

«С Нансеном в Петербург»

Из воспоминаний С.В. Востротина. 1913 г.

Эссе С.В. Востротина «С Нансеном в Петербург. Обратное возвращение в Европу по Сибирской железной дороге» является третьей, заключительной частью из серии его воспоминаний о морской арктической экспедиции по Карскому морю и путешествии по Сибири в 1913 г. со знаменитым норвежским ученым Фритьофом Нансеном¹. В конце второй части опубликованных в «Историческом архиве» воспоминаний автора говорится, что 21 октября 1913 г. Востротин в Красноярске сел в «Сибирский экспресс», в котором Ф. Нансен и начальник Управления по сооружению железных дорог МПС России Е.Д. Вурцель возвращались из поездки по Дальнему Востоку, и они втроем в служебном вагоне Вурцеля доехали до Петербурга.

В поезде между Нансеном и его попутчиками шли оживленные беседы на темы, касающиеся освоения Арктики и развития Северного морского пути. Большой интерес у путешественников вызвало сообщение, прочитанное в петербургской газете «Новое время», купленной на станции «не то в Вятке, не то в Вологде». В нем была опубликована телеграмма начальника Гидрографической экспедиции по Северному Ледовитому океану на ледокольных судах «Вйгач» и «Таймыр» Бориса Андреевича Вилькицкого, извещавшая об открытии в Арктике 4 сентября 1913 г. новых земель: островов Цесаревича Алексея (Малый Таймыр) и Старокадомского, а также Земли Императора Николая II, которая первоначально была названа «Тайвай» (по первым слогам экспедиционных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач»), а официальное название получившая в честь царствовавшего тогда российского императора в январе 1914 г. (с 1926 г. стала называться Северной Землей). Кроме того, при плавании судов около группы Новосибирских островов и острова Беннета был открыт небольшой остров, названный в честь генерала Андрея Ипполитовича Вилькицкого, отца начальника экспедиции Б.А. Вилькицкого.

¹ Речь идет о путешествии, носившем научно-познавательный и коммерческий характер, которое было организовано англо-норвежской компанией «Сибирское Акционерное Общество пароходства, промышленности и торговли» и российским правительством. Участниками экспедиции были: норвежский ученый и общественный деятель Фритьоф Нансен (1861–1930); инициатор экспедиции – представитель действовавшего в Лондоне «Синдиката по изучению особенностей и потребностей сибирского рынка», директор-распорядитель Сибирского Акционерного Общества пароходства, торговый консул в Красноярске, норвежец по происхождению, получивший в 1914 г. русское подданство – Йонас (Иона Иванович) Лид (1881–1969); золотопромышленник из Енисейска, член Государственной думы Российской империи, автор настоящих воспоминаний Степан Васильевич Востротин (1864–1943); дипломат, секретарь при русском посольстве в Христиании (г. Осло) Иосиф Григорьевич Лорис-Меликов (1872–1948).

Путешествие началось 24 июля (5 августа) 1913 г. из Тромсё (Норвегия) по Карскому морю до устья Енисея на пароходе «Коррект». Арктическая часть экспедиции описана С.В. Востротиним в статье «С Ф. Нансеном на полярном пути в Сибирь» (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 1). Опубликована в журнале «Исторический архив» в 2008 г. (№ 4, С. 104–146). Вторая часть – по сибирской реке Енисей, до родного города С.В. Востротина – Енисейск, далее на лошадях до Красноярска, по железной дороге до Иркутска. Этой части путешествия посвящена статья «Вверх по Енисею» (АРАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 3). Опубликована в журнале «Исторический архив» в 2012 г. (№ 3, С. 161–170).

Настоящая публикация посвящена двум юбилейным датам 2013 года: 100-летию путешествия Фритьофа Нансена и его спутников по Северному Ледовитому океану, Сибири и Дальнему Востоку и 100-летию открытия в Арктике Северной Земли, пожалуй, последнего из величайших географических открытий русских мореплавателей. Воспоминания публикуются по современным правилам правописания, с сохранением их стилистических особенностей. Сокращения раскрыты в квадратных скобках. Сведения о ряде лиц выявить не удалось.

Публикацию подготовила В.Н. ЗАГРЕБАЕВА.

С.В. Востротин

С Нансеном в Петербург. Обратное возвращение в Европу по Сибирской железной дороге

Во время пути у нас в вагоне происходили неоднократно беседы, с Вурцелем¹ во главе и при неперменном участии Ф. Нансена, на тему: как наилучшим образом, в смысле регулярности, организовать правильное судоходство между Европой и Енисеем².

