

**ББК 63.3(2)52+76.03**  
**Г55**

*Глуценко А. А. Место и роль радиосвязи в модернизации России (1900–1917 гг.).* СПб.: ВМИРЭ, 2005. – ..... с.; 193 ил. Библ. 652 наим.

В логической взаимосвязи с происходившими в начале XX века модернизационными преобразованиями, военными реформами, двумя войнами и тремя революциями показан процесс создания и функционирования системы радиосвязи России. При этом создание системы радиосвязи рассматривается как социальный заказ общества на определенной стадии развития государства. Впервые в отечественной историографии на широкой документальной базе раскрывается деятельность правительства, торгово-промышленных кругов, научных, учебных и общественных структур в развитии системы радиосвязи и ее результативность, показана роль радио в экономической, политической, военной и социально-культурной сферах государства и общества, возвращаются из небытия имена многих российских связистов.

Монография адресуется специалистам по отечественной и военной истории, по истории науки и техники, краеведам и самому широкому кругу читателей, желающим глубже познать историю великой страны.

Издание осуществлено при поддержке Российского фонда истории связи

Рецензенты:

*Гоголевский А. В.*, доктор исторических наук, профессор

*Сырников Э. В.*, доктор технических наук, профессор

Историческая секция СПб НТОРЭС им. А. С. Попова

**ISBN 5-7997-0364-2**

© А. А. Глуценко, автор, 2005

© Российский фонд истории связи, 2005

© Военно-морской институт радиоэлектроники, 2005

© Инжиниринг-Сервис, 2005

## ОГЛАВЛЕНИЕ

### Часть 3 из 5

<b>5.</b>	<b>Роль радиосвязи в колонизации Дальнего Востока .....</b>	<b>328</b>
	Строительство первой радиолинии в России .....	328
	Радиостанции Охотского побережья и Чукотского полуострова .....	351
	Радиостанция Кербинской резиденции .....	361
	Радиостанция на острове Сахалин .....	366
	Радиостанция в Средне-Колымске .....	370
	Неосуществленные проекты .....	373
<b>6.</b>	<b>Радио в освоении и обороне Северного морского пути .....</b>	<b>375</b>
	Значимость и предпосылки открытия Северного морского пути .....	375
	История строительства первых радиостанций в Заполярье .....	386
	Открытие и функционирование радиостанций в Карском море .....	399
	Роль радиосвязи в жизни Заполярья .....	415
<b>7.</b>	<b>Береговые радиостанции общего пользования России .....</b>	<b>438</b>
	Радиостанции Азовского моря .....	436
	Радиостанции Каспийского моря .....	450
	Радиостанции Балтийского побережья .....	464
	Радиостанции Черного моря .....	476

...высоко поднимающиеся мачты Карских радиостанций знаменуют собой огромное завоевание человека с природой. Самоотверженно зимующая на этих станциях кучка людей не только является проводником культуры в этом заброшенном, глухом уголке нашего великого Отечества, но она помогает нам ближе узнать природные условия края, проникнуть в его тайны, правильно оценить положение и тем самым направить борьбу на рациональный путь, а саму задачу использования великого северного водного пути – на реальные основания.

*Н. П. Георгиевский*

---

## РАДИО В ОСВОЕНИИ И ОБОРОНЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

---

### ЗНАЧИМОСТЬ И ПРЕДПОСЫЛКИ ОТКРЫТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

#### **Социально-экономическая и политическая характеристика Крайнего Севера**

Развитие капитализма в России в начале XX века стало подрывать былую оторванность окраин империи и способствовало усилению экономической централизации страны. Этот процесс охватил, в частности, и северные окраины России, которые привлекли к себе внимание не только русской буржуазии, но и иностранного капитала как богатые источники промышленного сырья и рынки сбыта. Массовое заселение Сибири и развитие ее хозяйственного комплекса, развитие промыслов в северных морях, попытки использования минеральных ресурсов все настойчивее выдвигали требование об освоении Северного морского пути. Осуществление этой сложной задачи в начале столетия облегчалось прогрессом промышленности, развитием транспортной техники и средств связи.

Казна и удельное ведомство, в чьих руках сосредоточивались главные земельные, горные и лесные богатства Сибири и Европейского Севера, не сумели организовать их использование в значительных масштабах. Власти довольствовались по существу частными мерами по некоторому улучшению путей сообщения в отдельных районах Севера. Задача регулярного транспортного использования хотя бы западного участка Северного морского пути по-настоящему не ставилась.<sup>1</sup>

Непосредственно заинтересованными в изыскании более дешевого морского пути для торговли с Европой были, по сути дела, только сибирские предприниматели. Но в целом местная буржуазия не была едина в своих действиях, так как конкретные интересы ее различных групп нередко сталкивались между собой. Заинтересованность отдельных предпринимателей в освоении морского пути диктовалась прежде всего заботой о частной коммерческой выгоде.

Возможность торговых сообщений через Карское море привлекала к себе внимание также западноевропейского капитала, для которого Сибирь рисовалась в перспективе большим рынком сбыта и сырья. Поступавшие от иностранцев предложения неизменно предусматривали беспощинный ввоз товаров в Сибирь. Рассчитывая на получение высоких барышей и рассматривая торговлю как орудие глубокого внедрения в экономику Сибири, эти дельцы вовсе не собирались вкладывать значительные средства в оборудование морского пути.<sup>2</sup> Понятна и закономерна настороженность, с какой русское прави-

---

<sup>1</sup> См.: Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962, с. 337, 338.

<sup>2</sup> Во многих изданиях, выходивших в западноевропейских странах, всячески обосновывалась желательность привлечения иностранного капитала в Сибирь. Показательна в этом отношении работа Г. Баль-

тельство относилось к попыткам иностранцев проникнуть в Сибирь со стороны моря. Но необходимой последовательности и решительности в этом отношении русские правящие круги никогда не проявляли.

**Предпосылки освоения Северного морского пути**

Особую актуальность вопрос об использовании Северного морского пути приобрел во время Русско-японской войны. Острая нужда в увеличении перевозок военных грузов на восток, по признанию министра путей сообщения князя М. И. Хилкова, застала водные пути Сибири "совершенно неподготовленными для выполнения такого рода задачи".<sup>1</sup> В марте 1905 года этот вопрос рассматривался одновременно в Министерстве путей сообщения и Министерстве торговли и промышленности. Созванное тогда же Особое совещание по вопросам о наилучшей утилизации всех способов сообщения в Сибири для перевозки грузов на Дальний Восток признало необходимым использовать для усиления перевозок морской путь в Сибирь.

Министерство путей сообщения для форсированного подвоза строительных материалов, необходимых Сибирской железной дороге, признало "имеющим первостепенное значение кружной морской путь через Енисей до Красноярска".<sup>2</sup> В докладе по этому вопросу М. И. Хилков писал, что использование морского пути может не только принести пользу военным перевозкам в навигацию 1905 года, но и "существенно необходимо в будущем" (хотя бы для доставки материалов, предназначенных для строительства второй колеи Сибирской железной дороги).<sup>3</sup> Несмотря на возражения весьма высокопоставленных лиц (управляющий Морским министерством Ф. К. Авеллан, министр финансов В. Н. Коковцов и наместник царя на Дальнем Востоке Е. И. Алексеев) по поводу предложения Министерства путей сообщения, ввиду особых военных обстоятельств правительство приняло проект морской экспедиции и ассигновало на нее 3 млн руб.

Суда Енисейской экспедиции, произведя погрузку в Петербурге, Риге и Либаве и разделившись на 2 отряда, вышли из Гамбурга 10–12 июля и через 18 дней, 31 июля 1905 года, благополучно прибыли в Екатерининскую гавань на Мурмане. Выйдя спустя 3 дня из Александровска, суда экспедиции, проследовав через Карское море, 27 августа прибыли в Енисейский залив, доставив за полтора месяца из Европы 488000 пудов казенных грузов для постройки железной дороги и 15 речных судов.<sup>4</sup>

В годы войны с Японией существенным образом могло быть использовано военное-стратегическое значение Северного морского пути, на что, в частности, отмечал 28 апреля 1904 года в своем письме из Парижа в Главный морской штаб А. В. Русанов.<sup>5</sup>

«Зная, что вопрос о прохождении Балтийской эскадры через Северный Ледовитый океан в Великий океан обсуждался весьма компетентными лицами, я все же решаюсь представить на Ваше усмотрение свои соображения по этому поводу. Сущность вопроса заключается в следующем: ежегодно ли освобождается от льда полярное море вдоль всего северного побережья Сибири и как долго оно остается свободным? К сожалению мы слишком мало знаем наши полярные области и, в частности, Северный Ледовитый океан, чтобы с полной уверенностью ответить на этот столь важный теперь для нас вопрос.

