входа в пролив, так как в работе станции значительное место должны были занять наблюдения за льдами Карского моря (далее информация по строительству радиостанции в проливе Маточкин Шар представлена полковником ВМФ в отставке Колобовым Андреем Николаевичем, участником строительства различных сооружений в Белушьей губе острова Южный архипелага Новая Земля, и который волею судьбы оказавшимся родным братом Сергея (выпускник Гидрографического факультета 1977 г., мастер спорта по плаванию), с которым автор летом 1982 г. принимал участие в экспедиции на океанографическом исследовательском судне «Андрей Вилькицкий» и более того не очень удачно помогал ему в паре при игре в домино в кают-компании).

14 августа 1923 года три судна с двумя баржами, нагруженными строительными и другими материалами, вышли в море. Через пять дней суда прибыли к месту назначения – к Ночуеву ручью, где в 1768 – 1769 гг. зимовал со своим судном Федор Розмыслов – один из первых отечественных картографов Новой Земли.

Немедленно началась разгрузка. Для этого пришлось на плечах доставить на берег, подняв на высоту свыше 20 метров, строительные материалы, техническое оборудование и запас продовольствия общим весом в 100 тысяч пудов (1 600 тонн).

Примечательно, что фундаменты жилых домов и хозяйственных построек сооружались из бетона, для чего потребовалось 1 500 пудов (24 тонны) цемента и 4 500 пудов (72 тонны) привозного песка, пригодного для приготовления бетонной смеси.

За полтора месяца на северном берегу пролива Маточкин Шар был построен целый поселок: основное здание станции, жилой дом на пятнадцать комнат, баня, две кладовые, домик для магнитных наблюдений, склады имущества и продовольствия. Была установлена радио-

мачта и оборудована площадка метеорологической станции. Начальником станции назначили Н. П. Кнюпфера.

6 октября 1923 года радиостанция Маточкин Шар начала свою работу. Была установлена двухсторонняя связь с радиостанцией «Юшар» (*построена в 1913 г. на южном берегу пролива Югорский Шар в 37—38 км к северо-западу от п. Амдермы*).

В 1924 году радиостанцию Маточкин Шар преобразовали в Полярную Геофизическую обсерваторию, и до 1926 года она входила в состав Северной гидрографической экспедиции, после чего была передана гражданскому ведомству. В последующие годы эта радиостанция играла заметную роль в оперативном обслуживании Карских морских экспедиций.

В мае 1924 года суда ОСГО доставили членов Северной научно-промысловой экспедиции под руководством Р. Л. Самойловича на Новую Землю для изучения ее восточного побережья.

2 января 1924 года Н. Н. Матусевич представил доклад в ГГУ (фото 3 и 4) о необходимости создания Северной Гидрографической экспедиции на базе ОСГО и Гидрографической партии Белого моря Гидрографического отряда Убеко-Север, обосновав ее штат в количестве 33 единиц (здесь и далее данные из фонда Р-180 РГА ВМФ):

«Ввиду того, что Президиум Госплана утвердил представленную Главным Гидрографическим управлением пятилетнюю программу гидрографических работ и на январь месяц отпущены средства по представленной смете, приходится теперь же приступить к подготовке организационных работ и проведению в жизнь тех мероприятий, которые дали бы возможность Главному Гидрографическому управлению с самого начала навигации 1924 года начать осуществлять эту пятилетнюю программу. Из настоящего рапорта видно, какие именно меры я полагаю нужным провести в жизнь, дабы весна застала нас подготовленными к работам.

Основной мерой, я полагаю, будет образование «Северной Гидрографической Экспедиции», как штатного учреждения Моркома (Морского комитета по изучению Севера), взамен временно существовавшего на операционные расходы Отдельного Северного Гидрографического отряда, который по своим размерам и организации не подходит для ведения описных работ в таком масштабе, как предусмотрено 5-ти летней программой.

Сформировать Северную Гидрографическую Экспедицию, с тем расчетом, чтобы она, войдя в календарную программу Моркома на текущий операционный год, сделалась штатным учреждением Морского Ведомства, можно следующим образом: Гидрографический отряд Убекосевера и г/с. г/с. «МУРМАН» и «КУПАВА» и входящие в календарную программу Морведа (Морского ведомства), всего 67 вакансий О. С. Г.О. слить воедино, под названием «Северной Гидрографической Экспедиции» /С.Г.Э./ Команды этих судов с переводом в С. Г. Э. переходят на особые ставки с содержанием на средства по §27 – му; этим переводом освобождается 57 вакансий; комсостав в количестве 9 человек входит в штатное число должностей С. Г. Э., общее штатное число коих, согласно прилагаемого проекта штата /приложение 1/, исчисляется всего в 33 человека.

В число этих 33 человек войдут и те 9 лиц комсостава, которые находятся сейчас в Отряде Убекосевера и, перейдя в Экспедицию – будут на штатных должностях. Таким образом, эта мера, вводя нужное число вакансий штатных должностей по Морведу, дает экономии Морведу в смысле календарной программы на 34 вакансии.

Штатные должности С. Г. Э. в числе 33 получают содержание из §1-го ст. 2 – й за счет упразднения указанных выше 67 вакансий по Убекосеверу и входят, таким образом, в календарную программу Морведа. Остальные лица, потребные на текущее лето для работ, согласно проекту программы гидрографических работ, не входя в число штатных должностей, содержатся из операционных сумм по §27-му; причем, и из этих должностей большая часть нанимается на время работ, а круглый год содержатся минимальное число лиц. В рав-

ной степени и команда береговых партий, и гидросудов, нанимается лишь на 6 месяцев с тем, что круглый год содержится самое малое количество ее. Исходя из переменного состава судов и береговых партий, а также из того, что они не будут получать военно-морского пайка, получая оклады по особым ставкам, мне кажется, что устанавливать таблицы комплекта-ции судов и береговых партий, не стоит; количество команды всегда будет строго согласовано с характером работ и будет меняться ежегодно в зависимости от действительной потребности в рабочей силе и размера отпущенных средств.

Гидрографические суда Северной Гидрографической Экспедиции «МУРМАН», «КУПАВА» и «АЗИМУТ» материалами для плавания по части икиперской и машинной, равно как и углей, снабжаются от Убекосевер по положению, согласно программы плавания судов Морведа на 1923—1924 годы. На будущий год запасы и материалы для плавания получают от Убекосевера по заявкам в общем плановом порядке для всего Морведа.

Таким образом, внешняя сторона организации Северной Гидрографической экспедиции будет представляться так: Комсостав и политсостав получают оклады по единому военно-морскому тарифу: штатные по §1-му ст. 2-й, а нештатные по §27. Хозяйственно-административный персонал, числом 10 человек, а команды судов и береговых партий и дополнительный технический персонал содержатся за счет операционных сумм по §27.

Северная Гидрографическая экспедиция состоит из 3-х отрядов: Мурманского, Печерского и Новоземельского, согласно распределения районов работ, причем на Новоземельский отряд, кроме гидрографических работ, возлагаются строительные работы по сооружению радиостанций на Новой Земле. Число судов пока определяется тремя: «МУРМАН», «КУПАВА» и «АЗИМУТ»; число же береговых партий не фиксируется, а определяется ежегодно, с одной стороны программой работ, а с другой – размером кредитов, отпущенных на работы.

Внутренняя организация такова: в период работ весь состав С. Г. Э. находится в плавании, базируясь на Архангельске. В зимнее время в Архангельске остается при зимующих судах и при базе часть состава, а именно: 1 начальник партии, 1 командир, 3 младших производителя работ, 3 комиссара гидросудов, 1 заведующий хозяйством и зимний состав команд судов. Эти 9 штатных лиц С. Г. Э. получая жалованье по §1-му ст. 2 и базируясь постоянно на Архангельск, денежное довольствие равно как в/м (военно-морские) пайки, так и обмундирование /штатное/ получают от Убекосевера, в календарную программу которого вносятся эти 9 вакансий С. Г. Э. На содержание вольнонаемной команды в зимнее время, переводятся из §27 необходимые суммы, согласно месячным расписаниям. Для надобностей хозяйственных и для хранения запасов имущества судов и хранения запасов имущества судов и береговых партий в Архангельске устраивается база, для которой я просил передать дом №26 по набережной в Соломбале.

Остальной комсостав возвращается в Главное Гидрографическое Управление для составления отчетов и службы в Гидрографии, команда и часть комсостава, по окончании работ, увольняются. Что касается тех 24 штатных должностей С. Г. Э., которые будут зимовать в Петрограде, то они на зимнее время прикомандировываются к Главному Гидрографическому управлению для получения штатного обмундирования и продовольствия, числятся как Г. Г. У. за Петроградским портом.

Однако, полное отсутствие каких-либо законоположений, касающихся гидрографических работ, заставляет настаивать, чтобы тот проект положения о гидрографических частях, который находится в морском Штабе Республики, теперь же был – бы направлен в РВС (Реввоенсовет) для утверждения.

Проект положения о гидрографических частях, выработанный в прошлом году, в последний мой проезд в Москву, был подвергнут обсуждению в Штабе и та его часть, которая охватывает общие вопросы организации и положений, в общем согласована со взглядами Штаба

и может идти на утверждение РВС. Надо только поручить Представителю Гидрографии при Штабе настоять на скорейшем направлении этого проекта на окончательное утверждение.

Часть же этого положения, обнимающая вопросы хозяйственного характера, оставлена была штабом без рассмотрения, как требующая согласования с Хозупром (Хозяйственным управлением Штаба). Поэтому необходимо представителю Гидрографии поручить взять этот проект из организационного отдела Штаба и направить в Хозупр для рассмотрения и в кратчайший срок вернуть в Гидрографию для окончательной редакции до представления в РВС на утверждение. Необходимость возвращения проекта в Главное Гидрографическое Управление для окончательной редакции вызывается тем обстоятельством, что до утверждения этого положения, необходимо выяснить какие же поправки и изменения будут внесены Хозупром.

В равной степени необходимо урегулировать вопрос о труде и нормах оплаты его. В настоящее время составляется в Отряде проект договора РВС с ВЦСПС, в котором все эти вопросы будут разработаны и по готовности будет представлен дополнительно, после чего необходимо будет просить Моретареси направить его в кратчайшие сроки в РВС для заключения с ВЦСПС, ибо раньше его утверждения нельзя начать комплектовать Экспедицию командой. Впредь до утверждения такого договора, я не предполагаю переводить имеющую команду с военных ставок. В силу этого обстоятельства, та экономия в 34 вакансии, о которой было выше сказано, фактически может быть осуществлена лишь после перевода команд с военно – морских ставок на договорные.