Были обсуждаемы разнообразные мероприятия, которые необходимо было бы предпринять в отношении обеспечения беспрепятственности плавания судов в морских и речных водах на этом пути.

В число этих мероприятий входили: и устройство радиотелеграфа в разных пунктах; и метеорологических при них станций; и предварительная рекогносцировка³, как на аэро-, так и на гидропланах⁴, или на небольших моторных лодках для наблюдения за состоянием и расположением льдов в Карском море⁵; а также в неблагоприятные по льдам годы, использование ледоходов для проводки судов; устройство гаваней в низовьях рек для перегрузок товаров с морских судов на речные и обратно; надлежащая организация речного транспорта.

Таким образом, при участии Нансена была набросана и выработана целая программа.

Кроме указанных мер особенное значение придавал Нансен организации регулярных метеорологических наблюдений и систематическому изучению условий образования, таяния и движения льдов – ледяных масс в Карском море и Ледовитом океане и возможно точному установлению причин количества льда, подвергающегося таким, часто резким, колебаниям. Так, в практике наблюдалось, что в некоторые годы, правда исключительные, Карское море бывало значительно заполнено льдами, а в иные – совершенно чисто от них. Все это имеет такое важное значение для судоходства. Нансен, для подтверждения серьезной необходимости предлагаемых им мер, ссылался на чрезвычайно интересные данные, полученные за один только год таких наблюдений, датской экспедицией на пароходе «Димфна», в 1882/3 году, под командой лейт[енанта] Говгарда. Экспедиция эта была снаряжена датским правительством для устройства международных метеорологических полярных станций на Крайнем Севере, в так наз[ываемый] Полярный год. Пароход был затерт льдом у полуострова Ямала и его целый год носило по

Карскому морю, пока в конце августа следующего года он не вышел в океан через Карские ворота. Эта экспедиция дала первые, весьма ценные сведения о льдах Карского моря в зимнее время⁶.

Так лейт[енант] Говгард, на основании непосредственных наблюдений, указывал, что Карское море не замерзает целиком и в зимнее время. Лед на нем образуется, главным образом, у берегов, но ломается первой же волной, глыбы его несет ветром по морю, и так как зимою здесь преобладающий ветер юго-западный, то под влиянием последнего, лед прибывает к Ямалу⁷, где его ветром нагромождает один на другой в большие горы (образуя торосы)⁸; при затишье – лед несколько отступает от берега, но свободная вода опять замерзает, новым ветром этот лед снова взламывается и нагромождается друг на друга и, таким образом число этих плавающих ледяных торосов с каждым днем зимы все более увеличивается и к апрелю месяцу море представляется заполненным как нагроможденным, так и разломанным льдом, носящимся по его поверхности. С этого времени начинается таяние льда. Стоящие в это время ветры, несущиеся с северо-востока, принимают лед к Вайгачу⁹ и Новой Земле¹⁰ и затирают проливы, каковое обстоятельство часто и служит препятствием для прохода судов в Карское море. Затем сильное течение своим напором истирает нижнюю подводную часть ледяных глыб, тогда как верхняя тает под влиянием дождя, туманов и солнца и становится рыхлой, слабые льдины разрушаются, давая, таким образом, простор для больших и прочных. Эта разрушающая работа идет чрезвычайно быстро. При волнении быстрота таяния увеличивается, причем морской лед начинает таять уже при температуре – 2 гр. Цельсия.

Мы приводим здесь картину таяния льдов, нарисованную лейт[енантом] Говгардом, и на которую ссылался Нансен, как единственное описание, основанное на личных наблюдениях, описание плавания и таяния льдов в Карском море за весь 50-летний период существования Северного пути по этому морю.

Вот к таким систематическим ежегодным наблюдениям за льдами и метеорологическим наблюдениям целой сетью полярных станций, снабженных радиотелеграфом, в течение ряда лет Нансен особенно призывал и энергично на них настаивал. Только такие наблюдения дали бы ключ к разгадке многих, в настоящее время еще непонятных для нас явлений в полярной области.