мера о морском пути между Европой и Западной Сибирью. Подчеркивая огромные хозяйственные возможности Сибири, он заявлял, что это "золотое дно России, русское Перу и Мексика". Центральный тезис указанной работы – историческая необходимость "помощи Сибири" со стороны европейцев: "предварительно жизнь в Сибирь должна проникнуть из Европы и только тогда сообщение Европы с Сибирью приобретет необходимое – жизненную силу". Будущее же Сибири представлялось Бальмеру в роли "житницы Европы". (Balmer G. Studien über der Seeweg zwischen Europa und West-Sibirien. Hamburg. 1886, s. 101).

<sup>1</sup> РГИА Ф. 565. Оп. 4. Д. 15785. Л. 38.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 565. Оп. 4. Д. 15785. Л. 108.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 565. Оп. 4. Д. 15785. Л. 165.

<sup>4</sup> Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения в 1905 году. СПб., 1906, с. 87.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 1. Д. 2953. Л. 345–368.

<...>есть все основания думать, что со второй половины июля по вторую половину сентября, т. е. от полутора до двух месяцев суда могут свободно плавать по Северному Ледовитому океану вдоль берегов Сибири.

Хотя весьма многое говорит за правильность вышеприведенных общих соображений, было бы большой ошибкой думать, что я на основании этих частью чисто теоретических соображений, частью далеко неполных и немногочисленных наблюдений, готов предположить, чтобы наш флот без предварительных изысканий рискнул пробраться арктическими водами на простор Тихого океана.

Но как бы удачна [предварительная рекогносцировочная] полярная экспедиция сама по себе ни была, нельзя будет воспользоваться ее драгоценными сведениями, если она не будет в состоянии доставлять их вовремя, т. е. в самое короткое время. Поэтому изыскание способов быстрее-го сообщения депеш экспедиции представляется делом первостепенной важности, на которое не приходится не жалеть ни материальных затрат, ни личных сил.

Работа экспедиции сможет выяснить общее состояние льдов и моря в нынешнем году, после чего Балтийский флот идет к Новой Земле, оттуда, в случае если море окажется свободным, сможет достигнуть Тихого океана в 18 дней приблизительно.

Не только очень значительное сокращение пути, но и возможность все время держаться у своих берегов представляет для нас незаменимые преимущества.

Возможность перебросить наш флот из Атлантического океана в Великий и обратно через Северный Ледовитый океан фактически удваивает значение и мощь каждого из наших флотов, как Балтийского, так и Тихоокеанского".

И хотя автор письма среди "всех могущих быть использованными способов сношений экспедиции с Центральной Россией" не упоминает радиосвязи,<sup>1</sup> ценным уже представляется сам акцент на необходимости решения проблемы связи через безлюдные пространства, не оборудованные средствами телекоммуникаций.

**Без радио невозможно освоение Северного морского пути**

К 1904–1905 годам относятся и другие предложения использовать Карский морской путь, в которых уже в прямой постановке ставился вопрос о роли радиосвязи в его освоении. Так, 31 августа 1904 года главноуправляющий торговым мореплаванием и портами великий князь Александр Михайлович отношением в Министерство внутренних дел сообщал, что к нему 14 августа обратился "жительствующий в Санкт-Петербурге дворянин коллежский советник С. Черемисинов с ходатайством об оказании возможного содействия в деле установления правильного сообщения через Карское море".<sup>2</sup>

Из поданной С. Черемисиновым памятной записки<sup>3</sup> следовало, что с 1894 года по почину Комитета Сибирских железных дорог особыми экспедициями Главного гидрографического управления производятся обследования Северного морского пути к устьям Енисея и Оби через Карское море. В результате проведенных исследований в значительной степени были восполнены пробелы на морских картах и составлены описания берегов. Однако, – подчеркивалось в памятной записке, – необходимо "осуществление еще некоторых вспомогательных мер, чтобы предпринятые правительством исследования Северного морского пути и вызванные этим значительные затраты могли привести к практическим результатам и не остались бы непроизводительными". В числе таких мер должно было быть, в частности, оборудование побережья Карского моря радиостанциями. По мнению С. Черемисина, следовало бы

"<...>устроить в проливах Югорский Шар, Карские Ворота и Маточкин Шар, ведущих в Карское море, а также в некоторых пунктах сибирского побережья станции беспроволочного телеграфа. Это крайне важно, во-первых, для находящихся в море или во льдах судов, которые на расстоянии 200–300 верст от берега будут иметь возможность постоянно сообщаться с сушей как для выбора направления к наименее затертому льдом проливу, так и для вызова, в случае опасности,

<sup>1</sup> Среди пяти способов "для самой быстрой передачи сведений с берегов полярного моря к центрам через ледяные пустыни, непроходимые тундры и беспредельные леса Сибири" А. В. Русанов называл голубиную связь, проводочный и кабельный телеграф, воздушные шары и аэростаты (РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 1. Д. 2953. Л. 361).

<sup>2</sup> РГА ВМФ Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 2.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 95. Оп. 5. Д. 8765. Л. 3, 27–32.

спасательного ледокола и, во-вторых, беспроводный телеграф даст возможность соединить область Карского моря с общей обыкновенной телеграфной сетью".

**Первый этап развития идеи о сооружении радиостанций на арктическом побережье**

Александр Михайлович, вполне разделяя доводы С. Черемисинова, высказался за желательность скорейшего соединения районов, прилегающих к Карскому морю, с общей телеграфной сетью империи посредством устройства радиостанций в проливах, что имело бы, по его мнению, огромное значение для безопасности и ритмичности судоходства по Северному морскому пути. При этом он просил сообщить министра внутренних дел "возможно ли ныне, не ожидая более благоприятного времени, приступить к работам по устройству беспроводного телеграфа на Карском море и по соединению последнего с общей имперской телеграфной сетью".<sup>1</sup>

К подобной постановке вопроса Главное управление почт и телеграфов готово не было, о чем свидетельствует неопределенность доводов, приведенных в справке начальника Технического отделения Б. Г. Евангулова для министра внутренних дел. Отмечая значительные финансовые затраты на постройку радиостанций в Карском море (до 450–500 тыс. руб.), в связи с чем на их устройство потребовалось бы ассигнование особых кредитов, отсутствие специалистов соответствующего профиля и надлежащего опыта, Евангулов предлагал довести до сведения Главного управления торгового мореплавания и портов, что названный "проект мог бы быть составлен с окончанием опытов под Санкт-Петербургом".<sup>2</sup> В ответе, данном Александру Михайловичу 15 сентября, П. Н. Дурново сообщал, что "окончательное решение вопроса об устройстве проектируемых станций следовало бы отложить до окончания опытов, проводящихся ныне в окрестностях Санкт-Петербурга".<sup>3</sup>

Неизвестно, какое развитие мог получить данный вопрос, если бы не влияние и авторитет Александра Михайловича и, что не менее важно, появившаяся перспектива для правительства получить дополнительный источник пополнения казны.<sup>4</sup> В феврале месяце 1905 года главноуправляющим торговым мореплаванием и портами было принято решение, ввиду "существенной важности" установления правильного сообщения через Карское море и неотложности его осуществления, "подвергнуть его обсуждению в особой комиссии под председательством начальника Отдела торговых портов генерал-майора Н. Н. Беклемишева и участия представителей от Министерства внутренних дел и Морского".<sup>5</sup>

Комиссия, в состав которой вошли начальник Технического отделения ГУПТ Б. Г. Евангулов, главный механик Санкт-Петербургского почтово-телеграфного округа В. М. Нагорский и помощник начальника Главного гидрографического управления генерал-майор А. И. Вилькицкий, в заседаниях 8 и 12 марта признала, что "Северный морской путь к устьям рек Енисея и Оби через Карское море находится в настоящее время в неудовлетворительном состоянии, недостаточно обеспечивающем возможность безопасного плавания, что является главной задержкой для установления в указанном направлении пароходных рейсов, столь необходимых для открытия давно ожидаемого на нашем Севере водного пути для вывоза за границу огромных запасов

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 2.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 2.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 4.