Таким образом, прошу ходатайства Главного Гидрографического Управления по следующим вопросам, требующим санкции Высшего Морского Командования:

Первое: образовать для гидрографических работ в Северных морях «Северную Гидрографическую Экспедицию», согласно прилагаемого при сем штата.

В состав плавучих средств Экспедиции зачислить гидрографические суда «Азимут», «Мурман» и «Купава» и моторные катеры «Кольвица» и «Светлана», без утверждения таблиц комплектации их, как комплектуемых командами с вольного найма.

Второе: Расформировать Гидрографический Отряд при Убекосевере.

Третье: Просить Штаб Морских Сил Республики в кратчайший срок представить на утверждение РВС проект положения о гидрографических частях Главного Гидрографического Управления.

*Начальник Отряда Н. Матусевич
Комиссар (неразборчиво)».*

К докладу был предложен проект штата СГЭ:

Начальник Экспедиции – 1 ед., разряд 27, гидрограф – геодезист

Комиссар – 1 ед., разряд 27

Секретарь комиссара – 1 ед., разряд 19

Начальник отряда – 2 ед., разряд 25, гидрографы – геодезисты

Командиры гидрографических судов

– начальники судовых гидрографических партий – 3 ед., разряд 22, гидрографы

Комиссары судов – 3 ед., разряд 22

Начальник Астрономо – геодезической партии – 3 ед., разряд 23, гидрографы – геодезисты

Начальник Береговой гидрографической партии – 3 ед., разряд 21, гидрографы

Врач Экспедиции – 1 ед., разряд 22

Старшие производители гидрографических работ – 6 ед., разряд 19, гидрографы

Младшие производители гидрографических работ – 8 ед., разряд 18, гидрографы

Заведующий хозяйством – 1 ед., разряд 18

Итого: 33 человека

В докладе также было предложено на зиму оставлять в Архангельске 9 штатных единиц (командиров гидрографических судов и технический персонал). Как видно на представленном оригинале доклада Н. Н. Матусевича (фото 4), кем-то в ГГУ после прочтения доклада и подготовки своего варианта был переставлен порядок результирующих выводов.

14 января 1924 года начальник ГГУ, на основе доклада Н. Н. Матусевича, представил доклад Помощнику по морским делам Главнокомандующего Вооруженными силами Республики о необходимости создания СГЭ, ее штате и ее финансировании (фото 5—6):

«Вследствие утверждения Президиумом Госплана представленной Главным Гидрографическим Управлением пятилетней программы гидрографических работ и вероятного ассигнования кредитов в ближайшее время для производства работ на Севере, Управление при сем представляет Вам свои соображения по вопросу об организации этих работ, на предмет его рассмотрения и проведения в жизнь тех мероприятий, кои являются подготовительными в организации дела и которые должны быть теперь же проведены в жизнь, дабы весна нас застала организационно – подготовленными.

Основной мерой будет образование «Северной Гидрографической экспедиции», как штатного учреждения Морского Ведомства, взамен временно существовавшего на операционные кредиты Отдельного Северного Гидрографического Отряда, который по своим размерам и организации не подходит для ведения описных работ в таком масштабе, как предусмотрено пятилетней программой.

Сформировать Северную Гидрографическую Экспедицию с тем расчетом, чтобы она, войдя в календарную программу Морского Ведомства на текущий операционный год, сделалась бы штатным учреждением, можно следующим образом: Гидрографический Отряд Убекосевера и гидрографические суда «МУРМАН» и «КУПАВА» и входящие в календарную программу Морведа всего 67 вакансий О. С. Г.О. слить воедино, под названием Северная Гидрографическая Экспедиция» /С.Г.Э./ Команды этих судов, с переводом в С. Г. Э., переходят на особые ставки, с содержанием на отпускаемые для производства работ средства, т. е. по §27-ому, этим переводом освобождаются 57 вакансий; комсостав в количестве 9-ти человек, входит в штатное число должностей С. Г. Э., общее штатное число коих, согласно прилагаемого проекта штата /приложение №1/, исчисляется всего в 33 человека. В число этих 33-х человек войдут и те 9 лиц комсостава, которые находятся сейчас в Гидрографическом Отряде Убекосевера и, перейдя в Экспедицию, окажутся на штатных должностях. Таким образом эта мера, вводя нужное число вакансий штатных должностей ДАЕТ ЭКОНОМИЮ МОРСКОМУ ВЕДОМСТВУ В 34 ВАКАНСИИ, В СМЫСЛЕ КАЛЕНДАРНОЙ ПРОГРАММЫ.

Штатные должности С. Г. Э., в числе 33-х, получают содержание из §1-го, ст. 2 – ой за счет упразднения указанных выше 67 вакансий по Убекосеверу и входят таким образом в календарную программу Морведа. Остальные лица, потребные на текущее лето для работ, согласно проекту программы гидрографических работ, не входя в число штатных должностей, содержатся на операционные суммы по §27-ому, причем и из этих должностей, большая часть нанимается только на время работ, а круглый год содержится минимальное число лиц. В равной степени и команда береговых партий и судов нанимается лишь на 6 месяцев с тем, что круглый год содержится самое малое количество ее. Исходя из переменного состава судов и береговых партий, а также из того, что они не будут получать военно – морского пайка, получая оклады по особым ставкам, Управление считает, что устанавливать какие – либо таблицы комплектации судов и береговых партий, в общепринятом, официальном порядке, не следует, количество команды всегда будет строго согласовано с характером

работ и будет меняться ежегодно в зависимости от действительной потребности в рабочей силе и размера отпущенных средств.

Состав судов С. Г. Э. предполагается таковой: гидрографические суда: «АЗИМУТ», «КУПАВА» и «МУРМАН», моторные катера: «КОЛЬВИЦА» и «СВЕТЛАНА». Все эти суда, за исключением «АЗИМУТА», находятся на Севере и в смысле снабжения материалами и углем, вполне обеспечены, как состоящие в списках плавающих судов. Что же касается «АЗИМУТА» то, в связи с реорганизацией Убекобалта, он освобождается и подлежит переводу на Север, что вполне возможно по техническим соображениям; следовательно, все снабжение «АЗИМУТА» необходимо будет перевести из Главвоенпорта Балтморья на Архангельск с того времени, когда снабженный «АЗИМУТ» фактически уйдет из Балтийского моря. Таким образом, материалами для плавания по части шкиперской и машинной, равно как и углем, все суда С. Г. Э. будут снабжаться от Убеко, по положению, согласно программы плавания Морского Ведомства на 1924-ый год. На будущий год запасы и материалы для плавания получают от Убекосевера по заявкам в общеплановом порядке для всего Морведа.

Таким образом, внешняя сторона организации С. Г. Э. будет такова: комсостав и политсостав получают оклады по единому военно – морскому тарифу – штатные по §1 – ому, ст. 2 – ой, а нештатные – по §27- ому. Хозяйственно – административный персонал, числом в 10 человек, команды судов и береговых партий и дополнительный технический персонал, содержатся на счет операционных сумм по §27-ому.

С.Г.Э. состоит из 3 – х отрядов: Мурманского Печорского и Новоземельского, согласно распределения в районах работ, причем на Новоземельский Отряд, кроме гидрографических работ, возлагаются строительные работы по сооружению радиостанции на Новой Земле. Число береговых партий не фиксируется, а определяется ежегодно, с одной стороны – программой работ, а с другой – размером отпущенных на работы кредитов.

Внутренняя организация такова: в период работ весь личный состав С. Г. Э. находится в плаваниях, базируясь на Архангельск. В зимнее время в Архангельске остается при зимующих судах и при базе С. Г. Э. часть состава, а именно: один начальник партии, один командир, три младших производителя работ, три комиссара судов, один заведующий хозяйством и ограниченный «зимний» состав команд судов. Эти девять штатных лиц С. Г. Э., получая жалование по §1-ому, ст. 2 – ой и базируясь постоянно на Архангельск, денежное довольствие, равно как пайки, так и обмундирование, получает от Убекосевера, в календарную программу которого вносятся эти девять вакансий С. Г. Э. На содержание вольнонаемной команды в зимнее время, переводятся из §27-го необходимые суммы, согласно месячного расписания. Для надобностей хозяйственных и для хранения запасов судов и береговых партий, в Архангельске устраивается база, для которой Управление использует дом №26 по Набережной в Соломбале и ранее принадлежавший Ведомству /ныне использован под квартиры/.

Остальной комсостав, по окончании работ, возвращается в Главное Гидрографическое Управление, для составления отчетов и обработки материалов, большая же часть команды и часть комсостава /кроме «зимних»/, по окончании работ увольняются, как это было и в довоенное время. Что касается тех 24-х штатных должностей С. Г. Э., которые будут зимовать в Петрограде, то они на зимнее время, для получения штатного обмундирования и продовольствия прикомандировываются к Гидрографии.

Однако, полное отсутствие каких-либо законоположений, касающихся гидрографических работ, заставляет настаивать, чтоб тот проект Положения о гидрографических частях, который находится в Морском Штабе Республики, теперь же был направлен в Р. В. С. для утверждения.

Проект положения о гидрографических частях, выработанный в прошлом году недавно был подвергнут обсуждению в Штабе и та его часть, которая охватывает общие вопросы

организации и положений, в общем согласована со взглядами Штаба и может идти на утверждение РВС, и это же желательно возможно ускорить.

Часть же этого Положения, обнимающая вопросы хозяйственного характера, оставлена была Штабом без рассмотрения, как требующая согласования с Хозупром. Поэтому необходимо этот проект из Организационного Отдела Штаба направить в Хозупр для рассмотрения и в кратчайший срок вернуть в Гидрографию для окончательной редакции до представления в Р. В. С. на утверждение. Необходимость возвращения проекта в Главное Гидрографическое Управление для окончательной редакции вызывается тем обстоятельством, что до утверждения этого Положения, необходимо выяснить какие именно поправки и изменения внесены будут Хозупром.

В равной степени необходимо урегулировать вопрос о труде и о нормах оплаты его. В настоящее время составляется в Отряде проект договора РВС и ВЦСПС, в котором все эти вопросы будут разработаны и по готовности будут представлены дополнительно, после чего необходимо будет направить его в кратчайший срок в Р. В. С. для заключения в ВЦСПС, ибо раньше его утверждения нельзя начать комплектовать Экспедицию командой. Впредь до утверждения такого договора, не предполагается переводить имеющую команду с военных ставок. В силу этого обстоятельства, та экономия в 34 вакансии, о которой было выше сказано, фактически может осуществляться лишь после перевода команд с военно-морских ставок на договорные.