В своем печатном труде, о котором упоминалось выше, в главе «Судоходство по Карскому морю»¹¹, в приложении, этому вопросу посвящено немало интересных строк. Нансен перечисляет все плавания, совершенные в этом направлении за 40 лет, начиная с 1874 года, и находит только 4 года неудачных (1882, 1902, 1903 и 1912), когда состояние льдов не позволило ни одному судну, не ледокольному, пройти этим путем. Поэтому Нансен решительно высказывается, что вообще нет оснований считать Карское море непроходимым. Я лично уверен, пишет он, что при имеющихся в нашем распоряжении в настоящее время вспомогательных средствах редкие неудачи следует считать чисто случайными.

Что касается вопроса о том, что в одни годы Карское море совершенно свободно от льдов, а в другие – значительно заполнено, то, по возвращении в Петербург, Нансеном были исчислены, на основании полученных в Николаевской Главной физической обсерватории¹² далеко неполных метеорологических данных с ближайших к Карскому морю станций, расположенных на русской территории,

С.В. Востротин



Встреча Фригьофа Нансена
(стоит в центре) на вокзале
в Петербурге.

Среди присутствующих:
справа от Нансена –
С.В. Востротин; второй слева –
Е.Д. Вурцель. 1913 г.





Ф. Нансен и Е.Д. Вурцель. 1913 г.

а именно: в Малых Кормакулах – на западном берегу Новой Земли, в Обдорске, в низовьях реки Оби и в Пустозерске, на реке Печоре – средние исчисления температуры и составлены чрезвычайно интересные таблицы и диаграммы. Кривая температур на диаграммах показывала, что в таких случаях, когда имелись одновременно наблюдения на 3-х станциях, колебания всех трех средних температур почти совпадали, несмотря на большую удаленность станций друг от друга. На основании этих показаний уже можно было рассчитать, как изменялась температура в соответствующем году и в области прилегающей к Карскому морю. Сопоставляя ряды средних показаний термометра на всех ли трех станциях, или в одном лишь Обдорске, особенно за период в 10 мес[яцев] – с ноября одного года по конец августа последующего, т.к. эта температура оказывает наибольшее влияние на состояние льдов в Карском море в августе и в сентябре с имеющимися данными о состоянии льдов в том же море, почерпнутыми из описаний прежних путешествий, то получается удивительная согласованность тех и других данных. Эти данные убедительно доказывают, что годы, изобиловавшие льдами, примыкают к тем годам, когда средняя температура была наиболее низкой. То же самое наблюдается и в те годы, когда низкая температура в указанные месяцы держалась несколько лет подряд.

Конечно, весенние и летние температуры могут оказывать то или другое, большее или меньшее влияние на таяние льдов, но в большинстве случаев уже весной можно составить себе приблизительное понятие о том, каковы будут условия в навигационный период в Карском море. Проходимость проливов Карского моря зависит, однако, не только от одного количества льда, но и от его распространения и распределения в море, и в этом отношении играют немалую роль ветры и морские течения, а также, как то показали наблюдения Нансена, движение воды и льда зависит и от глубины моря, так, например, на мелких местах льды задерживаются.

Все это должно иметь, по мнению Нансена, большое значение для судоходства по Ледовитому океану и по Карскому морю в будущем. Потому-то, будучи твердо уверен в своем положении, так настоятельно и призывал к систематическому, правильно организованному наблюдению над всеми этими многообразными явлениями в течение ряда лет.

Во время пребывания нашего на острове Диксон, в устье Енисея, как упоминалось, мы не нашли там никаких следов пребывания затерявшихся русских экспедиций – Русанова¹³, Брусилова¹⁴ и Седова¹⁵, не встретили также ожидавшейся к тому времени на Диксоне гидрографической экспедиции Морского министерства под командой Б.А. Вилькицкого¹⁶, отправившейся вновь из Владивостока для обследования Северного морского пути вдоль всего Сибирского побережья. Как неожиданно было для нас, возвращавшихся назад в «Сибирском экспрессе», в конце октября прочесть из свежих петербургских газет, купленных на станции не то в Вятке, не то в Вологде, телеграмму начальника экспедиции Б.А. Вилькицкого, в которой последний извещал об открытии экспедицией в Ледовитом океане новых островов и большой земли.