<sup>4</sup> Только от деятельности С. Черемисинова, имевшего разрешение на вырубку леса в бассейне Енисея и заготовку 1 млн. бревен для вывоза в Англию, казна могла бы в течение 10 лет получить доход в 1,5 млн руб. Установление же регулярных рейсов через Карское море позволило бы нарастить объемы вывоза товаров из Сибири, что дало бы значительные финансовые поступления (РГИА Ф. 95. Оп. 5. Д. 9764. Л. 9–15).

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 6.

сибирского сырья (лес, хлеб, рыба, графит, мрамор, мороженное мясо, спирт и др.)".<sup>1</sup> Было признано в целях установления правильного сообщения через Карское море целесообразным устройство четырех радиостанций в проливах Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар и в устье реки Печоры; для соединения радиостанции в устье Печоры с телеграфной сетью империи требовалось провести к ней воздушную телеграфную линию от телеграфной станции в селе Усть-Цильме.

После всестороннего обсуждения данного вопроса, комиссия постановила:<sup>2</sup>

"1. Признать устройство проектируемых Главным управлением почт и телеграфов станций беспроволочного телеграфа в проливах Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар и в устьях р. Печоры, а равно воздушной телеграфной линии от устья р. Печоры до телеграфного учреждения в Усть-Цильме безотлагательно необходимым.

2. Ходатайствовать перед его императорским высочеством главноуправляющим торговым мореплаванием и портами о командировании в Карское море ледокольного судна для оказания содействия при устройстве указанных телеграфных станций".

По расчетам ГУПиТ, на устройство сети радиостанций на побережье Карского моря потребовалось бы 350000 руб., не считая ежегодных расходов на содержание станций и линии телеграфной связи к устью Печоры в сумме до 50000 руб. в год. В связи с израсходованием средств, выделенных на развитие телеграфной сети в 1905 году, строительство Карских радиостанций в текущем году было возможным лишь в случае открытия ГУПиТ сверхсметного кредита в размере 350000 руб.

Анализ общей экономической обстановки в целом и состояния радиотехнической отрасли России в частности в данный период и возможностей Почтово-телеграфного ведомства по реализации предполагаемого проекта устройства сети радиостанций в Арктике свидетельствует о нереальности не только сроков ввода в действие названных станций, но и принципиального решения данной проблемы в целом. Из-за отсутствия отечественных радиотехнических предприятий заказ оборудования мог быть сделан только за рубежом, в связи с чем на заготовку всех необходимых приборов, машин и оборудования потребовалось не менее двух месяцев. Для оборудования станций требовалось построить в пунктах их установки станционные, жилые и хозяйственные здания.

Требовали решения и многие другие вопросы: подготовка обслуживающего персонала, заготовка топлива для жилых и станционных зданий, горюче-смазочных материалов, продовольствия и др. Если же учесть, что строительный сезон в Арктике мог продлиться 1,5–2,5 месяца (с конца июля до конца сентября), то становилось ясно, что подготовить и доставить все необходимое к местам постройки в столь ограниченные сроки являлось невыполнимой задачей. Не следует также не учитывать и то обстоятельство, что Почтово-телеграфное ведомство в 1905 году справиться с решением данной задачи было просто не в состоянии.

В связи с этим, когда 5 апреля решение комиссии и заключение по нему Александра Михайловича были доложены товарищу министра внутренних дел П. Н. Дурново, последовало распоряжение последнего: "Строительство радиотелеграфных станций возможно лишь при условии ассигнования особого кредита как на первоначальные затраты, так и на их содержание".<sup>3</sup> Вместе с тем, в предвидении возможного положительного решения вопроса о финансировании предполагаемого проекта строительства радиостанций в Карском море, руководством Почтово-телеграфного ведомства, 22 апреля В. М. Нагорскому было поручено составить подробный проект и техническую смету на устройство проектируемых станций, которые 4 сентября были

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 14.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 19.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 21.

разработаны и представлены в ГУПиТ.<sup>1</sup> Никаких других распоряжений по данному вопросу сделано не было: ни Министерство внутренних дел, ни Главное управление торгового мореплавания и портов не вышли в законодательные учреждения с ходатайством о финансировании предполагаемого проекта и он был отложен до "более благоприятных времен".<sup>2</sup>

**Второй этап развития  
идеи о сооружении ра-  
диостанций в Арктике**

После окончания Русско-японской войны деловые торгово-промышленные круги Сибири продолжали с нарастающей активностью добиваться установления регулярных торговых плаваний через Карское море. Наиболее полно позицию сибирских деловых кругов в отношении Северного морского пути отразило совещание о путях сообщения в Сибири, состоявшееся в Иркутске в конце 1906 года. В совещании участвовали не только представители сибирской администрации, но и широкий круг предпринимателей: купцы, промышленники, пароходовладельцы.

По указанию Совета министров, совещание должно было заняться главным образом вопросом о развитии грунтовых дорог. Но на нем развернулось обсуждение проблемы транспорта Сибири в целом. Относительно морского пути в устье Енисея в постановлении объединенных секций совещания, наряду с его стратегическим, политическим и экономическим значением для России, отмечалась необходимость "осуществления условий ежегодной доступности, безопасности и удобства плавания Северным морским путем при помощи:

1. Организации наблюдений и своевременного сообщения сведений морским судам о времени удобного прохода через Карское море.
2. Содержания морской обстановки Северного морского пути вплоть до определенных перегрузочных пунктов с морских судов на речные в низовьях Енисея и лоцманской службы в устьях этой реки.
3. Устройства телеграфного беспроволочного сообщения вдоль морского пути и телеграфа вдоль по Енисею до города Енисейска".<sup>3</sup>

Однако основные предложения иркутского совещания не были осуществлены.

**Третий этап разви-  
тия идеи о сооруже-  
нии радиостанций в  
Арктике**

В августе 1909 года по согласованию Министерства путей сообщения с заинтересованными ведомствами было организовано в Томске совещание из представителей ведомств, городских учреждений и биржевых комитетов городов Западной Сибири под председательством начальника Управления по сооружению железных дорог Е. Д. Вурцеля для предварительного рассмотрения вопроса о путях сообщения в Алтайской области. В совещании, наряду с вопросами о развитии сухопутных сообщений, был затронут и вопрос об установлении коммерческого сообщения между Западной Сибирью и Западной Европой через Обь и Северный Ледовитый океан. Так как в распоряжении Е. Д. Вурцеля не оказалось материалов по результатам работы предшествующих комиссий по Северному морскому пути, в ноябре 1909 года было принято решение образовать при Министерстве путей сообщения междуведомственное совещание из представителей Министерства путей сообщения, Морского и Торговли и промышленности с участием в нем отдельных депутатов Государственной думы от Томской, Тобольской и Енисейской губерний, представителей сибирских городов, а также отдельных лиц, "которые своими знаниями могли бы способствовать выработке объективных взглядов по рассматриваемому вопросу".<sup>4</sup> На обсуждение совещания были вынесены следующие вопросы:

<sup>1</sup> ЦГА СПб Ф. 1209. Оп. 20. Д. 445. Л. 6–14.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 2.

<sup>3</sup> Труды совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Т. 1. Иркут., 1907, с. 89–91.

<sup>4</sup> В работе совещания приняли участие депутаты Государственной думы от Томской губернии Н. В. Некрасов и А. А. Скороходов, от Тобольской губернии Н. Л. Скалозубов, от Енисейской губернии В. А.



"1. Представляется ли возможным установить правильное коммерческое водное (смешанное речное и морское) сообщение Западной Сибири с Западной Европой через устье реки Оби и Карское море и, если это возможно, то какие мероприятия должны быть для этого осуществлены.

2. Представляется ли возможным установить правильное коммерческое водно-железнодорожное сообщение по реке Оби до некоторого на ней пункта (например, до г. Обдорска), затем по специально построенной железнодорожной линии до морского порта на побережье Северного Ледовитого океана.

3. Какие условия для вывоза сибирского сырья были бы созданы сооружением для сего специального железнодорожного пути от какого-либо пункта на Сибирской магистрали до одного из северных портов.

4. Возможно ли удовлетворить поставленной задаче созданием сплошного внутреннего водного пути с помощью соединения каналами бассейнов рек Оби, Печоры и Северной Двины".