Таким образом, сразу же об отпуске кредитов по §20-ому на 1924 – ый год, необходимо будет распоряжением Высшего Морского Командования, сделать следующее:

1. Расформировать Гидрографический Отряд при Убекосевере.
2. Образовать для гидрографических работ в северных морях Республики «Северную Гидрографическую Экспедицию» согласно прилагаемого при сем штата и разрешить Начальнику ее наем личного состава, исходя из действительной потребности и отпущенных кредитов.
3. В Состав Экспедиции зачислить гидрографические суда: «АЗИМУТ», «МУРМАН» и «КУПАВУ» и моторные катеры: «КОЛЬВИЦУ» и «СВЕТЛАНУ», без утверждения табелей комплектации, как комплектуемых командами с вольного найма.
4. Перевести все кредиты /кроме личного состава/ и снабжение, ассигнованные и положенные «АЗИМУТУ» – в распоряжение Экспедиции.

Все вышеизложенное, представляется Вам на усмотрение.

ПРИЛОЖЕНИЕ: проект штата С. Г. Э.

*Подписали: Начальник Управления, Гидрограф
БЛИНОВ, Комиссар ЗВЕРЕВ».*

К письму был приложен штат экспедиции (фото 7), представленный ранее Н. Н. Матусевичем, но в котором была вычеркнута должность секретаря комиссара. Таким образом штат экспедиции стал предлагаться в количестве 32 человек.

В это же время для размещения командного состава ОСГО, для зимнего камерального периода, в Ленинграде было выделено 4 помещения в здании Убекобалта.

10 мая 1924 года после решения вопроса о финансировании гидрографических работ на Севере Помощник по морским делам Главнокомандующего Вооруженными силами Республики – Начальник Морских ил Республики Э. С. Панцержанский направил письмо (исх. №461) в Гидрографическое (слово «главное» было временно в это время упразднено) управление (фото 8), в котором, в частности, было изложено «предлагается сформировать Северную Гидрографическую Экспедицию»:

«НАЧАЛЬНИКУ ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ С. С. С. Р.

В связи с положительным разрешением вопроса об отпуске средств на гидрографические работы на Севере в текущем году, предлагается сформировать Северную Гидрографическую Экспедицию, в каковых целях:

1/ в отношении личного состава, образующего кадр Северной Гидрографической экспедиции руководствоваться штатом, предъявленным при докладе Главного Гидрографического Управления от 14 января 1924 г. №1186 /за исключением должности Секретаря Комиссара Экспедиции/.*

Остальной личный состав, необходимый для ведения гидрографических работ, как в отношении береговых партий, так и гидрографических судов, содержат на операционные суммы, отпускаемые специально на указанные работы.

2/ В отношении судового состава Экспедиции – передать ей: по Финлоцдистанции – Гидрографическое судно «Азимут», находящееся в настоящее время на хранении, по Убекосевер – гидрографические суда «Купаву» и «Мурман», также моторные катера «Кольвицу» и «Светлану».

Указанный судовой состав Экспедиции будет определен приказом по Флоту и Морскому ведомству. В отношении же передачи г/с. «Азимута» одновременно будут даны приказания Командованию Балтийским Флотом по линии Штаба Р. К. К. Ф.

НАЧАЛЬНИК МОРСКИХ СИЛ С. С. С. Р. подпись /Э. Панцержанский/

КОМИССАР МОРСКИХ СИЛ С. С. С. Р. подпись /Галкин/»

** – оставлена грамматика оригинала*

На данном письме, позже названного предписанием, видно, что начальник ГУ Блинов Сергей Павлович ознакомился с ним только 12 мая, при этом в п. 1 своей резолюции он указал: «Канц. Снять копию и дать в С. Г. Э., а подлинник, как важнейший документ, хранить в делах», а в п. 2: «Приказ об организации Сев. Гидр. Эксп.» (то есть канцелярии подготовить). Таким образом, еще раз можно констатировать, что 10 мая Экспедиция еще не была создана, а для этого потребовался приказ по Гидрографическому управлению.

13 мая на основе предписания Начморси от 10 мая 1924 года Приказом №262 по Гидрографическому управлению (ГУ) была образована Северная гидрографическая экспедиция (СГЭ) для гидрографического изучения побережий Баренцева и Белого морей на базе ОСГО ГУ и Гидрографического отряда Убеко – Север, в котором после образования ОСГО осталась только Гидрографическая партия Белого моря.

Официального текста приказа №262 в РГА ВМФ обнаружено не было, но в представленном на фото 9 найденном черновике приказа, написанного карандашом с большой вероятностью самим Н. Н. Матусевичем, хорошо видна канцелярская запись ручкой о номере данного приказа и его дате. Более того на втором листе данного приказа, записан короткий приказ №263 также от 13 мая 1924 года о переподчинении СГЭ непосредственно ГУ по всем вопросам (фото 10):

«Приказ Гидрографического управления СССР

№262 от 13 мая 1924 года

В связи с положительным разрешением вопроса об отпуске средств на гидрографические работы на Севере в текущем году и – приказанием Высшего Морского Командования о сформировании Северной Гидрографической экспедиции, предлагаю:

1. Расформировать Отдельный Северный Гидрографический отряд.

2. Весь личный состав О. С. Г. О., имущество и дела передать в С. Г. Э.

3. Начальнику *О. С. Г. О. Гидрографу – Геодезисту Матусевичу и комиссару О. С. Г. О. Военному моряку Карпеико вступить в должности: первому Начальника С. Г. Э., второму – Комиссара С. Г. Э.*

4. *В отношении личного состава, образующего кадр С. Г. Э., руководствоваться ниже сего объявленным штатом. Остальной личный состав, необходимый для ведения гидрографических работ, как в отношении гидрографических судов, так и береговых партий, содержать по мере надобности на операционные суммы, отпускаемые специально на указанные работы.*

5. *Передать в состав С. Г. Э. гидрографические суда: «Азимут» (Отд. Лоцм. Дист. Финского залива), «Купаву», «Мурман», моторные катера: «Светлану», «Кольвицу» (все Убеко-север).*

*Штат Северной Гидрографической экспедиции
(согласно докладу ГГУ)*

Основание: предписание Начальника Морских сил С. С. С. Р. от 10.05.1924 за №461.

*Начальник Управления
Комиссар*

*Приказ №263
от 13.05.1924 г.*

С. Г. Э. подчиняется во всех отношениях непосредственно Г. Г. У.

*Начальник Управления
Комиссар».*

Данные приказы из ГУ были 13 мая отправлены в Убеко – Север (фото 11). При этом в препроводительном письме к данным приказам, можно заметить опечатку. Там вместо приказа номер 263 указан номер 283, при этом с той же датой от 13 мая, чего явно быть не могло.

Также подтверждением наличия Приказа ГУ №262 от 13 мая 1924 года является рапорт Н. Н. Матусевича в Гидрографическое управление СССР 17 мая 1924 года за №378, подготовленного еще на бланке ОСГО (фото 12 и 13):

«Рапорт

Согласно приказа по Гидрографическому управлению от 13 – го мая с /г. за №262 о сформировании Северной Гидрографической экспедиции, представляю при сем список личного состава и ходатайствую о назначении на штатные должности по Экспедиции нижеследующих лиц, состоявших в списках О. С. Г. О. или Гидрографического отряда Убеко – Север, с 14 мая с /г.

Начальники отрядов:

Гидр. В. С. Лукьянова /Нач. Отряда Убеко – Север/;

Гидр. – геодез. Н. В. Розе /Помощник начальника О. С. Г. О./.

Врачом – Н. А. Панова.

Заведующим Хозяйством – С. И. Малыгина /Содержатель имущества Гидр. Отряда Убеко – Север/.

Начальниками гидрографических судовых партий и командирами судов:

«Мурман» – гидр. А. М. Вершинский /Нач. Ленинградско лоц – дистанции/;

«Купава» – гидр. Н. А. Полисадов /К – р з / с. «Купава» из Убеко – Север/;
«Азимут» – гидр. Н. И. Евгенов /Нач. Убеко – Север/.
Начальниками Астрономо – Геодезических партий:
Гидр. – геодез. И. Д. Жонголович;
Гидр. – геодез. А. П. Ющенко (оба Нач. Астрономо – Геодезическ. партий ОСГО);
Гидр. – геодез. В. П. Шавров /Из Морской Академии/.
Начальниками Гидрографических партий:
Гидр. С. П. Рябышкин /Нач. партии Гидр. Отряда Убеко – Север/;
Гидр. В. Ю. Визе /Ст. Производитель работ О. С. Г. О./;
Гидр. Н. Г. Цамутали /с определением на службу/.
Старшими производителями работ:
Гидр. Г. Е. Щеглов /ст. Произв. Работ Гидр. Отряда Убеко – Север/;
Гидр. Г. М. Дементьев /Нач. Топогр. партии О. С. Г. О./.
Младшими производителями работ:
Гидр. В. А. Березкин /Мл. Производитель работ О. С. Г. О./;
Гидр. Б. Н. Корнилов /Ст. Помощник К – ра з / с. «Мурман»/;
Гидр. А. П. Архипов
В. П. Александров (оба Мл. Произв. работ О. С. Г. О.).

Начальник Экспедиции подп. /Матусевич/
Комиссар подп. /Карешко/».

Как видно из представленного рапорта в экспедиции продолжили работать известные в будущем ученые: Н. Н. Матусевич, Н. В. Розе, В. Ю. Визе, В. А. Березкин, Н. И. Евгенов, И. Д. Жонголович (до 1930 г. в ГГУ, 1930 – 1938 – преподавал в Военно – морской академии, начальник кафедры, военинженер I ранга, зам. директора Института теоретической астрономии АН СССР, доктор физико-математических наук, профессор) и С. П. Рябышкин (автор Инструкции по военно – топографической съёмке побережья УГС ВМФ, 1933).

В экспедиции было образовано три отряда: Мурманский, Печорский и Новоземельский.

13 мая 1924 г. гидрографические суда «Мурман», Купава» и моторные катера «Кольвица» и «Светлана», базирующиеся в Архангельске, и «Азимут» – на Балтийском море, были переподчинены СГЭ.