Я немедленно перевел это сообщение Нансену, сидевшему неподалеку от меня за своим дневником, в салоне служебного вагона Вурцеля. Текст телеграммы, напечатанной в «Новом времени»¹⁷, гласил, что суда «Таймыр» и «Вайгач»,

дойдя беспрепятственно от Берингова пролива вдоль Сибирского побережья почти до самого Челюскина, встретили стоялый лед, нетронутый с зимнего времени. При следовании по кромке этого льда на север был открыт, в 390 милях от берега, низменный остров, названный впоследствии – «Островом Цесаревича Алексея»¹⁸. Дальнейшее плавание в северо-западном направлении привело к открытию возвышенной земли вулканического происхождения, вдоль берега которой пройдено было свыше 200 миль¹⁹ протяжения. Вновь открытая большая территория земли была названа – «Землей Императора Николая II»²⁰. Кроме того, при плавании транспортов около группы Новосибирских островов и острова Беннета был открыт еще небольшой остров, названный в честь ген[ерала] А.И. Вилькицкого²¹, отца начальника экспедиции Б.А. Вилькицкого.

Открытие большой Земли Императора Николая II и других островов явилось большим событием, в смысле научно-географическом, за последние 49 лет со времени открытия австрийцами (экспедиция 1872/3 гг.) Земли Франца Иосифа²². Честь этого нового открытия выпала на долю русских моряков.

Это сообщение произвело на знаменитого полярного исследователя большое впечатление и его очень заинтересовало. Он попросил меня еще раз медленно, не торопясь, перевести ему текст этой телеграммы, переданной из Америки, куда экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» зашла, не найдя свободного прохода на запад, на своем пути возвращения во Владивосток.

Я спросил Нансена, почему не представился ранее случай ни ему, ни Нордельшельду²³, ни также позднее их огибавшему мыс Челюскина бар[ону] Толю²⁴ открыть лежавший всего в 390 милях ближайший остров, а за ним и возвышенную большую землю? – Нансен ответил, что во время его обхода мыса Челюскина стояла туманная погода, которая обычно сопровождает плавание в Ледовитом океане. Горизонт чаще всего бывает не ясен. Вероятно, при такой туманной погоде проходили эти места и другие экспедиции.

В своих дальнейших суждениях, касавшихся открытия земель, Нансен вспоминал, как неоднократно приходилось испытывать ужасный натиск льда на «Фраме»²⁵, когда все гремело и грохотало кругом, окружавший судно лед быстро образовывал валы, торосы и целые ледяные холмы вырастали вблизи корабля, готовые его раздавить. Особенно тяжкий натиск и давление льда, испытанный на «Фраме», припомнил Нансен, имел место в конце декабря 1894 года и в начале января 1895 года, в разгар полярной ночи, сопровождавшийся временами сильной вьюгой, когда снег несло массами и вокруг ничего нельзя было разобрать. От сильных толчков и давления льда весь корпус корабля вздрагивал, трясся. Вырастающие кругом с невероятной быстротой холмы льда надвигались на корабль с такой силой, что судно дало крен на один бок и не выпрямлялось. Были уже даны приказания к приготовлению покинуть его – запасы провизии, одежды, сани, каяки и проч[ее] необходимое снаряжение выносилось наверх и складывалось в местах наименее угрожаемых. Кругом корабля с шумом трескался лед и из его расселин заливало водой – пришлось спасать собак из конур, сделанных на льду. Так как натиски льда происходили периодически, то спать приходилось не раздеваясь, всегда иметь все необходимые предметы под рукой, и при первом крике об опасности все должны были прыгать на лед. Огромнейший холм льда достиг, наконец, судна и начал напирать на снасти и на тент. Грохот и треск, стоявший

кругом, напоминал стрельбу из крупных орудий нескольких батарей одновременно. Лед наваливался все больше и яростнее и уже угрожал засыпать все входы и выходы. Отдан был приказ всем выйти наверх и вынести с собой все необходимое в предвидении близкой аварии. Лед надвигался с такой силой, что печального конца ожидать, казалось, осталось недолго – трещали балки и весь корпус дрожал. Судно накренилось на 70 гр. То был последний натиск. Судно его выдержало. Выдержав последний напор льда, оно освободилось и стало выпрямляться.

Как было бы обидно и тяжело, добавлял Нансен, потерять корабль, который служил таким великолепным убежищем от разбушевавшихся стихий. После всех пережитых испытаний и невзгод нам стало так понятно, какие тяжелые переживания должны были терпеть прежние полярные исследователи в завоевании каждого градуса²⁶ на своем пути к северу, и по сравнению с ними, какими удобствами и каким сравнительным комфортом пользовались мы на нашем корабле.