При обсуждении первого из названных пунктов, наряду с вопросом об установлении сообщения бассейна Оби с Карским морем, был также рассмотрен вопрос о значении морского пути для бассейна Енисея. Проведенные расчеты показывали, что доставка одного пуда зерна от верховьев до низовьев Оби будет стоить 10–11 коп. В результате же широкого развития речного судоходства, "которое явится неизбежным следствием открытия Северного морского пути", стоимость доставки грузов могла понизиться до 7–8 коп. с пуда. Таким образом, стоимость перевозки одного пуда хлеба из Западной Сибири в Лондон могла составить от 28 до 35 коп., т. е. в среднем 31,5 коп. Согласно тем же расчетам, транспортные расходы по доставке русского хлеба в Европу составляли: через Либаву 69,82 коп., Ревель – 69,66 коп., Ригу – 69,04 коп., Петербург – 67,11 коп., Архангельск – 54,99 коп.

Сопоставление приведенных показателей свидетельствовало о том, что доставка в Лондон одного пуда сибирского хлеба Северным морским путем обходилась бы на 23,5 коп. дешевле доставки его самым дешевым путем через Архангельский порт; по сравнению со всеми остальными русскими портами доставка обошлась бы вдвое и даже второе дешевле. Все это могло привести к понижению цен на русский хлеб за границей и повышению его конкурентоспособности по отношению к хлебу из других регионов мира.<sup>2</sup>

После всестороннего обсуждения всех названных вопросов, совещание пришло к следующим выводам.

Во-первых, было признано важное социально-экономическое и политическое значение для обширного сибирского региона установление морского сообщения через Карское море с бассейнами рек Оби и Енисея. Особенно важные результаты могло бы дать создание этого сообщения для грузов Енисейского бассейна, так как Енисей не имел мелкого бара в своем устье и был доступен для плавания глубокоосидающих судов на много верст своего течения, тогда как имевшийся в устье Оби бар препятствовал входу морских судов в реку.

Во-вторых, наиболее серьезным препятствием к установлению регулярного и безопасного морского сообщения с бассейнами Оби и Енисея было признано периодическое и притом значительное скопление льдов в Карском море в течение большей

---

Караулов, экстраординарный академик Ф. Н. Чернышев, ординарный академик генерал М. А. Рыкачев, член Инженерного совета Б. А. Риппас, председатель отделения физической географии Русского географического общества генерал-майор Ю. М. Шокальский, приват-доцент Московского университета Б. М. Житков, бывший начальник Мурманской экспедиции Л. Л. Брейтфус, геолог О. О. Баклунд, инженер путей сообщения С. М. Житков, представитель Архангельского биржевого комитета М. А. Криличевский, томский городской голова И. М. Некрасов, семипалатинский городской голова П. Ф. Плещеев, барнаульский городской голова М. И. Страхов, бийский городской голова Т. И. Кузьмин и др. (РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 200. Л. 12).

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 200. Л. 7.

<sup>2</sup> Русанов В. А. Экономическое значение Северного морского пути в Сибирь // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1911. № 15, с. 189, 190.

части года. Вместе с тем незнание ледовой обстановки в Карском море затрудняло, главным образом, "надежно и правильно" поддерживать коммерческое сообщение с устьями Оби и Енисея.

В-третьих, положение это могло бы коренным образом улучшиться, если бы была создана система наблюдения за ледовой обстановкой и состоянием погоды и постоянным обеспечением судов, направлявшихся в Карское море, информацией как о времени вскрытия проливов, так и о районах скопления надвигавшегося с севера льда и его состоянии.

Эта задача могла быть решена путем устройства четырех радиостанций и соответствующей навигационной обстановки на Карском побережье. Пунктами установки радиостанций были признаны устье р. Печоры близ селения Куя, восточный берег пролива Югорский Шар и Байдарацкая губа; место расположения четвертой станции в совещании определено не было.

**Материализация  
идеи о Карских ра-  
диостанциях**

В соответствии с решениями междуведомственного совещания под руководством Е. Д. Вурцеля в Министерстве путей сообщения был составлен и препровожден на заключение в Министерство торговли и промышленности проект совместного представления в законодательные учреждения о выделении кредитов на устройство и обслуживание радиостанций и надлежащем навигационном оборудовании берегов Карского моря.

Однако решение совещания не нашло поддержки у руководства министерства. Министр торговли и промышленности С. И. Тимашев в своем отзыве, не отрицая полезного значения проектируемого морского пути, находил его "практически чрезвычайно трудноосуществимым, сопряженным с весьма значительными расходами и, в сущности, недостаточно выясненным еще в отношении ожидаемых от него экономических последствий в смысле влияния его на торгово-промышленный оборот страны".<sup>1</sup>

Вместе с тем отмечалось, что устройство на берегах Карского моря радиостанций относится к ведению Министерства внутренних дел, а обстановка Карского моря может быть с наибольшим успехом исполнена на средства Морского ведомства по Главному гидрографическому управлению.

Все же, при рассмотрении представления Министерства путей сообщения в Совете министров, куда был приглашен начальник Главного гидрографического управления генерал-майор А. И. Вилькицкий, близко знакомый с условиями плавания в Карском море, была признана возможность установления коммерческого сообщения между портами Западной Европы и устьями Оби и Енисея.<sup>2</sup> Признавая весьма желательным нынче же приступить к улучшению условий плавания в Карском море и Обской губе, Совет министров счел нужным "поручить Министерству внутренних дел озаботиться устройством нескольких станций беспроволочного телеграфа по берегам Карского моря, а Морскому министерству надлежащей обстановки Карского моря по испрошении потребных для сего средств в установленном порядке".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 77. В основе решения С. И. Тимашева, вероятно, лежало сложившееся противоречие во взглядах на роль Северного морского пути сибирского купечества и иностранных предпринимателей, стремившихся так или иначе восстановить льготные условия для торговых сообщений с Сибирью через Карское море, с одной стороны, и их противников в лице промышленников Европейской России, всячески противодействующих этому и ратовавших за развитие железнодорожных сообщений, с другой стороны. П. А. Столыпин по этому поводу писал, что отрицательная позиция правительства в отношении использования Северного морского пути диктовалась опасением, что открытие такого пути повлечет за собой "утрату части драгоценного сибирского рынка для русской промышленности". (Поездка в Сибирь и Поволжье. Записка П. А. Столыпина и А. В. Кривошеина. Ч. 1. СПб., 1911, с. 95).

<sup>2</sup> По сообщению А. И. Вилькицкого, с 1874 года через Карское море произведено более 170 плаваний, из которых 138 закончились благополучным прибытием судов в устье Оби, и лишь 21 судно не смогло пробиться сквозь льды.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 2.

Особый журнал Совета министров от 17 февраля 1911 года "По вопросу об установлении коммерческого сообщения между Сибирью и Западной Европой через Северный Ледовитый океан и р. Обь" 31 марта удостоился высочайшей резолюции: "Согласен. Поторопиться с этим делом".<sup>1</sup>

Вместе с тем, в заседаниях временного Межведомственного при ГУПит совещания по рассмотрению наиболее неотложных дел о радиотелеграфных сообщениях в декабре 1910 – феврале 1911 годов был рассмотрен и получил одобрение проект развития сети радиостанций Почтово-телеграфного ведомства, в соответствии с которым предусматривалось строительство мощной станции в Архангельске для связи с Москвой и Соловецким монастырем.<sup>2</sup> В связи с этим было признано целесообразным отказаться от проекта устройства радиостанции в устье Печоры, возложив ее функции на Архангельскую станцию. Против этого настойчиво выступал архангельский губернатор И. В. Сосновский.<sup>3</sup>

В соответствии с решением Совета министров 18 марта 1911 года в Государственную думу был направлен проект закона "О мероприятиях по обеспечению коммерческого сообщения Западной Сибири с Западной Европой через Северный Ледовитый океан и об ассигновании кредитов на приступ к осуществлению таковых мероприятий" за подписью министра внутренних дел П. А. Столыпина, морского министра С. А. Воеводского и министра путей сообщения С. В. Рухлова.<sup>4</sup> Благодаря положительной оценке проекта Николаем II, законопроект довольно быстро был рассмотрен и одобрен в Государственной думе, 16 мая представлен в Государственный совет, где без промедления был рассмотрен 21 мая, и 26 мая утвержден императором.<sup>5</sup>

"Быть по сему".  
26 мая 1911 г.