Как было указано в докладах и Н. Н. Матусевича и ГГУ для штаба экспедиции был выделен дом №26, принадлежащий Морскому ведомству, на набережной Северной Двины (с 1954 года – наб. Георгия Седова). Дом располагался между нынешней улицей Кедрова (бывшая Прусская), упирающейся в 41 – й Район Гидрографической службы СФ (Никольский проспект, д. 81), и улицей Красных Партизан (бывшая Норвежская), но ближе к улице Кедрова. На фото с самолета в середине 1930 – х годов (фото 14) видно положение этого дома, обозначенного цифрой 1. Цифрой 3 обозначен дом №30 (фото 15), в котором в 1912 году останавливался Г. Я. Седов перед отправкой своей экспедиции на шхуне «Святой Фока» к Северному полюсу. В 1972 году этот дом был снесен в связи с расширением Соломбальского машиностроительного завода (СМЗ), правление которого располагалось в доме №28 (на фото обозначен цифрой 2). С учетом того, что дом экспедиции находился еще ближе к СМЗ, то он был, наверное, снесен либо в это же время, либо раньше. Но в доме на углу набережной и улицей Красных партизан в сторону улицы Челюскинцев располагались мастерские СГЭ, а затем и 30-й ГЭ СФ до переезда в Мурманск в 1986 году.

22 мая 1924 года Н. Н. Матусевич написал рапорт начальнику ГУ о необходимости увеличения количества льготных билетов на трамвай для членов СГЭ «в горячее время спешной организации экспедиции» в Ленинграде» (Фонд Р-180 РГА ВМФ).

24 июня 1924 года Н. Н. Матусевич на бланке ОСГО написал рапорт начальнику ГУ о необходимости отстранения от дежурств по ГУ командного состава СГЭ для подготовки к отправлению в экспедицию (Фонд Р-180 РГА ВМФ).

Н. Н. Матусевич прибыл в Архангельск только в конце июля, организовывая компоновку и отправку из Ленинграда в двух вагонах имущества экспедиции и командного состава. Также был сформирован и отправлен один вагон-холодильник с продовольствием.

Первая компания (экспедиционный период) СГЭ официально началась 1 июня 1924 года.

В июле – сентябре 1924 г. гидрографические суда «Азимут» (фото 17) и «Юшар» осуществляли исследования в Карском море при помощи самолета Ю-20 (фото 16), *первый пилот Б. Г. Чухновский, второй – Н. В. Пинегин*).

Примечательно, что в марте 1915 года по настоянию отца Б. Г. Чухновский поступил в Морской кадетский корпус, откуда уже через несколько недель перевелся в Гутцевскую школу морских летчиков, которую окончил в 1917 г. в чине мичмана.

В период полетов Ю – 20 впервые в России была выполнена ледовая разведка, а первым ледовым разведчиком стал Н. И. Евгенов – «открыватель» архипелага Северная Земля в период ГЭСЛО, а в то время начальник Морского отряда СГЭ и командир гидрографического судна «Азимут», перегнавший его с Балтийского моря. В ходе экспедиции, использовалась Полярная геофизическая обсерватория «Маточкин Шар», которая входила в состав СГЭ, как ранее указывалось, до 1926 года (фонд Р-739 РГА ВМФ).

Согласно рапорту Н. Н. Матусевича в ГУ, официально полевые работы (навигация) Северной гидрографической экспедиции были закончены 1 ноября 1924 года (Фонд Р-180 РГА ВМФ).

Глава 3.

Основные вехи в вековой деятельности Гидрографической экспедиции Северного флота (1924 – 2023)

Северная гидрографическая экспедиция с момента своего образования в мае 1924 года сохранила свое местоположение в районе Соломбала города Архангельска (*в 1986 году уже 30-я ГЭ СФ (с 1971 г.) была переведена в Мурманск, напротив которого через Кольский залив в поселке Мишуково базировались океанографические исследовательские суда Гидрографической службы Северного флота, используемые СГЭ для походов в море*).

Основная часть информации об этапах экспедиции до 1960 г. была взята из книги ветерана СГЭ капитана 2 ранга в отставке, действительного члена Русского географического общества Федотова Павла Петровича «Гидрографы в Арктике и Антарктике» (Архангельск, Поморский университет, 2004, 169 с.), завершившего службу в СГЭ в 1975 г. в должности начальника Отдела камеральной обработки. Также часть данных автору удалось найти в отчетах экспедиции за данные периоды в архивах Центрального картографического производства. В целом автор согласен с периодизацией деятельности СГЭ, предложенной Федотовым П. П., за исключением объединения периода Великой Отечественной войны с послевоенным.

Федотов П. П.

Родился 7 ноября 1926 года в селе Нерица Печорского уезда Архангельской губернии (ныне Усть – Цичёмский район республики Коми). Предками были староверы – выходцы из земель Великого Новгорода, заселившие среднюю Печору еще в XVI веке, во времена Ивана Грозного.

Павел Петрович начал ходить в море с 14 лет на паровых судах Печорского речного пароходства, работая кочегаром, масленичком, помощником механика (в зимнее время – на судоремонте). В 1943 году окончил с отличием Ремесленное училище речного флота, в 1947 году – с отличием Печорский речной техникум.

С 1941 по 1946 годы принимал участие в перевозке и транспортировке грузов и железнодорожного оборудования по рекам Печоре и Усе для строившейся в годы войны Печорской железнодорожной магистрали, а также в перевозке каменного угля для кораблей Северного флота в порт Нарьян-Мар.

В 1951 г. окончил Гидрографический факультет Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе.

С 1951 по 1975 гг. служил в СГЭ, пройдя должности от помощника командира Гидрографической партии Гидрографического отряда до начальника Отдела камеральной обработки. Участвовал во многих арктических и антарктической экспедициях по гидрографическому изучению и исследованию морей и океанов. В дальних плаваниях на кораблях и в составе экспедиций прошел 20 морей, 3 океана. Во многих экспедициях непосредственно участвовал в океанографических исследованиях неизученных или мало изученных районов, снимая «белые пятна» с навигационных карт, корректируя их и составляя лоции.

После увольнения в запас 6 лет работал в Северном морском пароходстве, из них 2 года плывал первым помощником капитана на транспортном теплоходе «Белозерсклес».

За безупречную службу, трудовую деятельность во время Великой Отечественной войны, исследования в Арктике и Антарктике награжден 16 медалями СССР и России, в том числе: «За отвагу», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «Ветеран Вооруженных Сил СССР» и др.

Начало деятельности (1924 – 1933)

В 1924 – 1926 гг. СГЭ изучала режим течений в Горле Белого моря. Наблюдения производились с гидрографических судов «Купава», «Метель», «Мурман». На основании работ был создан Атлас течений в Горле Белого моря. В это же время экспедицией астрономически определены координаты маяка Соловецкий, а на Терском берегу – светящего знака Пулонга, мыса Никодимский, а также проведена буссольная съемка острова Сосновец и мензуральная съемка в западной части дельты реки Северная Двина. Наряду с морским и прибрежным промерами велись уровенные (за приливами) и другие гидрофизические наблюдения, топографическая съемка, магнитные и гравитационные наблюдения на берегу.

После окончания экспедиций, как ранее и предлагал Н. Н. Матусевич, большая часть офицерского состава экспедиции возвращалась в Ленинград для обработки полученных данных и построения промерных планшетов.

В Баренцевом море с 1925 по 1934 гг. была выполнена систематическая подробная опись Мурманского берега от губы Вайда (полуостров Рыбачий) до мыса Святой Нос, но без гидрографического промера прибрежных вод.

По результатам работ многим географическим объектам в Арктике, выявленным СГЭ, были присвоены наименования. Много названий выработала комиссия СГЭ под председательством ветерана ГЭСЛО Н. И. Евгенова в составе В. П. Александрова, В. С. Лукьянова, П. Е. Федорова и А. П. Архипова, работавшая 3—4 апреля 1925 г. (*книга «Топонимика морей Советской Арктики», Ленинград, 1972*).

Предвоенный период (1933 – 1941)

В 1933 году в соответствии с Постановлением Правительства СССР была создана Северная военная флотилия, преобразованная в 1937 г. в Северный военно-морской флот. В результате таких преобразований Северная гидрографическая экспедиция была подчинена Беломорской военно-морской базе и получила соответствующую добавку в своем названии – СГЭ Беломорской ВМБ (*установлено автором по надписям в научно-технических отчетах экспедиции тех лет*).

18 мая 1935 г. гидрографы СГЭ на гидрографическом судне «Мигалка» подошли к деревне Сюзьма на берегу Двинского залива Белого моря, в районе которой предполагалось построить военно-морскую базу. На берег с судна выгрузили: два промерных бота с двигателями типа «Болиндер» и «Скрипс», инструменты, оборудование для промера и съемки, имущество комплексной гидрографической партии. Начальником гидрографической партии был назначен старший лейтенант Терешин Альберт Гаврилович.

Всеми видами работ в силу их исключительной важности командовал лично начальник экспедиции капитан 1 ранга Шинков Дмитрий Васильевич с борта гидрографического судна (ГИСУ) «Мгла», на котором в 1935 г. впервые на Севере для промера был установлен первый отечественный электрический эхолот типа «ЭЛ» ленинградского завода «Коминтерн».

На ГИСУ «Мигалка» промером и обследованием руководил заместитель начальника СГЭ Глишков Евгений Георгиевич, впоследствии контр-адмирал, заместитель начальника Гидрографического управления ВМФ.

Прибрежный промер на 2 ботах выполняли лейтенанты В. Беляев и А. Рубе (*имя и отчество Рубе Андрея Александровича, 1912 г. р. установил корректор О. Горлов*).

Топографическую съемку на планшетах в масштабе 1:10 000 и 1:25 000 выполняли техники-производители работ И. Д. Мороз и Л. П. Агафонов, которых автор застал еще в экспедиции в 1981 г. в добром здравии.

Из книги П. П. Федотова: «*Над всей местностью в районе работ величественно возвышался Никольский монастырь, который впоследствии также был включен в геодезическую сеть и стал одним из основных координатных пунктов*».

В начале работ был установлен водомерный (футшточный) пост для уровенных наблюдений за приливами, на котором наблюдения ведутся и до настоящего времени.

В течение лета 1935 года СГЭ провела топографическую съемку побережья Двинской губы Белого моря в масштабах 1:10 000 и 1:25 000, в районе, где было решено организовать военно-морскую базу Молотовск (*поселок основан в 1936 году, 12 сентября 1957 года переименован в Северодвинск*). Также в прибрежной части данного района был выполнен прибрежный и морской промер.

Материалы, полученные комплексной гидрографической экспедицией в 1935 г., были использованы для составления и издания морских навигационных карт и пособий. Были также сформулированы рекомендации для проектирования и строительства объектов, а также проведения дноуглубительных работ на акватории будущего завода и подходного морского канала к нему.