Весьма вероятно, закончил Нансен, что такое сильное влияние на состояние льдов, выразившееся в их страшном натиске на наш корабль, оказывали господствовавшие сильные ветры или близость земли, около которой несло в это время в дрейфе, скованный льдами, наш «Фрам», и притом, в самую темную зимнюю пору года, когда не представлялось никакой возможности разглядеть землю, покрытую снегом, даже на близком расстоянии. Было бы весьма интересным нанести на карту вновь открытые Вилькицким землю и острова, с точным указанием их местоположения и границ. Тогда можно будет судить также о местонахождении «Фрама» во время наиболее грозного натиска на него ледяных масс.

Перечитывая вновь, много позднее, описание путешествия Норденшельда на пароходе «Вега», шедшего вдоль полярных окраин Сибири из Атлантического океана в Тихий, мне встретилось указание капитана судна Паландера²⁷, первого европейца, высаживавшегося со своими спутниками с морского судна на самом северном мысе Азии – Челюскин и видевшего полет стаи гусей, державших курс прямо на север – указание на то, что там, на севере, должна быть неизвестная нам земля.

Нансен не раз высказывал свое намерение принять еще раз участие в экспедиции в высокие широты Арктической области.

По нашем возвращении в Петербург, Министерство торговли и промышленности устроило особое междуправительственное совещание. Приглашены были все участники плавания под председательством тогдашнего товарища министра, а впоследствии министра финансов, П.Л. Барка²⁸.

На этом совещании Нансен ознакомил собравшихся с результатами плавания «Корректа» и теми мерами, которые необходимо было бы, по его мнению, осуществить для организации регулярного и безопасного плавания между Европой и Сибирью.

По приглашению Санкт-Петербургского Географического общества Нансеном была прочитана лекция о плавании «Корректа», собравшая многочисленную аудиторию, которая наградила докладчика дружными аплодисментами.

Наше долгое и длинное совместное путешествие, сначала по железной дороге в Норвегии, на пассажирском пароходе среди красивейших норвежских шхер и фиордов, затем на коммерческом пароходе по Ледовитому океану и Карскому морю в устье Енисея и вверх по реке на моторной шхуне «Омуль» до гор[ода]

Енисейска, откуда в колесном экипаже (тарантасе) по проселочной дороге до Красноярска и возвращение в Петербург в Сибирском экспрессе, сблизило нас и мы дружески расстались, когда Нансену пришло время покинуть Петербург и возвратиться на родину.

Мы имели возможность встречаться еще несколько раз во время его наездов в нашу столицу за разными справками и материалом, нужных ему для составления его книги, а также и по поводу ее издания на русском языке. Книга эта была выпущена уже во время войны, в 1915 году, под названием: «В страну будущего»²⁹.

Нужно положительно поражаться, как в течение относительно короткого времени, менее чем в 3 месяца, было сделано такое обильное количество наблюдений, собраны такие обширные материалы и, на основании их, произведены необходимые и справедливые выводы.

Книга написана со свойственным Нансену талантом. Легко и с интересом читается она и будет служить в течение долгого времени настольной книгой каждого интересующегося состоянием общего положения жизни, экономики, быта, как русского; так и инородческого населения Северной Сибири в начале 20-го века.

Наступившая революция и последовавшие за тем события Гражданской войны перебросили меня на Дальний Восток, где я и пробыл 11 лет³⁰, и за это время отношения наши временно оборвались.

Архив РАН. Ф. 529. Оп. 1. Д. 2. Л. 1–12.

Примечания

¹ *Вурицель Евгений Дмитриевич* – инженер-строитель, принимал участие в развитии путей сообщения на Кавказе. В 1913 г. государственный чиновник, начальник Управления по сооружению железных дорог МПС, которое руководило работами по постройке Амурской железной дороги.

² Имеется в виду Северный морской путь – кратчайший морской путь между Европой и Сибирью и Дальним Востоком. Он проходит по морям (в частности, по Карскому) Северного Ледовитого океана. Альтернатива Северному морскому пути – транспортные артерии, проходящие через Суэцкий или Панамский каналы, что крайне невыгодно в экономическом и временном аспектах. Первым доказательством возможности транзитного использования Северного морского пути стала экспедиция, проходившая в 1878–1879 гг. на шхуне «Вега» под руководством шведского ученого Нильса Норденшельда. В ходе этой экспедиции было впервые осуществлено сквозное (с одной зимовкой в пути) плавание по маршруту Северного морского пути из Атлантического в Тихий океан. В начале XX в. освоение Северного морского пути стало одной из насущных задач экономики России. Развитие сельского хозяйства в Сибири, связанное с массовым переселением на ее территорию крестьян, требовало поиска новых маршрутов вывоза сибирского хлеба на мировые рынки.