Одобренный Государственным советом и Государственной думой закон  
"Об отпуске из Государственного казначейства средств на устройство  
четырёх радиотелеграфных станций на побережье Карского и Белого морей и на устройство об-  
становки берегов Карского моря"

I. Отпустить из средств Государственного казначейства в 1911 году на устройство четырёх радиотелеграфных станций на побережье Карского и Белого морей 100000 рублей с отнесением сего расхода на счет ожидаемых сбережений от назначений по Главному управлению почт и телеграфов по государственной росписи расходов в 1911 году, а в 1912 году отпустить на означенную надобность 180000 рублей.

II. Отпустить в 1911 году из средств Государственного казначейства на устройство обстановки берегов Карского моря 10000 рублей.

Председатель Государственного совета

М. Акимов

**Подготовительные  
мероприятия по  
сооружению радио-  
станций в Арктике**

Руководство ГУПит, не дожидаясь окончательного решения вопроса о финансировании проекта, поставило задачу начальнику Архангельского почтово-телеграфного округа И. И. Померанцеву составить план предварительных работ, к которым следовало приступить немедленно с одобрением законопроекта в Государственной думе. Сразу же после утверждения закона последовало отношение министра внутренних дел П. А. Столыпина морскому министру И. К. Григоровичу с ходатайством об оказании содействия в "бесплатном предоставлении парового судна и командированием специалиста по гидрографическим изысканиям" в Карское море. Просьба П. А. Столыпина была с пониманием встречена в Морском ведомстве и во-

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 116. Л. 6, 7.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1158. Л. 16–34; Ф. 28. Оп. 1. Д. 403. Л. 134–155.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 163.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 200. Л. 7–11.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 200. Л. 1–77.

прос о снаряжении экспедиции в Карское море для проведения изыскательских работ был решен положительно и без проволочек.<sup>1</sup>

Для нужд особой экспедиции Морским министерством был предоставлен транспорт "Пахтусов", который 27 июля 1911 года отбыл из Архангельска в Карское море. Во главе экспедиции, куда вошли от Министерства внутренних дел главный механик Архангельского почтово-телеграфного округа М. Ю. Цемнолонский, младший механик Прибытков, 2 надсмотрщика и 4 наемных рабочих, был поставлен полковник корпуса флотских штурманов Н. В. Морозов, плававший в Карском море в составе Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1899–1904 годах и экспедиции по проводке судов Министерства путей сообщения в 1905 году.<sup>2</sup>

Так как в периодической печати появились критические публикации относительно мест расположения проектируемых радиостанций,<sup>3</sup> ГУПит признало, что "местоположение радиотелеграфных станций одобрено лишь условно до выяснения результатов экспедиции, от которых может зависеть определение числа станций и мест их расположения".<sup>4</sup> В основу исследований по выбору пунктов установки радиостанций были положены соображения Морского министерства, направленные в ГУПит отношением от 25 июня 1911 года.<sup>5</sup> Полагая вопрос об устройстве радиотелеграфной станции большой мощности в Архангельске окончательно решенным, морской министр привел доводы по выбору мест расположения других станций.

Радиостанцию в проливе Югорский Шар предлагалось устроить на южном берегу о. Вайгач или на возвышенностях материка, причем оба эти пункта должны располагаться возможно ближе к восточному входу в Карское море. Размещение станции на южном берегу острова имело бы то преимущество, что она могла иметь лучшее береговое сообщение с судами, стоящими в бухте Варнека (у западного входа в Югорский Шар), представляющую собой более закрытую от движения льдов якорную стоянку, чем стоянки в других местах пролива. Вместе с тем станция на берегу материка имела бы лучшее береговое сообщение с селением Хабарово (Никольское), представлявшим собой единственное постоянное становище русских промысловиков и ненцев в окрестностях Югорского Шара, в котором можно было достать продовольствие, организовать перевозку личного состава и грузов, а также получить сведения о состоянии льдов у устья р. Кары (80 миль на восток от Югорского Шара).

Станцию в Карских Воротах, по мнению Морского ведомства, следовало разместить на возвышенностях северного берега о. Вайгач, с которых было бы возможно наблюдать за движением льдов не только в этом проливе, но и в самом Карском море. Предложение архангельского губернатора об устройстве в этом пункте только наблюдательной станции с соединением ее телефонной связью со станцией в Югорском Шаре, признавалось непрактичным, так как в этом случае для получения сведений о состоянии ледовой обстановки в Карских Воротах и прилегающей акватории судам необходимо было бы идти в Югорский Шар, непроизводительно расходуя время, топливо и материальные ресурсы.

Радиотелеграфная станция в Байдарацкой губе, хотя и находилась в стороне от пути к устьям Оби и Енисея, должна была служить, главным образом, для наблюдения за местными льдами, состояние которых имело огромное влияние на судоходство в Карском море. Наиболее удобным местом для станции признавался остров Литке; если же устройство на нем станции оказалось бы неприемлемым из-за недостатка пресной воды и неудобства сообщения с материком, тогда станцию следовало расположить у мыса Сарычева или у мыса Маре-Сале.

27 августа 1911 года экспедиция Н. В. Морозова, выполнив поставленные задачи, вернулась в Архангельск. Местами расположения радиостанций были выбраны: в Югорском Шаре – восточный берег материка у мыса Лаккерзали против о. Соколье-го, в Карских Воротах – о. Вайгач напротив о. Оленьего и о-вов Новосильцева, в Байдарацкой губе – устье р. Маре-Яга на мысе Маре-Сале п-ова Ямал.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 1. Д. 4103. Л. 1–17.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 184, 194, 235.

<sup>3</sup> Носилов К.. Северный морской путь // Новое время. 1911, 3 июля.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 67.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 7–9.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 236, 237, 241, 244, Д. 405. Л. 10–12.

Под строительство мощной радиостанции в Архангельске был выбран участок казенной земли в 7 верстах от города и в 2 верстах от железнодорожной станции Исакогорка "в углу между железнодорожной полосой отчуждения и рукавами р. Северная Двина с левой стороны полотна дороги".<sup>1</sup>

Проанализировав возможные сроки реализации проекта по строительству радиостанций в Карском море и убедившись, что ввод их в действие может последовать не раньше 1914 года, в октябре ГУПит выдвинуло идею не строить стационарных малоомощных станций в Карских Воротах и Байдарацкой губе, а сделать их подвижными, разместив на судах, установленных на мертвых якорях в удобных бухтах.<sup>2</sup> Для всестороннего обсуждения этого вопроса была образована особая комиссия под председательством помощника начальника ГУПит П. С. Осадчего, в работе которой приняли участие представители Морского министерства (полковник Н. В. Морозов и подполковник В. В. Лебедев), Министерства торговли и промышленности (лейтенант запаса Н. Н. Нордман и М. П. Чернов), Почтово-телеграфного ведомства (А. Н. Эйлер, М. В. Кобелев, Б. Г. Евангулов, Н. А. Скрицкий и М. Ю. Цемнолонский). Признавая, что вблизи намеченных экспедицией пунктов расположения радиостанций нет удобных стоянок для подвижных станций, которые удовлетворяли бы двум необходимым требованиям – наличию открытого горизонта для наблюдения за льдами и достаточной защищенности мест их стоянки от напора льда, – комиссия пришла к заключению о необходимости устройства все же стационарных береговых радиостанций на о. Вайгач и мысе Маре-Сале.<sup>3</sup>

Кроме того, в совещании было решено поставку и установку радиостанций организовать на конкурсной основе с подряда, строительство всех необходимых построек произвести распоряжением ГУПит. Учитывая кратковременность строительного сезона, ставились жесткие сроки исполнения заказов и работ. Срок освидетельствования на заводах в Петербурге приборов, машин и оборудования радиостанций устанавливался 10 мая 1912 года, сдача готовых станций в казну 1 августа в Архангельске и не позже 12 октября 1912 года в остальных пунктах. При этом станционные здания должны быть построены в Архангельске к 15 июня, на побережье к 1 сентября.<sup>4</sup>

Мощность радиостанций в Архангельске и Югорском шаре должна быть 8 кВт, в Карских Воротах и на мысе Маре-Сале 1,5 кВт. Кроме того, для связи первых двух станций с судами в Белом и Карском морях на них предусматривалась установка радиостанций с мощностью передатчика в 1,5 кВт. Организация сбора и передачи результатов наблюдений предусматривала передачу сведений с Вайгача и Маре-Сале в Югорский Шар, откуда с помощью мощного радиопередатчика они передавались в Исакогорку, радиостанция которой имела связь с телеграфной сетью империи. Здания для станций, после консультаций в Техническом строительном комитете МВД, решено было построить из пустотелых бетонных кирпичей.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 302.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 255.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 275, 276.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 304, 337.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1293. Оп. 107. Д. 132. Л. 1–4. Более же подходящими для условий Заполярья были бы не бетонные, а деревянные постройки. Однако, учитывая печальный опыт пожара на радиостанции в Петропавловске-на-Камчатке, уничтожившего в январе 1911 года здание станции, с учетом противопожарных соображений предпочтение отдали каменным зданиям (РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 17.).

## ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВЫХ РАДИОСТАНЦИЙ В ЗАПОЛЯРЬЕ

**Тендер на сооружение радиостанций** К конкурсу на поставку и установку четырех радиостанций на побережье Белого и Карского морей, назначенного на 17 декабря 1911 года, были допущены две фирмы акционерное общество Русских электротехнических заводов "Сименс и Гальске" и Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов.

Выбор фирмы по итогам конкурса определялся выгодностью предложения не только с финансовой стороны, но и в отношении качества разработки проекта и соответствия его местным условиям.<sup>1</sup> По итогам рассмотрения результатов конкурса на поставку и установку радиостанций в заседании технической подкомиссии ГУПит 23 и 28 декабря 1911 года предпочтение было отдано проекту Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов. За такое решение высказались Б. Г. Евангулов и Ф. К. Гейне, против А. Н. Эйлер и К. К. Гайгалис, воздержался Н. А. Скрицкий. 29 декабря, после доклада результатов конкурса и итогов работы комиссии министру внутренних дел, последовало решение "передать подряд на заготовку, доставку и установку радиотелеграфных станций Русскому обществу беспроволочных телеграфов и телефонов за 112273 рубля 04 копейки".<sup>2</sup> Наблюдение за выполнением заказа было возложено на чиновника особых поручений при начальнике ГУПит Ф. К. Гейне, помощника столоначальника Технического отделения К. К. Гайгалиса и прикомандированного к ГУПит старшего механика Санкт-Петербургского почтово-телеграфного округа Н. А. Скрицкого.<sup>3</sup>

После всестороннего обсуждения вопроса об организации постройки зданий для радиостанций, в ноябре 1911 года было признано целесообразным сдать все работы с подряда. Приглашенные к конкурсу строительные фирмы Петербурга, выбранные Строительной частью ГУПит, отказались взять на себя производство работ на условиях, поставленных Почтово-телеграфным ведомством. И только в начале 1912 года постройка зданий для всех четырех радиостанций была поручена Товариществу асфальтового и бетонного производства "Бодо Эгесторф и К<sup>он</sup>".<sup>4</sup> Согласно заключенного 21 марта контракта, фирма принимала на себя обязательство произвести "из своих материалов и своими рабочими постройку зданий для радиостанций в Архангельске, Югорском Шаре, на острове Вайгач и на полуострове Ямал (Маре-Сале) с жилыми домами и кладовыми при них из бетонных пустотелых камней" общей стоимостью 149601 руб. 42 коп.<sup>5</sup>

### **Начало работ по строительству радиостанций**

Велись подготовительные работы к сооружению радиостанций и в Архангельске, где под председательством губернатора С. Д. Бибикова состоялось посвященное этому вопросу совещание.<sup>6</sup> Начальник почтово-телеграфного округа Н. П.

Лапин решал вопрос об отводе участка земли под Архангельскую радиостанцию в собственность Почтово-телеграфного ведомства, главный механик М. Ю. Цемнолонский занимался заготовкой продовольствия, палаток и бараков для строительной экспедиции, катеров и карбасов для перевозки грузов.

Для доставки строительных материалов, продовольствия и людей ГУПит решило зафрахтовать два парохода у одной из пароходных компаний. Обращение по вопросу

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 3.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 23-37.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 55.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 212.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1772. Л. 31, 32.

<sup>6</sup> Новое время. 1912, 3 марта.

фрахта пароходов в Архангельско-Мурманское срочное пароходство успеха не имело. Директор-распорядитель пароходства Г. П. Антоновский вначале согласился предоставить пароходы "Печора" (400 руб. в сутки) и "Федор Чижов" (450 руб. в сутки), однако когда Н. П. Лапин признал условия фрахта слишком дорогостоящими, правление пароходства от дальнейших переговоров отказалось.<sup>1</sup> Тогда в феврале 1912 года последовало распоряжение Н. П. Лапину "немедленно зафрахтовать у пароходовладельца И. И. Буркова два парохода в 1100 тонн и 760 тонн по цене 450 и 275 руб. в сутки и выяснить возможность доставки всех частей зданий для радиотелеграфных станций на этих пароходах из Санкт-Петербурга в Архангельск кружным путем мимо Норвегии".<sup>2</sup>

Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов признало, "ввиду тяжелых условий плавания в Карском море, ценности груза, отправляемого для оборудования радиостанций и малого числа пригодных для этой цели русских пароходов" для доставки радиооборудования, мачт, машин, рабочих и инженерно-технического персонала целесообразным зафрахтовать английский пароход "Нимрод".<sup>3</sup>

#### **Производство работ в строительный сезон 1912 года**

Так как по условиям контракта срок освидетельствования приборов, машин и оборудования радиостанций на заводе Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов был установлен 10 мая 1912 года, комиссия под председательством А. Н. Эйлера, произведя 20 апреля и 10 мая предварительный осмотр составных частей станций, признала, что "приборы, хотя и с опозданием, но будут готовы для своевременной отправки"; мачты же, размещенные по заказу поставщика на заводе "Артур Коппель", из-за проходившей на предприятии забастовки, "несомненно запоздают".<sup>4</sup>

Между тем, несмотря на развернувшиеся широким фронтом подготовительные работы к постройке радиостанций, Почтово-телеграфное ведомство оказалось без финансовых средств на их осуществление. Дело в том, что законом от 26 мая 1911 года<sup>5</sup> для покрытия указанных расходов в 100000 руб. был точно определен источник их финансирования, а именно сбережения от назначений ГУПит по государственной росписи расходов 1911 года. Так как остатков от ассигнований по смете ГУПит на 1911 год не оказалось, Министерство внутренних дел, проанализировав остатки в других управлениях, выявило таковые в сумме 727251 руб. в Департаменте общих дел и обратилось в Министерство финансов с просьбой использовать из этой суммы 100000 руб. на потребности ГУПит. В ответ Министерство финансов указало, что отпуск требуемой суммы из кредита сметы Министерства внутренних дел по общей части может быть испрошен лишь в законодательном порядке.<sup>6</sup>

В связи со сложившейся обстановкой министр внутренних дел А. А. Макаров, по ходатайству ГУПит, 17 февраля 1912 года вышел в Совет министров с представлением о необходимости покрыть требуемые 100000 руб. из другого источника, а именно, из "остатков от кредита по параграфу 4 ст. 3" сметы Министерства внутренних дел по общей части (содержание поднадзорных. — *Авт.*).<sup>7</sup> Поддержанное в Совете министров представление А. А. Макарова 8 марта было направлено на рассмотрение законодательных учреждений и 16 июня вышел закон "Об изменении закона 26 мая 1911

<sup>1</sup> РГИА Ф. 97. Оп. 1. Д. 173. Л. 9-22.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 71, 72.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 184.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 170.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 1. Д. 200. Л. 77.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2773. Л. 75.

<sup>7</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 18. Д. 80. Л. 25, Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2773. Л. 487.

года об отпуске средств на устройство четырех радиотелеграфных станций на побережье Карского и Белого морей", <sup>1</sup> разрешавший:

"I. Кредит в 100000 рублей, подлежащий отпуску в 1911 году на устройство четырех радиотелеграфных станций на побережье Карского и Белого морей, обратить на счет свободной наличности Государственного казначейства к 1 января 1912 года.

II. Представить указанному в отделе I кредиту срок действия по 31 декабря 1912 года".

**Первые сбои в планах сооружения радиостанций**

Несмотря на множество комиссий, совещаний и заседаний, посвященных организации строительства радиостанций в Архангельске и на Карском побережье, уже с начала лета 1912 года плановые сроки выполнения работ начали давать сбои. Так, не выполнялись договорные обязательства по возведению станционных, жилых и служебных сооружений. Намеченная к 1 июля постройка зданий для Архангельской радиостанции задерживалась.