В 1936 г. впервые на Севере при топографических работах СГЭ была применена аэрофотосъемка побережий Белого и Баренцева морей. В тот же год офицерский состав экспедиции перестал убывать на зимний период в Ленинград и стал постоянно базироваться в Архангельске в различных зданиях, дополнительно к выделенному при образовании дому номер 26 по набережной Северной Двины в Соломбале Архангельска.

В 1936 году в составе экспедиции было три отряда, которые до этого года назывались партиями: Гидрографический, Геодезический и Судового промера. Видимо Гидрографический отряд занимался прибрежным промером с базированием на берегу.

К 1938 г. на побережье Белого моря было выполнено: триангуляция 2-го и 3-го классов, топографическая съемка и промер: в дельте реки Северная Двина и Горле Белого моря, в Мезенском, Кандалакшском заливах, на Карельском, Терском, Летнем, Зимнем берегах. В результате работ была создана геодезическая основа по всему побережью, за исключением Онежского залива, закончена систематическая опись на большей части Терского и Карельского берегов, побережья в Кандалакшском, Двинском и Мезенском заливах.

До 1938 г. гидрографические работы в море ограничивались отдельными детальными съемками для составления крупномасштабных планов в Белом и Баренцевом морях. Прокладывались новые геодезические сети на побережье Баренцева моря к востоку от мыса Канин Нос. Впервые инструментально с высокой точностью были взаимоувязаны координаты геодезических пунктов западного и восточного берегов Горла Белого моря.

К 1940 году в экспедиции появляются новые гидрографические и геодезические инструменты и приборы, а также новые промерные катера повышенной мореходности (фото 19). На вооружение новых катеров стали также устанавливать эхолоты, что позволило значительно увеличивать объемы гидрографических исследований.

Великая Отечественная война (1941 – 1945)

В годы Великой Отечественной войны экспедиция обеспечивала безопасное в навигационном отношении базирование кораблей, топогеодезическую подготовку береговой артиллерии, минные постановки и траление мин противника. Гидрографы участвовали в боевых действиях (первом броске десанта), в проводке конвоев (арктических и союзных), создании картографических материалов для десантных операций.

В книге, в разделе «Воспоминания ветеранов», приведен краткий очерк начальника СГЭ на момент начала Великой Отечественной войны капитана 1 ранга Алексева А. Н. *(из его главы в книге «Гидрографы в Великой Отечественной войне в 1941 – 1945 гг.», ГУНиО МО РФ, 1974)*, в котором он рассказал, как экспедиция встретила начало войны.

Уже в первые месяцы войны СГЭ понесло тяжелую утрату. 24 июля 1941 г. было потоплено гидрографическое судно «Меридиан» (командир – капитан-лейтенант Егоров В. Г.), вышедшее 22 июля из Кольского залива в Иоканьгу для снабжения маяков восточного побережья Кольского полуострова и для эвакуации с маяков женщин и детей. Снабдив маяк Харлов и выйдя в направлении губы Восточная Лица, «Меридиан» подвергся нападению четырех немецких эсминцев типа «Редер», расстрелявших судно в упор. Машинная команда под руководством механика инженер-капитан-лейтенанта С. И. Дубровина и старшего моториста Заварзина, борясь с поступающей водой, так и погибла в машинном отделении. Последним покинул гибнущее судно раненый командир «Меридиана». Объятый пламенем «Меридиан», оседая на корму, затонул с развевающимся на гафеле флагом. Погибло 46 человек, среди них были женщины и дети *(в летнюю навигацию 2022 года корпус судна был найден потомками – специалистами 4 –й Арктической океанографической экспедиции на малом гидрографическом судне 41 РГС СФ «Николай Скосырев» (выпускник ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1932 года, начал службу в СГЭ, в 1947 – 1967 годах – начальник ГС СФ, контр-адмирал)*.

3 ноября 1941 г. в СГЭ была образована ледоводорожная служба в составе Кандалакшского, Кемского и Резервного отрядов.

Кемский ледоводорожный отряд *(командир – капитан-лейтенант Мальшев И. И.)* состоял из 30 человек; Кандалакшский *(командир – старший лейтенант Останин М. М.)* – из 40 человек; Резервный *(командир – капитан-лейтенант Карев В. С.)* – из 35 человек. Служба обеспечивала подход судов к припаю по створам с железнодорожными фонарями, которые не были видны сверху вражеской авиации, а также помогала осуществлять выгрузку личного состава и техники на лед, а также их последующую перевозку по льду к пунктам назначения. Так, например, 9 января 1942 года Кемский отряд обеспечивал выгрузку ледокольного судна «ЛД – 6». На лед было высажено 600 человек и снято 5 тонн груза. За ночь люди и груз были проведены гидрографами по льду к месту назначения.

Тяжеловесы транспортировались тракторами по ледовой трассе длиной 9 км. Этой работой умело руководил гидрограф капитан-лейтенант Жилинский А. К., будущий начальник экспедиции.

Кемский отряд обеспечивал перевозки зимой 1942/43 гг. 21 февраля 1943 года принимал на лед людей и 600 тонн груза с л/п «Георгий Седов». На этом же судне с 7 по 13 апреля были доставлены грузы из Архангельска, Кеми и с Соловецких островов в Рабочеостровск *(расположен на берегу бухты, удобной для базирования кораблей, около пос. Попов Остров, в 1914 году ГЭ БМ организовала там футиток, с 1918 до 1924 года остров носил имя сначала Красная революция, а затем Октябрьской революции)* перевезено 3 000 бойцов и боевая техника.

Резервный ледоводорожный отряд обеспечивал ледовые дороги, проложенные по реке Северная Двина и ее рукавам между городами Архангельск и Молотовск, на острова Мудьюг и Ягры.

Летная группа на самолетах «У – 2» производила разведку дрейфующих льдов и наведение транспортов к точкам высадки, которым по радио передавались координаты точек подхода к припаю. В группу входили полярные летчики майор Сидоров, капитаны Иванов и Рогожин. Ответственным за работу летной группы был назначен гидрограф СГЭ капитан 3 ранга Пахомов Н. И.

В течение 1942 года СГЭ выполнила два весьма важных задания командования Северного флота.

Во-первых, была произведена топографическая съемка 30-ти километровой полосы Мурманского берега от Нокуевского залива до Пулонги, а также Канинского и Конушинского берегов, островов: Соловецких, Моржовца и Колгуева. В результате этих съемок были изданы крупномасштабные карты, явившиеся основой для установки береговых батарей кругового обстрела и оборонительных зон побережья.

Во-вторых, было проведено гидрографическое траление и оборудован в навигационном отношении восточный фарватер на подходе к Горлу Белого моря (ФВК – 7), ставший надежным дублером Терского фарватера, от мыса Городецкий вдоль западного берега Воронки Белого моря.

В результате проведенных работ также удалось осуществить геодезическую привязку острова Моржовец к общегосударственной триангуляционной сети на Конушинском берегу.

Работы были завершены в конце 1942 года, при частых налетах вражеских самолетов, атаки которых отбивались зенитным огнем с установленных на судах орудий и пулеметов. В экспедиционных работах участвовало 650 человек рабочих и техников.

Работы были успешно выполнены благодаря капитан-лейтенантам Бурмакину В. П., Гаркуше И. Ф., Зеньковичу Н. А., Иванову А. Н., Кареву В. С., Терешину А. Г., старшему лейтенанту Останину М. М., лейтенантам Аксенову Л. А., Горшкову Н. М., Панову В. К., инженерам Арефьеву С. А., Бухмейеру В. В., Зайцеву П. И., Морозу И. Д., Коваличеву Ф. Ф.

В 1942 году коллективом СГЭ по результатам работ было сдано в Гидрографическое управление ВМФ 75 промерных и топографических планшетов подходов к Горлу Белого моря с обеих сторон. Руководил камеральной обработкой гидрографических материалов капитан 3 ранга К. К. Цендровский.

В 1943 и 1944 гг. обострилась борьба в Баренцевом и Карском морях. Вражеские подводные лодки поставили в районе Новоземельских проливов, на подходах к порту Диксон и в губе Белушья, более 340 мин.

Командованием Северного флота были сформированы Новоземельская и Карская военно-морские базы, а при них – Новоземельский и Карский гидрографические районы. В Новоземельский район были назначены и обеспечивали безопасность плавания кораблей и конвойных судов: капитан 3 ранга Бурмакин В. П. (начальник района), капитан-лейтенант Жилинский А. К., старший лейтенант Чумак Г. А., лейтенанты Вайнен И. Н., Гречин В. С., Пустошный А. П., Тихонович М. А. и Харьковский В. И.

На помощь Новоземельскому гидрографическому району были направлены три партии СГЭ: комплексная – инженер-гидрографа В. К. Холопова (на Новую Землю в залив Рогачева), гидрографические Л. П. Агафонова и И. В. Осокина (на остров Колгуев). Каждая партия состояла из 60—80 человек, укомплектованные в основном инвалидами Великой Отечественной войны и подростками.

Во время перехода из Архангельска к острову Колгуев гидрографы ГИСУ «Мгла» обнаружили у о. Моржовец, пленили и отбуксировали к острову Вешняк приводнившийся фашистский разведывательный гидросамолет дальнего действия типа «БФ-138». Гидросамолет

лет и четыре пленных летчика были переданы командованию эскадренного миноносца «Жгучий» для доставки в Архангельск.

Особо отличился Аэрофотограмметрический отряд СГЭ (*перебазированный из Архангельска в Мурманск 9 июля 1941 г.*) при подготовке и проведении Петсамо-Киркенесской наступательной операции и десантировании войск в 1944 г. Было дешифровано (*разведано, определено, «поднято»*) 1 500 военных объектов противника, определены 500 объектов, важных для высадки и десантирования; составлено большое количество планов, фотосхем, описаний для кораблей, десантных катеров и десантирующихся войск.

Особо отличились при подготовке материалов и в процессе десантирования гидрографы, впоследствии снова служившие в СГЭ: майор Иванов И. И. и подполковник Солдатов С. Н., фотолаборант Потепалов И. В.

Гидрографы СГЭ в период войны обеспечили проводку 1 471 внутреннего конвоя, в том числе и по Северному морскому пути. Встретили 40 союзных конвоев и провели обратно 36.

Начальником СГЭ с 1942 по 1951 годы был капитан 1 ранга гидрограф-геодезист Гаркуша Иван Федорович.