³ Рекогносцировка – осмотр и обследование местности для проведения каких-либо специальных работ.

⁴ Гидро-(аэро) план – устарелое название гидросамолета, то же, что самолет, способный взлетать с воды и садиться на воду, а также маневрировать на воде.

⁵ Карское море – окраинное море Северного Ледовитого океана. Название моря происходит от реки Кара, впадающей в него. Море ограничено северным побережьем Евразии и островами: Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Гейберга. В море впада-

ют полноводные реки: Обь и Енисей. Одно из самых холодных морей России, только близ устьев рек температура воды летом выше 0° С. Большую часть года море покрыто льдами.

⁶ 1882 год был объявлен Первым Международным полярным годом (IPYI). О своем участии в его программе заявили 12 стран. В связи с этим планировалось организовать на арктическом побережье 15 метеорологических станций. Россия одной из первых открыла метеорологические станции Малые Кармакулы на Новой Земле и Сагатырь в устье реки Лена. Но этого было мало. К решению данного вопроса с согласия правительства России были привлечены Голландия и Дания. Голландия должна была построить станцию на острове Диксон, а Дания – на полуострове Таймыр. В 1882 г. из Голландии вышло судно «Варна», на борту которого находились члены экспедиции, направлявшиеся на Диксон. В тот же год одновременно с ними по тому же маршруту направилось датское судно «Димфна» («Дафна»), конечной целью которых планировалась доставка метеорологической станции на полуостров Таймыр. Капитаном на датском судне был А. Ховгард (в русской интерпретации фамилия пишется и произносится как Говгард), ранее принимавший участие в экспедиции (1876–1879 гг.) шведского полярного исследователя А.Э. Норденшельда по освоению Северного морского пути. Первой в Карское море вошла «Варна». Но в то лето ледовая обстановка мало способствовала плаванию, и вскоре голландское судно было сковано льдами. Вслед за ними через пролив Югорский Шар (между материком и островом Вайгач) в Карское море вошло датское судно «Димфна», моряки которого увидели затертую льдами «Варну» и находящийся поблизости норвежский пароход «Луиза». Вскоре и «Димфна» оказалась в таком же положении, не имея возможности продолжить плавание. В дальнейшем «Варна» после проведенной зимовки оказалась раздавлена льдами и затонула 24 июля 1883 г. Экипаж с нее перешел на «Димфну», а затем, имея в своем распоряжении трое саней и четыре лодки, по льду направился на сушу. Около Югорского Шара голландцы встретили пароход «Луиза», который доставил их в Норвегию. «Димфна» сумела вырваться из ледяного плена в середине сентября 1883 г. и в октябре прибыла в Норвегию.

⁷ Ямал – полуостров на севере Западной Сибири; омывается Карским морем.

⁸ Торосы – нагромождение обломков льда, до 10–20 метров в высоту, которые образуются в результате сжатия ледяного покрова.

⁹ Вайгач – остров в Северном Ледовитом океане, на границе Баренцева и Карского морей; отделен от берега материка проливом Югорский Шар, а от Новой Земли – проливом Карские Ворота.

¹⁰ Новая Земля – архипелаг в Северном Ледовитом океане между Баренцевым и Карским морями; состоит из двух больших островов – Северного и Южного, разделенных узким проливом (2–3 км) Маточкин Шар.

¹¹ В качестве приложения к книге «В страну будущего» Ф. Нансен опубликовал весьма ценный очерк под названием «Судоходство по Карскому морю», в котором систематизировал данные о ледовом режиме в западной части Карского моря с XVII до 1914 г. (Нансен Ф. В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море / Авториз. перевод с норв. А. и П. Ганзен. Магадан, 1969. С. 280–295).

¹² В 1821 г. была основана по инициативе адмирала (1828), командующего Черноморским флотом Алексея Самуиловича Грейга (1775–1845) Морская астрономическая обсерватория. 1 июля 1912 г. Николаевская морская астрономическая обсерватория получила статус Николаевского отделения Главной Астрономической обсерватории в Пулков. 2 января 1935 г. Николаевская астрономическая обсерватория была включена в сеть научных учреждений Академии наук СССР и стала Николаевским отделением Главной астрономической обсерватории Академии Наук СССР в Пулков.