Высочайшая резолюция на особом журнале Совета министров от 31 марта 1911 года, создающая "зеленую улицу" проекту в законодательных учреждениях и при взаимоотношениях с другими министерствами, вместе с тем налагала на руководство Министерства внутренних дел большую ответственность за своевременный ввод в действие проектируемых объектов. Для проверки хода строительных работ в Исакогорке и, главным образом, его ускорения в июле 1912 года в Архангельск был направлен начальник ГУ-ПиТ М. П. Севастьянов. <sup>2</sup> К концу июля строительно-монтажные работы на станционном здании были закончены, за исключением отделочных работ и установки печей.

Не укладывалось в контрольные сроки контрактных обязательств и Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов. К работам по установке оборудования радиостанции в Архангельске Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов не приступало, так как за исключением частей мачты в Архангельск никакого другого радиооборудования доставлено пока не было. <sup>3</sup> В итоговом акте о результатах работы приемной комиссии, представленном 13 августа начальнику ГУПиТ, отмечалось, <sup>4</sup>

"<...> что поставка приборов производилась с большими запозданиями, поставляемые приборы и принадлежности оказывались весьма часто неудовлетворительного качества и браковались комиссией, в силу чего работы таковой производились до 23 июня, обнимая промежуток времени свыше двух месяцев, вместо предусмотренного договорными условиями двухнедельным сроком".

Используя задержку со сдачей станционного здания в Архангельске, Общество решило добиться изменения условий подряда на поставку радиостанции не только в этом пункте, но и трех станций в Карском море. ГУПиТ, рассмотрев ходатайство РОБТиТ и признав, что нарушение обусловленного срока окончания постройки здания для Архангельской радиостанции действительно создавало для него существенные затруднения по исполнению принятых на себя обязательств, пришло к заключению о необходимости переноса договорного срока сдачи полностью оборудованной станции с 1 августа на 1 сентября 1912 года. <sup>5</sup>

В связи с такой постановкой вопроса Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов вынуждено было активизировать работы. Уже к 1 августа к месту постройки были доставлены машинные и электрические части радиостанции, собраны 5 ног для мачты, в Исакогорку выехали монтеры для установки двигателей и аппаратов. <sup>6</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч. 2. Д. 221. Л. 47.

<sup>2</sup> Петербургская газета. 1912, 26 июня.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 293.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1772. Л. 107, 108, 115, 116, 120, 140, 196. На рапорте А.Н. Эйлера имеется пометка П.С. Осадчего: "Иметь в виду при будущих соисканиях". (РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 302).

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 268.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 294, 295.



**Деятельность строительной экспедиции 1912 года**

Активизировались работы и по подготовке к экспедиции для постройки Карских радиостанций. Раньше намеченного срока ушли со строительными материалами из Петербурга на Север пароходы "Вассиан" и "Иоанн Богослов". Запланированная ГУПит установка на пароходе "Иоанн Богослов" радиостанции произведена не была; Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов, обязавшееся оборудовать радиостанцию, сумело установить только антенну и радиопередатчик. В начале июля была закончена приемка аппаратов и приборов для радиостанций и погрузка их на "Нимрод", который 11 июля отправился из Петербурга на Север.<sup>1</sup>

Руководителем Карской экспедиции был назначен главный механик Архангельского почтово-телеграфного округа М. Ю. Цемнолонский. В помощь ему выделялись механик Ольшевский, младший механик Прибытков и техник Забелин. Для медицинского обеспечения экспедиции в нее вошел врач Приоров и 3 фельдшера. Кроме того, в помощь начальнику экспедиции в качестве "агента Почтово-телеграфного ведомства" был назначен студент Электротехнического института императора Александра III И. Г. Фрейман.<sup>2</sup>

Телеграммой от 10 июля 1912 года Н. П. Лапин сообщил в ГУПит:<sup>3</sup>

«Сего числа в 19 часов 30 минут после молебствия, совершенного на пристани Буркова, пароход "Иоанн Богослов" с полным грузом при 140 рабочих под начальством инженера Цемнолонского вышел в Югорский Шар. Через 2–3 дня рассчитываю отправить "Вассиан" с грузом для Маре-Сале с механиком Прибытковым и остальными 40 рабочими».

Дальнейший ход событий отчетливо прослеживается по путевым журналам М. Ю. Цемнолонского по плаванию на пароходе "Иоанн Богослов"<sup>4</sup> и Прибыткова по плаванию на пароходе "Вассиан" к мысу Маре-Сале<sup>5</sup>, а также журналу работ на радиостанции Югорский Шар И. Г. Фреймана.<sup>6</sup>

Спустя 9 дней, 19 июля, "Иоанн Богослов" прибыл в Югорский Шар и приступил к разгрузке. Ввиду хорошей погоды для доставки грузов на берег использовались не только карбасы, совершавшие за день по 8 рейсов, но и деревянные брусья и балки, из которых изготавливались плоты для перевозки других конструкций зданий. Не дожидаясь окончания выгрузки, строительные рабочие приступили к кладке фундаментов. О темпах строительных работ можно судить по тому, что за время перерыва в разгрузке из-за появления в проливе льда с 22 по 28 июля станционное здание было выстроено до окон, а 2 августа кладка наружных стен закончена и началась укладка потолочных плит.

<sup>1</sup> Л. Багров, являвшийся руководителем работ по доставке и установке оборудования всех северных радиостанций, в № 1 Вестника телеграфии без проводов за 1912 год пишет, что 11 июля при заходе "Нимрода" в Кронштадт "вышла небольшая задержка с паспортами" (*Багров Л. Экспедиция в Карское море // Вестник телеграфии без проводов. 1912, №1, с. 15*). В действительности же задержка произошла из-за того, что Министерство торговли и промышленности усмотрело в действиях Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов нарушение статьи 165 Устава торгового, согласно которой перевозка грузов между русскими портами предоставлялась исключительно в пользу русских судов и судов под русским флагом. Руководству ГУПит стоило больших усилий добиться разрешения на провоз радиооборудования из Петербурга в Архангельск на "Нимроде" (РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 191).

<sup>2</sup> Прошения о командировании на постройку северных радиостанций студентами Электротехнического института В. А. Княжинским и И. Г. Фрейманом были поданы 1 мая 1912 года Б. Г. Евангулову. 10 мая последовало разрешение начальника ГУПит о назначении Княжинского для наблюдения за постройкой радиостанции в Архангельске, а Фрейман временно, до отправления экспедиции, назначался на постройку Архангельской радиостанции, после чего должен был уехать для наблюдения за постройкой радиостанции у пролива Югорский Шар (РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 153, 154, 175, 193, 194).

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 266.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1808. Л. 2-36.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 444а-454.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 402а-405.

30 июля, закончив выгрузку в Югорском Шаре, "Иоанн Богослов" отправился к о. Вайгач. Произведя с 1 по 8 августа выгрузку на Вайгаче, пароход убыл в Архангельск. 23 августа "Иоанн Богослов" доставил в Югорский Шар новую партию строительных материалов и уголь, а 27 августа убыл на Вайгач. Закончив выгрузку на Вайгаче, пароход 8 сентября вернулся в Югорский Шар.

"Вассиан" с грузом для Маре-Сале из-за сплошного льда в Карском море не мог двинуться к Ямалу. Попытки пройти сквозь ледяное поле 30 июля и 10 августа окончились безуспешно; а при очередной попытке – 13 августа льдиной был поврежден руль. Устранив 15 августа повреждение, пароход еще неоднократно пытался пробиться к Маре-Сале, но каждый раз должен был возвращаться в Югорский Шар. Не достигнув цели в течение всего августа и половины сентября, "Вассиан" 18 сентября возвратился в Архангельск со всем грузом, предназначавшимся для радиостанции в Маре-Сале.