Послевоенный период (1946 – 1951)

В послевоенный период гидрографы СГЭ активно участвовали в боевом тралении в Баренцевом и Белом морях. При этом в 1946 году впервые на промерные катера экспедиции был установлен электрический эхолот «ЭЛ».

В 1947 году советскими учеными и конструкторами была создана радиодальномерная система (РДС) «Координатор» (принята на вооружение в 1950 г.). Система позволяла точно определять местонахождение тралящих кораблей в море в дневное время на расстоянии от станции РДС до 200 км, а в ночное – до 80 км из – за влияния отраженных ионосферой сигналов. Одним из участников боевого траления был старший лейтенант Викман Виктор Фридрихович, выпускник – гидрограф ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1945 года, начавший службы в Районе ГС СФ (Мишуково), но затем перешедший в СГЭ (фото 18). Среднеквадратические погрешности определения места составляли в режиме «радиолага» 5 – 18 м, а в режиме «фазового зонда» – 40 – 90 м (ПГС – 38 «Использование системы «Координатор», 1957 г.).

Сущность траления хорошо описал в своих воспоминаниях участник траления выпускник – гидрограф 1953 года А. Ю. Морозов, служивший в Маневренном отряде поселка Мишуково (взято из Интернета).

«Во время Великой Отечественной войны немецкие подводные лодки довольно далеко проникали в наше Заполярье и ставили там донные магнитные мины многократного действия. Они доходили, во всяком случае, до Обской губы и Енисейского залива. Наши штабы нарезали соответствующие полигоны (с большим запасом на погрешности счисления в подводном положении!), подлежащие боевому тралению. Протраливание должно было делаться десятикратным прохождением в нарезанном участке (т. е. магнитное поле трала, имитирующее поле корабля, должно пройти над миной 10 раз).

В составе Северного флота тогда имелись только базовые тральщики проектов 254 и 254м, с ограниченной автономностью и дальностью плавания, предназначенные для траления в районе Главной базы флота – Сеть-Наволоки, Цып-Наволоки, Кильдин, Териберка.

Для плавания к Енисею и Оби их автономности не хватало. Поэтому приходилось экономить на продуктах (ели консервы и отварную сушеную картошку) и на питьевой воде (пили солоноватую воду из Обской губы и Енисейского залива). Серьезной проблемой была и высадка на шлюпках на необорудованный берег людей, топлива, бензоэлектрических агрегатов, топлива, тяжелых щелочных аккумуляторов, техники береговых станций («Координатор»), палаток, продовольствия в условиях серьезного наката. Офицеры после подъема антенн РНС «Координатор» и отладки работы береговых станций возвращались на головной тральщик вести координирование траления.

Эта работа велась на кропотливо заготовленных заранее на Мишукове планшетах с гиперболическими сетками. Позиционирование с помощью РНС «Координатор» в полярный день имело большие преимущества по сравнению с Балтикой и Черным морем, так как система работала без сбоя и в ночное время, и когда светило Солнце. Таким образом, траление можно было вести круглосуточно, что хорошо поощрялось дополнительным отпуском и денежными надбавками.

Тральщики дивизиона выстраивались в строй уступа, выпускали тралы и подавали в них электрический ток. Штурман флагманского тральщика при этом уходил спать, а рулевой поступал в распоряжение вахтенного гидрографа, ведущего прокладку на планшете. И начиналось: «На румбе?» – «115 градусов» – «Так держать!». «Лево пять по компасу!», «Право не ходить!» и т. д. Главным в работе было не наделать дырок на протраленной полосе и не елозить лишнего по протраленному.

Надо сказать, что прокладка по сетке очень утомительна для глаз: приходилось все время пользоваться масштабной линейкой. В тралении участвовали и офицеры СГЭ. Мне особенно из них запомнился Викман Виктор Фридрихович — выходец из Эстонии (выпускник – гидрограф ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1945 г.). Он, обнаружив ошибку молодого офицера и слушая его оправдания, бывало, говаривал своим вѣдливым голосом: «Нет, лейтенант не может ошибиться, ошибиться может таблица, арифмометр, радионавигационная система, но не лейтенант!».

П. П. Федотов, выпускник – гидрограф 1951 года, в своей книге «Гидрографы в Арктике и Антарктике» вспоминал о Викторе Фридриховиче Викмане: «Один из старейших и заслуженных гидрографов Северного флота Виктор Фридрихович Викман прошел с тральщиками не одну тысячу миль, „считая, будучи молодым лейтенантом, гаммы“. Работа на РДС „Координатор“ была напряженной и изнурительной».

В 1949 г. была создана морская авиационная РДС «Рым», которая хотя и имела аналогичную «Координатору» точность (дистанции определялись с точностью 30 м, а место самолета в идеальных условиях – 40 – 80 м), но имела большую дальность действия – до 380 – 400 км. В 1951 году на Северном флоте было установлено три стационарные станции РНС «Рым», которые обслуживало 45 человек (РГА ВМФ, ф. 2110, опись 3, дело 25).

Впервые на судовом промере СГЭ применила РДС «Координатор» в 1951 году в северной части Мезенского залива и в южной части Воронки Белого моря. Первые образцы были конструктивно еще несовершенными, и чтобы определить место тральщика в море, необходимо было непрерывно считать изменение фигур на осциллографах аппаратуры, как тогда говорили «считать гаммы».

Федотов П. П. вспоминал в своей книге: «При использовании данной РНС следует отметить особую роль командира партии Викмана В. Ф. и заместителя командира партии по технической части Кузина Виталия Федоровича. Данные офицеры научили использованию РНС других офицеров: В. И. Павлова, И. В. Сытинского, Г. А. Смолина, Б. М. Золотайкина, П. П. Федотова, А. И. Шапошникова, В. А. Шорикова и многих других».

Участник боевого траления Золотайкин Борис Матвеевич, выпускник – гидрограф 1951 года, однокашник Федотова П. П., также вспоминал про командира Гидрографической партии СГЭ капитана – лейтенанта Викмана В. Ф., отвечавшего за качество боевого траления: «Своим первым учителем и наставником в практической гидрографической работе я считаю Виктора Фридриховича Викмана. Он был на 6 лет старше меня, но он не был моим официальным наставником. И как – то так получилось, что именно с Викманом я исходил многие километры по тундре, сопкам и скалам, переходил вброд речки, ставил и определял вехи для привязки галсов, устанавливал футштоки, делал нивелировки. Именно Викман обучал всех нас, молодых офицеров, работе с новой, тогда, РНС „Координатор“. Он был трудоголиком и пытался требовать того же от нас. Мы старались, как могли. Временами Викман пытался напустить на себя строгость, но это ему плохо удавалось, так как он был человеком, хотя порою ворчливым, но мягким и незлобивым. Говорил он по – эстонски немного замедленно и с характерным юмором» (книга Золотайкина Б. М. «Дела и судьбы дней минувших». СПб.: Морская карта, 2011).

Исследования на архипелаге Новая Земля в 1951—1956 годах

С 1951 г. СГЭ, на основании специального Постановления Правительства РФ 1950 г., приступила к выполнению правительственного задания по гидрографическому обследованию западного побережья архипелага Новая Земля, в том числе для проведения ядерных испытаний.

Для увеличения офицерского состава экспедиции перед предстоящими масштабными работами в нее в августе 1951 года прибыло сразу 12 лейтенантов, выпускников Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе. В 1952 году прибыли еще 9 лейтенантов.

В задание входило проведение комплексных работ: рекогносцировка, строительство геодезических пунктов (пирамид, знаков, сигналов), закладка центров на этих пунктах, наблюдения на них с целью определения координат. Следом за этими работами шли: прибрежный и морской промеры, топографическая и магнитная съемки в заливах, губах и бухтах.

Геодезический отряд состоял из 5-ти геодезических партий, которыми руководили В. В. Бухмейер, И. В. Осокин, С. А. Арефьев, В. А. Мамонтов, И. П. Ковригин. Командиры отряда (последовательно): инженер-капитан 2 ранга Н. П. Елецкий и капитан 2 ранга Н. Г. Мандрик.

Командиром Гидрографического отряда был капитан 2 ранга Иван Иванович Малышев. Отряд состоял из 5-ти партий (командиры: старший техник-лейтенант Л. П. Агафонов, капитан 3 ранга Х. И. Сарычев, капитан-лейтенант В. М. Антипов, капитан-лейтенант П. И. Ванюхин, капитан-лейтенант С. А. Фридман).

Морской промер в восточной части Баренцева моря производился Партией судового промера под руководством капитана 3 ранга В. Ф. Викмана. Работы проводили офицеры Г. Л. Барковский, И. М. Воронов, Б. М. Золотайкин, Н. И. Королев, В. Ф. Кузин, В. П. Кузнецов, Л. В. Новожилов, Ю. А. Обухов, Г. А. Смолин, И. В. Сытинский, В. А. Шориков и другие. Для производства морского промера были приданы два Больших охотника, полученные по Лендлизу от США (*рассказ Б. М. Золотайкина о работе на них можно прочитать в главе «Воспоминания ветеранов»*).

Радиодальномерной партией командовал капитан-лейтенант А. Я. Марголин. Береговые станции РДС «Координатор» были установлены на мысах Литке, Сахарова и Больших Оранских островах.

Прибрежный промер выполнялся на 18 промерных катерах офицерами Н. М. Аносовым, И. В. Бещевым, С. Ф. Бойцовым, А. В. Бородиным, В. А. Бурым, П. М. Ершовым, В. А. Ищенко, А. Ф. Карбасовым, Е. Н. Карусевым, Р. С. Константиновым, А. Г. Курганским, Е. В. Моляковым, Л. В. Новожиловым, М. Ф. Перминовым, В. Г. Рыбиным, Л. А. Садовниковым, Н. К. Тимошенко, П. П. Федотовым, А. И. Шапошниковым, С. М. Щербаковым; производителями работ А. К. Баевым, П. К. Гальшевым, Л. З. Кичаевым, П. И. Меньшиковым, Н. С. Налетовым, Е. И. Полозовым, В. К. Холоповым и другими (*автору в 1981 г. удалось участвовать в прибрежном промере Онежской губы Белого моря с некоторыми из указанных ветеранов: Кичаевым Л. З. и Налетовым Н. С. и жить с ними в одной палатке, а с Моляковым Е. В. – служить в Гидрологическом отряде и, более того, также жить в одной палатке в период ВВШЭ «Север – 81»*). Глубины на «РБЗ-46» измерялись эхолотом «НЭЛ-3».