¹³ *Русанов Владимир Александрович* (1875–1913) – русский исследователь Арктики. Окончил Орловскую духовную семинарию (1897). В 1903 г. эмигрировал во Францию, где окончил Парижский университет (1907). В 1907 г. совершил экспедицию на Новую Землю, прошел пролив Маточкин Шар. В 1908 и 1909 гг. был участником, а в 1910 и 1911 гг. руководителем научных экспедиций на Новую Землю. Впервые пересек пешком остров

Северный и на моторно-парусных судах обошел вокруг Новой Земли. В 1912 г. возглавил экспедицию на боте «Геркулес» по обследованию угленосных районов Шпицбергена; затем отправился в плавание вокруг мыса Желания и пропал без вести со всем экипажем (время и обстоятельства гибели экспедиции остались невыясненными). В 1934 г. на островах у западного побережья Таймыра были обнаружены деревянный столб с надписью «Геркулес 1913» и некоторые вещи участников экспедиции. Именем Русанова названы бухта и полуостров на Новой Земле.

¹⁴ *Брусилов Георгий Львович* (1884–1914) – русский исследователь Арктики, лейтенант флота. В 1910–1911 гг. участвовал в гидрографической экспедиции на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач»; плывал в Чукотском и Восточносибирском морях. В 1912 г. возглавил экспедицию на парусно-моторной шхуне «Св. Анна», целью которой было пройти по Северному морскому пути из Атлантического в Тихий океан. Пройдя в середине сентября через Югорский Шар в Карское море, «Св. Анна» была затерта у западного берега полуострова Ямал льдами и вовлечена в дрейф на север. Весной 1914 г., когда шхуна дрейфовала к северу от Земли Франца-Иосифа, часть экипажа покинула судно и пешком направилась по дрейфующим льдам на юг. Оставшиеся в живых В.И. Альбанов (штурман экспедиции) и матрос А. Конрад были спасены экспедицией Г. Седова на судне «Св. Фока». Дальнейшая судьба экспедиции Брусилова неизвестна.

¹⁵ *Седов Георгий Яковлевич* (1877–1914) – русский исследователь Арктики. В 1902–1903 гг. участвовал в гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане. В 1909 г. начальник экспедиции по описи устья р. Колымы, в 1910 г. обследовал Крестовую Губу на Новой Земле. В 1912 г. выступил с проектом санной экспедиции к Северному полюсу. Правительство отказалось выделить средства, и экспедиция была организована на частные средства. 14(27) августа 1912 г. судно «Св. Фока» вышло из Архангельска и у Новой Земли из-за непроходимых льдов стало на зимовку. К Земле Франца-Иосифа экспедиция подошла только в августе 1913 г., но из-за отсутствия угля стала в бухте Тихой на вторую зимовку. 2(15) февраля 1914 г. Г.Я. Седов, заболевший цингой, и сопровождавшие его матросы Г.В. Линник и А.М. Пустотный на трех собачьих упряжках вышли к Северному полюсу. Не дойдя до о. Рудольфа, Седов умер и был похоронен на мысе Аук этого острова.

¹⁶ *Вилькицкий Борис Андреевич* (1885–1961) – русский гидрограф-геодезист. В 1908 г. окончил Морскую академию в Петербурге. Участвовал в русско-японской войне 1904–1905 гг. В 1913–1915 гг. возглавлял гидрографическую экспедицию в район Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач», целью которой было освоение Северного морского пути. В плавании 1913 г. экспедиция открыла Северную Землю, остров, названный именем Вилькицкого, острова Малый Таймыр и Старокадомского. В 1914–1915 гг. экспедиция совершила первое (сквозное) плавание из Владивостока в Архангельск, открыла остров Новопашенного (ныне остров Жохова) и произвела опись южного побережья Северной Земли. В 1918 г. Вилькицкий был назначен начальником первой советской гидрографической экспедиции, но со всеми судами был захвачен в Архангельске интервентами. В 1920 г. эмигрировал в Англию. В 1923 г. и 1924 г. по приглашению советских внешне-торговых организаций возглавлял «Карские» товарообменные экспедиции. Впоследствии в течение многих лет работал гидрографом в бывшем Бельгийском Конго. Именем Вилькицкого назван пролив между Северной Землей и Таймырским полуостровом.

¹⁷ «Новое время» – российская газета, издавалась в 1868–1917 гг. в Петербурге (с 1914 – Петроград).