В Аэрофототопографическом отряде было 3 партии, которыми командовали майор И. И. Иванов, капитан технической службы Ф. П. Афанасенков и капитан-лейтенант Л. Д. Барский. Командиром отряда на протяжении всего периода работ был капитан 2 ранга А. Н. Иванов.

Топографическими и геодезическими группами руководили офицеры М. В. Александров, А. В. Афонин, А. Г. Ахмедов, И. В. Верзин, В. А. Власов, Н. С. Воронин, Р. И. Гоноровский, Н. А. Зырянов, Е. Н. Карусев, А. С. Кашицын, В. А. Коугия, Ю. А. Курочкин, Л. А. Малков, В. И. Махнач, И. Д. Мороз, В. А. Новиков, Ю. Я. Петухов, В. М. Святун, Д. И. Селянин, А. Н. Солдатов, Ю. В. Схиртладзе, И. С. Фелицын, В. С. Чернухо, Г. С. Чернухо, К. А. Шмаков, Н. Г. Ягодницын; производители работ А. А. Ваймугин, Е. В. Корконосова, М. А. Кузнецов, В. П. Кузнецов, В. А. Куроптев, В. С. Макеев, В. А. Митюхляев, Г. А. Морозов, В. Н. Петров, А. Н. Потанин, В. А. Рябов, А. П. Чирков, А. В. Шилов и другие.

Гидрологическими (*корректнее, океанографическими*) работами в восточной части Баренцева моря руководил инженер-капитан В. М. Альтшуллер. В этих работах участвовали Р. А. Дубовик, Т. А. Знаменская, Е. В. Квартальнов, Н. И. Кудрявцева и К. П. Суханов.

1951 год

11 июля 1951 года на побережье Новой Земли на судне экспедиции новом «Мурмане» (*построено и сдано в марте 1937 года в Ленинграде взамен предыдущего судна «Мурман» (бывший Андрей Первозванный), в феврале во время перегона на СФ участвовало в спасении членов экспедиции «Северный полюс – 1», фото 20*) было доставлено первое подразделение экспедиции – 2-я геодезическая партия под руководством В. В. Бухмейера. Геодезические партии, которыми командовали капитан-лейтенант М. С. Шерстнев и старший лейтенант И. П. Ковригин, были высажены в губе Белушья.

13 июля гидрографическая партия, возглавляемая старшим лейтенантом В. М. Антиповым, с командирами ГПБ старшим лейтенантом Е. Н. Карусевым, лейтенантами И. В. Бещевым и Е. А. Тучкиным (*автор даже не знал, что Евгений Алексеевич, начальник кафедры Навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения ВМФ Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе, которую заканчивал в 1981 году, также служил в СГЭ*), высадилась в проливе Железные Ворота. Позднее, для ускорения продвижения работ, прибыла гидрографическая партия под руководством капитана 3 ранга И. И. Сотникова с командирами катеров старшим лейтенантом С. А. Фридманом и лейтенантом В. Г. Бурым.

С высадки этих подразделений началось планомерное изучение западного побережья Новой Земли гидрографами СГЭ (фото 22 и 23). Работы проводились под руководством начальника экспедиции Гаркуши И. Ф.

Топографам и геодезистам приходилось передвигаться на большие расстояния по гористой, сильно изрезанной местности пешком, при этом нести на себе жерди, песок, цемент, гвозди, строительный инструмент, продовольствие, палатки и другое снаряжение. Подъем и спуск на высоту 600—700 м занимал 6—8 часов (фото 24). Пористые глинистые сланцы, из которых состоит почти вся поверхность Новой Земли, при сильной влажности в короткий срок приводили к изнашиванию обуви, да такому, что уже к концу полевого сезона обувь не поддавалась ремонту. Производитель работ Г. А. Морозов, которого автор застал в экспедиции в добром здравии в 1981 году, рассказывал, что он стирал подошвы яловых сапог в течение недели. В среднем производители работ В. С. Макеев, И. Д. Мороз и другие в течение сезона покрывали съемкой до 100 кв. км площади, а общее расстояние, пройденное каждым за годы работы на архипелаге, превышает 14 000 км.

Погодные условия в летние месяцы и, особенно, в осенние, позволяли работать не более 10—15 дней в месяц; в остальные дни погода была пасмурной, часто наблюдались туманы, снег, ветры, осадки. Контрастность погоды на вершинах гор и у их подножий была исключительно велика. Так, например, разность температур достигала 20°C, а штиль сменялся ветром силой до 8 баллов со снежной метелью. Давление воздуха в горах резко уменьшалось, что приводило к одышке, головокружению и общей слабости. Во второй половине сентября начина-

лось обледенение. На геодезических знаках, установленных на вершинах гор, нарастал слой льда толщиной до 1 м. Обледенение происходило с северо-восточной стороны и часто приводило к поломке визирных цилиндров геодезических знаков.

Особую трудность представляла работа геодезических и топографических групп в ледниковых районах, где ледяные массы спускаются непосредственно к морю, образуя обрывы высотой в несколько сотен метров. Бесформенные нагромождения льда, многочисленные трещины, покрытые снегом, а в летние месяцы талая вода, создавали опасность не только во время работы, но и при передвижении личного состава. В таких районах передвижение групп осуществлялось только цепочкой людей, связанных между собой прочным линем. Причем передвижение, следовавшие без груза, проверяли путь железным прутом. Дополнительные трудности создавали частые и внезапно возникающие ветры огромной силы (Новоземельская бора).

Развитие геодезической сети на ледниках представляло большую техническую трудность, так как перемещение ледников составляло в среднем 30 см в сутки, приводило к угловому смещению направления на пункт на 4» (при стороне в 15 км), что нарушало жесткую связь в геодезических сетях 2-го класса.

1952 год

В 1952 году вышли к архипелагу позже запланированного – 26 июля, т. к. судно «Мурман» (водоизмещение 3 700 т) было задействовано Северным флотом под другие задачи. При выходе из Соломбалы трюмы «Мурмана» до отказа были забиты экспедиционным снаряжением: ящиками, стройматериалами, палатками, шляпками, мешками с продовольствием. Сверху, на закрытых трюмах, были поставлены 10 промерных ботов и несколько шлюпок. На юте судна (кормовой палубе) стояли железные бочки с топливом: дизельным и бензином. Бортовые проходы были забиты бревнами для геодезических сигналов Новой Земли. Возглавлял экспедицию капитан 1 ранга Александров Ростислав Николаевич.

Большой проблемой была выгрузка оборудования на «необорудованный» берег Новой Земли, представлявший, в основном, из себя обрывистые скалы или языки ледников. Места базирования выбирали в губах и бухтах, прикрывавшихся с моря песчаными косами, что позволяло плавсредствам укрываться от ураганных ветров Новоземельской боры.

На берегу устанавливались палатки (фото 23), затем строили причал и только потом «рубил» баню из бревен «плавника», найденного на берегу. После завершения обследования выбранного места, лагерь переносился на новое место, что также сопровождалось непроизводительными простоями.

Ежегодно с 1952 по 1955 годы производитель работ С. А. Арефьев производил астрономические наблюдения за положением звезд, измерял их высоты и вычислял координаты астрономических пунктов. Базисные измерения, как правило, выполняли инженеры геодезической партии В. В. Бухмейера: М. А. Кузнецов, А. П. Чирков, П. И. Зайцев, В. А. Мамонтов и К. А. Шмаков.

В 1952 г. по берегам пролива Карские ворота (ширина 50 км) были построены сигналы: на Новой Земле «мыс Меньшикова» высотой 45 м (фото 28) и мысе «Артюхов» – 20 м высотой, а на острове Вайгач и на мысе Болванский Нос: «Олений» и «Б. Воронов» – оба по 45 м высотой.

Строили опытные строители СГЭ: М. Г. Коржавин, В. А. Куроптев, А. А. Ваймугин, Н. Г. Бестужев.

Только 17 декабря экспедиция была вывезена с места работ на ГИСУ «Мороз» вместе со снятыми с катеров двигателями и эхолотами для сдачи их в ремонт, сами катера были вытасканы на берег и оставлены там до нового сезона.

К сожалению, совершенно необоснованно, после полевого сезона был снят с должности и уволен в запас начальник СГЭ Александров Р. Н. из-за того, что при погрузке на судно на Новой Земле было утоплено много боцманского имущества, а также, «за срыв выполнения плана работ», хотя именно командование флота вернуло судно «Мурман» слишком поздно.

1953 год

Вместо Александрова Р. Н. в 1953 г. был назначен вернувшийся после окончания Военно-морской академии капитан 2 ранга Жилинский Анатолий Казимирович (*выпускник Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе 1938 года, с 1961 года начальник Гидрографического предприятия Министерства морского флота в Ленинграде*).

К весне 1953 года, благодаря стараниям нового начальника экспедиции, у которого были с периода войны хорошие отношения с командованием как флота, так и Гидрографического управления флота, улучшилось материально-техническое снабжение полевых работ. Так, на обеспечение стали поступать новые, утепленные, палатки и специальная одежда для условий Арктики, особенно обувь, так как одной пары на сезон, при постоянном передвижении по камням, хронически не хватало. Также были сделаны заявки для промышленности на поставку новейших промерных катеров и судов.

Особенно много сделал для экспедиции, возглавлявший в то время Гидрографическое управление ВМФ боевой заслуженный адмирал, командующий Балтийским флотом в годы войны, Владимир Филиппович Трибуц.

Полевой сезон 1953 года проводился на западном побережье острова Южный архипелага от губы Белушьей до пролива Маточкин Шар. Судно «Мурман» стало плавбазой для промерных катеров партий: Н. М. Аносова, Н. К. Тимошенко, В. А. Ищенко, Е. В. Молякова, П. П. Федотова (фото 27).

В 1953 году геодезические партии В. В. Бухмейера, И. В. Осокина и И. П. Ковригина связали в геодезическом отношении Новую Землю через пролив Карские Ворота с Единой государственной геодезической сетью СССР. Наблюдения углов производились в ночные часы с использованием огней, установленных на мачтах знаков. Источниками освещения служили фонари «Люкас». Связь между сигналами осуществлялась радиостанциями РБМ. Длина стороны четырехугольника составила 50 км. Указанные работы выполнили геодезисты Чирков Александр Павлович и начальник геодезического отделения отдела камеральной обработки старший техник-лейтенант Зайцев Павел Иванович.

В августе 1953 г. на геодезическом пункте горы Первоусмотренная (619 м) в течение месяца не было погоды. Наконец, командование послало на «горку» опытного геодезиста Мамонтова Василия Алексеевича с группой рабочих. Геодезисты поставили палатку на горе и «караулили» погоду у теодолита, пока не выполнили все измерения (фото 25).

В конце полевых работ, к большому сожалению всех членов СГЭ, умер Меньшиков Павел Яковлевич, отличный специалист, отдавший исследованиям северных морей 15 лет. После окончания промера катера подняли на борт «Мурмана», где Меньшикову стало плохо и его положили в лазарет. «Мурман» осуществил переход в Нарьян-Мар, в местную больницу, где Павлу Яковлевичу сделали операцию, но было уже поздно...

В честь Павла Яковлевича назван мыс Меньшиков на южной оконечности острова Южный архипелага Новая Земля, где и устанавливались пирамиды – сигналы.

В конце октября 1953 года, сняв с Новой Земли партии экспедиции, «Мурман» возвратился в Архангельск. Это был последний год работы «Мурмана» с экспедицией на Новой

Земле, так как с мая 1954 и до ноября 1956 года он стоял на капитальном ремонте в Кронштадте.

1954 год

В 1954 году экспедиция в полном составе вышла из Архангельска 6 июля на транспорте «Ржев» Северного морского пароходства. Прибыв на Новую Землю, судно развезло полевые партии по местам базирования:

- 1-ю гидрографическую партию («А – 1») – в Маточкином Шаре, в становище Лагерное;
- 2-ю гидрографическую партию («А – 2») – в губе Машигина (фото 23) (остров Северный);
- 5-ю гидрографическую («А – 5») – в губе Крестовой.

В течение короткого Новоземельского лета гидрографы обследовали все губы и западное побережье Новой Земли от Маточкина Шара до полуострова Адмиралтейства:

– в Маточкином шаре – гидрограф «А – 1» Л. З. Кичаев (*с Леонидом Захаровичем автор участвовал в прибрежном промере в Онежском заливе осенью 1981 года и жил с ним в одной палатке*);

– в губе Митюшиха и до Сухого Носа – гидрографы «А – 1» Н. С. Налетов и В. К. Холопов. На открытых участках, в мористой части (между губами) промер на катерах «Ярославцах» производили гидрографы («А – 2» и «А – 5») Н. К. Тимошенко и С. М. Щербаков (полуостров Адмиралтейства; до мыса Николая).

В губе Северная Сульменева промер производили гидрографы «А – 1» Н. С. Налетов и Л. З. Кичаев. А в губе Машигина, от входного мыса и до губы Северная Сульменева – гидрограф «А – 2» В. Г. Рыбин.

Район от залива Мелкий до губы Северная Сульменева обследовался гидрографами «А – 5». В заливе Мелкий и до губы Крестовой промер выполняли гидрографы «А -5» П. П. Федотов и А. Ф. Карбасов. Крестовую губу обследовали гидрографы «А – 5» А. В. Бородин и А. Г. Курганский. В это же время по берегу с большим трудом проходили со съемкой топографы и геодезисты (фото 26).

Хотя все катера в 1954 г. были оборудованы эхолотами, но ветераны-гидрографы такие как Баев А. К. и Холопов В. К. использовали по старинке рыболов. Как писал П. П. Федотов в своей книге: «Василий Константинович Холопов считал: «Рыболов точнее эхолота».

4 августа 1954 года трагически погиб старший техник-лейтенант Зайцев Павел Иванович, как писали сослуживцы, отзывчивый и душевный человек, один из самых грамотных специалистов по техническим вопросам в экспедиции. Погиб он случайно, оступившись на железной палубе катера «Ярославец», после чего упал в море через леерное ограждение, при этом ударившись головой о борт. Достали Павла Ивановича из воды уже мертвым. Вечная ему память!

В 1958 г. в память П. И. Зайцеве был назван северный входной мыс губы Южная Сульменева на острове Северный архипелага Новая Земля.

В первых числах октября 1954 г. гидрографические, геодезические и топографические партии загрузились сначала в губе Крестовой, а затем – в Маточкином Шаре на ледокольный пароход «Леваневский», которым командовал известный полярный капитан А. А. Качарава (*командир легендарного гидрографического судна «Сибиряков», вступившего в неравный морской бой с немецким крейсером «Адмирал Шеер» 25 августа 1942 года*).

Загрузившись, что называется «под завязку», «Леваневский» остановился в Маточкином Шаре, готовясь к выходу в Архангельск. Однако на берегу находились еще 4 промерных катера, которые «не влезли» на борт. К счастью, командовал ими топограф лейтенант Схиртладзе

Юрий Васильевич, грузин по отцу. Подчиненные предложили Юрию Васильевичу попросить «как своего» капитана «Леваневского» все же найти возможность загрузить его катера. Когда он прибыл в каюту к капитану, то тот, услышав фамилию представившегося офицера, спросил его о чем-то по-грузински. Юрий Васильевич понял вопрос, но ответил по-русски и обрисовал создавшуюся ситуацию, что если катера сейчас не забрать, то он с подчиненными специалистами может надолго остаться на Новой Земле. Вызвав боцмана, А. А. Качарава приказал: «Растолкай на корме катера, уплотни, но погрузи 4 катера лейтенанта», что было и исполнено. В Архангельск Юрий Васильевич возвращался, «квартируя» у капитана, предоставившего ему место и лучшие условия отдыха в своей каюте.

6 октября 1954 года ледокольный транспорт «Леваневский» доставил в Архангельск 240 человек экспедиционного состава и 19 катеров ГПБ.

Второй зафрахтованный для вывоза экспедиции транспорт «Кола» загрузил 4 партии: частично «А – 1» Л. П. Агафонова, «А – 2» В. М. Антипова, топографическую партию И. И. Иванова и геодезическую партию. Погрузка производилась в губе Машигина в труднейших условиях. Катера не проходили в горизонтальном положении через люк трюма, поэтому приходилось опускать их почти вертикально, после чего растаскивать в трюме вручную. Так приходилось эвакуировать полевые партии экспедиции в условиях отсутствия соответствующего экспедиционного судна.

При работах в 1954 году было 12 случаев выхода из строя эхолотов из-за повреждения вибраторов о плавающий лед, что свидетельствовало о большой сложности удержания промерных катеров на галсах, а также работы угломерщиков. В хорошую погоду личный состав работал по 16—20 часов непрерывно. Нормы перевыполнялись в два раза. Например, экипаж ГПБ под командованием старшего лейтенанта Н. К. Тимошенко, будущего начальника экспедиции, дважды в 1953 и 1954 годах объявлялся лучшим, так как объем выполнения задания составлял 210%!

1955 год

В навигацию 1955 года в состав СГЭ были включены новые суда: ГИСУ «Нивелир» (*водоизмещением 1370 тонн, скорость экономического хода 10.7 узла, построен на польской судовой верфи в Гдыне*), которое привел в Архангельск командир корабля Н. П. Столяров и ГИСУ «Сирена» (*водоизмещение 1860 тонн, скорость экономического хода 9 узлов, фото 21*), которое привел из Венгрии по Дунаю и далее вокруг Европы в Архангельск командир корабля Б. Е. Валинский. В результате полевые партии были развернуты на этих судах.

В течение полевого сезона были обследованы промером районы острова Берха и полуострова Панкратьева, заливы Седова, Борзова, Вилькицкого и Русская гавань. Также были обследованы районы от губы Глазовой (от мыса Николая), заливы Норденшельда и острова Баренца.

Свертывание полевых партий в 1955 году началось с полуострова Панкратьева, после чего «Сирена» перешла в Русскую Гавань. Там грузились гидрографы двух партий («А-2» и «А-5»), геодезисты партии И. В. Осокина и топографы.

Однако сразу начать переход в Архангельск не удалось, так как поступила команда снять навигационные буи из губы Черной после атомного взрыва 21 сентября 1955 года (*в тот момент полевые партии работали гораздо севернее, ближе к северной оконечности острова Северный*).

Целью взрыва было испытание нового образца ядерного заряда (РДС-9) для торпед калибра 533 миллиметра на глубине 12 метров и изучение поражающих факторов подводного ядерного взрыва на вооружение, военную технику и береговые сооружения (данные Интернета).

Когда «Сирена» прибыла в губу Черная, то на плаву были обнаружены эсминец «Урицкий», безымянный транспорт и подводная лодка «Малютка». Только после снятия боев и их разгрузки в Маточкином Шаре, на «Сирену» снова загрузили катера и экспедиционное оборудование, после чего она направилась в Архангельск.

Триангуляционные работы и магнитная съемка западного побережья Новой Земли до мыса Желания были полностью закончены в 1955 году.

1956 год

В 1956 году северную часть острова Северный архипелага до мыса Желания обследовали промером под руководством гидрографа Е. И. Полозова. Катера после промера базировались только около или на борту ГИСУ «Сирена».

Камеральную обработку полученных материалов за все годы работы на Новой Земле возглавлял инженер-подполковник Лебедев Вениамин Иванович. Вычислительные и чертежные работы выполняли скромные труженицы В. Е. Ажгихина (Зыкова), В. А. Быкова (Коровина), Л. Я. Данилина, Л. В. Дьяченко, Т. А. Знаменская, Л. И. Каменева, А. К. Лукинская (Тюльпина), А. И. Майхельбек (Антонова), З. В. Митягина, Л. П. Попова, М. М. Рогатых, В. Ф. Рыбас, А. А. Сафутина, А. В. Серебрякова, Н. Л. Тулубенская, Л. Н. Чеченина (Сорокина) и другие. С Аллой Ивановной Майхельбек автор участвовал в прибрежном промере с базированием на Фаресовом острове близ острова Кий в Онежском заливе Белого моря, где она вместе с инженером Гидрологического отряда Валентиной Ярцевой производила футшточные наблюдения за уровнем моря.

Неоценимую роль в успешном выполнении гидрографических работ сыграла судоремонтная мастерская №373, начальником которой был капитан 3 ранга М. Г. Куроптев. Мастерская ежегодно строила 2—3 промерных катера и ремонтировала до 45 плавсредств.

Существенную помощь в работах на Новой Земле оказали курсанты Гидрографического факультета ВВМУ им. М. В. Фрунзе, помогая командирам катеров, прорабам геодезических и топографических групп в выполнении заданий и в то же время получая хорошую стажировку по специальности и морской практике.

Результаты работ на западном побережье архипелага Новая Земля в 1951—1956 годах:

– архипелаг впервые был привязан к Единой государственной геодезической сети СССР, проложено около 5 000 км геодезических сетей триангуляции II, III и IV классов, измерено 1 067 геод. пунктов, включая 4 астропункта;

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.