¹⁸ Остров Цесаревича Алексея находится в западной части моря Лаптевых на Таймырском архипелаге. Открыт в 1913 г. гидрографической экспедицией под командованием Б.А. Вилькицкого. В 1914 г. присвоено название остров Цесаревича Алексея, в честь вел. кн. Алексея Николаевича (1904–1918), наследника российского престола. После революции, когда встал вопрос о переименовании острова, его предлагалось назвать островом Республики, Прончищева, Розмыслова, Пролетарской Диктатуры. В 1926 г. ЦИК СССР переи-

меновал его в Малый Таймыр; определение малый – для отличия от большего по площади о. Таймыр в Карском море, а Таймыр по расположению острова у берегов п-ва Таймыр.

¹⁹ Миля (от лат. mille passuum – тысяча двойных римских шагов «тростей») – путевая мера для измерения расстояния, введенная в Риме. Миля применялась в ряде стран в древности, а также во многих современных странах до введения метрической системы мер. В странах с неметрической системой мер миля применяется до настоящего времени. Величина мили различна в различных странах. Географическая, геометрическая миля: 1 миля = 1 минута широты = 6080,27 футов = 1853,25 м. Морская миля: 1 миля = 1852 м.

²⁰ Земля Императора Николая II – российский архипелаг в Северном Ледовитом океане, открыт в 1913 г. гидрографической экспедицией 1910–1915 гг. Б.А. Вилькицкого 11 января 1926 г. Президиум ВЦИК своим постановлением переименовал Землю Николая II в Северную Землю.

²¹ *Вилькицкий Андрей Ипполитович* (1858–1913) – генерал-лейтенант, исследователь морей Северного Ледовитого океана, начальник Главного гидрографического управления.

²² Архипелаг Земля Франца Иосифа – архипелаг на с.-в. Баренцева моря, самый ближайший к Северному полюсу в восточном полушарии, расположен в 540 милях от Северного полюса. Состоит из 191 острова. Он был открыт в 1873 г. австро-венгерской экспедицией Ю. Пайера и К. Вайпрехта на судне «Тегеттоф».

²³ *Норденшельд Нильс Адольф Эрик* (швед. Nils Adolf Erik Nordenskiöld (правильно *Нурденшельд*) (1832–1901) – шведский (финский) геолог и географ, исследователь Арктики, мореплаватель, историко-картограф. Известен тем, что первым прошел в 1877–1878 гг. по Северному морскому пути из Атлантики в Тихий океан.

²⁴ *Толль Эдуард Васильевич* (нем. Eduard Gustav von Toll) (1858–1902, пропал без вести) – барон, русский геолог, арктический исследователь.

²⁵ «Фрам» (норв. Fram – «вперед») – норвежская деревянная парусно-моторная шхуна, специально построенная для нужд полярных исследований, в частности, длительного дрейфа в паковых льдах. На «Фраме» в 1893–1912 гг. были совершены три экспедиции к Северному и Южному полюсам: Норвежская полярная экспедиция (1893–1896) под началом Фритьофа Нансена; Норвежская арктическая экспедиция (1898–1902) под руководством Отто Свердруп; Норвежская антарктическая экспедиция (1910–1912), возглавляемая Руалем Амундсеном.

²⁶ Градус – общепринятая единица измерения углов. Также эта величина используется в картографии для определения координат произвольной точки земной поверхности. Градус (от лат. gradus – деление шкалы, шаг, ступень) обозначается °. Один оборот равен 360°. Деление окружности на 360° придумали аккадцы (вавилоняне).

²⁷ *Паландер Адольф Арнольд Луи* (Adolf Arnold Louis Palander) (1842–1920) – шведской военно-морской офицер. В 1872–1873 гг. командовал пароходом «Польхем» экспедиции А.Э. Норденшельда, зимовавшей на Шпицбергене. Сопровождал Норденшельда при его попытке пройти пешком к Северному полюсу. В 1878–1879 гг. был капитаном парохода «Вега» экспедиции Норденшельда, осуществившей первое сквозное плавание по Северо-Восточному проходу и затем обошедшей вокруг Евразии.

²⁸ *Барк Петр Львович (Людвигович)* (1869–1937) – российский государственный деятель, видный банкир, управляющий Министерством финансов (с 30 января 1914 г.), действительный тайный советник (1915), член Государственного совета (с 1915), последний министр финансов Российской империи (с 6 мая 1914 по 28 февраля 1917 г.).

²⁹ См.: Нансен Фритьоф. В страну будущего. Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Пг., 1915.

³⁰ В начале 1920 г. С.В. Востротин эмигрировал в Харбин (Китай), затем во Францию, где и скончался 1 мая 1943 г. Похоронен на кладбище Кокад в г. Ницца.