Когда в Югорском Шаре станционное здание было почти готово (шла настилка полов, штукатурка стен и установка стропил), 11 августа прибыл "Нимрод" с радиотехническим вооружением, рабочими и техническим персоналом РОБТиГ. Опасаясь льдов, пароход простоял в проливе два дня и только 13 августа начал разгрузку. Не имея собственных разгрузочных средств, Л. Багрову для производства работ пришлось просить у почтово-телеграфных рабочих карбасы. Темп работ был низким, особенно после того, как у буксирующего карбасы катера вышел из строя двигатель, а среди рабочих Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов не оказалось лиц, умеющих грести веслами; сказывался также недостаток рабочих. Закончив 21 августа выгрузку оборудования, "Нимрод" отправился на о. Вайгач, оставив в Югорском Шаре 12 человек для установки мачты и монтажа оборудования.

Несмотря на более поздние сроки начала строительных работ на Вайгаче, все же к прибытию приборов, машин и мачты, доставленных "Нимродом" 21 августа, станционное здание было почти готово и условия для производства монтажных работ были созданы. Однако, выгрузив все оборудование для радиостанции на берег и оставив для их перемещения с берега к месту установки и производства монтажа всего 4 человека, представитель Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов Л. Багров явно не предполагал организовывать здесь широкомасштабные работы.

Убедившись в невозможности пробиться сквозь льды к Ямалу для доставки оборудования на мыс Маре-Сале, в нарушение условий контракта и связанного с этим обеспечением бытовых условий техников и рабочих Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов, капитан "Нимрода" (не без предварительного согласия руководителя работ Л. Багрова) 8 сентября заявил, что у него остался запас угля на 10–12 дней, в связи с чем предназначавшееся для радиостанции в Маре-Сале оборудование было перегружено на "Иоанн Богослов", и "Нимрод" 10 сентября убыл в Англию. Таким образом Русское общество беспроволочных телеграфов и телефонов, сократив срок фрахта "Нимрода", не выполнившего полностью своей задачи, сэкономило значительные средства, перекладывая при этом финансовые проблемы в решении ряда своих производственных и бытовых неурядиц на счет русского правительства.

В связи с начавшимися в начале сентября сильными морозами все работы в Югорском Шаре и на Вайгаче были прекращены, 16 сентября сняты все рабочие и 17 сентября "Иоанн Богослов" убыл в Архангельск. В местах производимых построек были оставлены по два сторожа из крестьян Архангельской губернии: И. О. Карпов, Ф. Н. Семушкин в Югорском Шаре и Е. А. Лысков, А. И. Могутов на Вайгаче. В обоих пунктах осталось продуктов на сумму 3888 руб.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Вскоре в периодической печати, с подачи Л. Багрова, появились сообщения, что сторожам на Вайгаче не были оставлены спички (*Багров Л.* Экспедиция в Карское море // *Вестник телеграфии* без проводов).

Подводя итог работам по строительству радиостанций на побережье Карского моря в строительный сезон 1912 года, можно отметить, что в силу нарушения договорных обязательств товариществом "Бодо Эгесторф и К" и Русским обществом беспроволочных телеграфов и телефонов, вызвавших задержку в сроках сооружения станционных зданий, поставки и монтажа приборов, машин и антенных устройств в Архангельске, Югорском Шаре и о. Вайгач, а также неблагоприятная ледовая обстановка в Карском море в навигацию 1912 года не позволили Почтово-телеграфному ведомству осуществить проект по сооружению радиостанций на побережье Белого и Карского морей в течение одной навигации. К окончанию работ строительного сезона 1912 года состояние объектов характеризовалось следующим образом.<sup>1</sup>

**Итоги работы строительной экспедиции 1912 года**

Для Архангельской радиостанции станционное здание, которое должно быть предоставлено для монтажных работ к 15 июня (а по предоставленной отсрочке к 1 сентября), фактически было закончено только 2 октября. Мачты для антенны к середине октября были собраны на высоту 50 м (при необходимой высоте 75 м). Были начаты установочные и монтажные работы в станционном здании.

В проливе Югорский Шар постройка станционного здания закончена 27 августа. Жилой дом для персонала станции постройкой закончен, за исключением внутренней отделки. Строительство хозяйственного здания только начато. Были заложены фундаменты для мачты, собраны и склепаны ноги башни без их установки. Установлен двигатель, генератор, распределительная доска и радиопередатчик. Оставшееся оборудование радиостанции складировано в помещениях.

На радиостанции о. Вайгач станционное здание было закончено 1 сентября. Было начато строительство жилого дома. Из оборудования был собран лишь генератор тока. Доставленные "Нимродом" приборы остались на берегу в нераскупоренных ящиках.

Работы на мысе Маре-Сале не начинались. Часть строительных материалов была оставлена в бухте Варнека (12000 пудов), часть возвращена в Архангельск (40000 пудов), радиооборудование и машины доставлены на пароходе "Иоанн Богослов" в Архангельск.

Подводя итоги экспедиции, М. Ю. Цемнолонский 10 октября 1912 года, оценивая организацию ее подготовки и осуществления, отмечал: "Если в будущем году экспедиция Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов будет снаряжена подобным образом, то вряд ли удастся установить радиотелеграфные сношения и в течение предстоящей навигации."<sup>2</sup>

Одним из самых существенных недостатков экспедиции называлась неосведомленность Л. Багрова об условиях работы в Заполярье, выразившаяся в крайне запоздалом прибытии парохода "Нимрод" в Югорский Шар, из-за чего 3–4 недели самого благоприятного для постройки времени Обществом не были использованы. Не менее важным упущением (или заранее продуманной линией поведения) явился расчет руководителя работ на использование, без всякого предварительного соглашения с ГУ-ПиТ, разгрузочных средств, рабочей силы, а также (из-за преждевременного убытия "Нимрода" из состава экспедиции) провианта, жилья и других производственных и бытовых надобностей.

В интересах дела руководителем экспедиции были предоставлены Л. Багрову лодки и карбасы для разгрузки, лошади для перевозки кирпича с берега к месту постройки в Югорском Шаре, кирпич и цемент для фундаментов под машины на Вайгаче; из чувства

1912, № 3, с. 100). По данному вопросу М. Ю. Цемнолонский докладывал в ГУПиТ, что сообщения не соответствуют действительности, так как сторожа сами доставили на берег принадлежащий им ящик с табаком, спичками и другим принадлежащим им имуществом (РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 26).

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784, Оп. 12. Д. 1762, 1772.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 2784. Л. 411, 412.

сострадания к людям предоставлено жилье для рабочих в бараке на местах постройки (для 16 человек у Багрова имелаcь всего одна четырехместная палатка) и на пароходе во время следования в Архангельск, выделена часть провианта, оказывалась медицинская помощь и т.п. Во всем этом прослеживалось стремление Русского общества беспроводных телеграфов и телефонов к экономии средств любыми способами, и не только за счет правительства, но и своих же рабочих.

Рассмотрев в октябре 1912 года в особом совещании результаты работ по сооружению радиостанций на побережье Белого и Карского морей, ГУПит пришло к заключению, что Русское общество беспроводных телеграфов и телефонов "за неустановление станций на Югорском Шаре и Вайгаче, где станционные здания были предоставлены фирме своевременно, подвергается штрафу". Штраф же за несвоевременность ввода в действие радиостанций в Архангельске и Маре-Сале слагался, если окончание на них монтажных и пуско-наладочных работ будет завершено до 30 августа 1913 года.<sup>1</sup>

Несмотря на наступление холодов, строительство Архангельской радиостанции было продолжено и в начале 1913 года завершено. Телеграммой от 21 января 1913 года Н. П. Лапин сообщил в ГУПит, что объект постройкой закончен и предъявляется к сдаче. Станции был присвоен позывной RQA.<sup>2</sup>

#### **Подготовка к строительному сезону 1913 года**

7 февраля 1913 года начальник Архангельского почтово-телеграфного округа представил в ГУПит соображения "О мерах для окончания оборудования Карских радиотелеграфных станций в 1913 году".<sup>3</sup> По расчетам администрации округа для завершения строительных работ предусматривалась транспортировка в Карское море около 62000 пудов грузов и 130 человек. Правление Архангельско-Мурманского срочного пароходства на отношение Н. П. Лапина относительно фрахта пароходов для строительной экспедиции в феврале 1913 года ответило, как и в марте 1912 года, отказом.<sup>4</sup> В связи с этим было решено зафрахтовать суда у Пароходства по Белому морю и Северному океану И. И. Буркова: "Дан", грузоподъемностью 200 т, на срок около 1 месяца с платой 200 руб. в сутки и "Вассиан", грузоподъемностью 700 т, на срок не менее трех месяцев и посуточной оплатой 300 руб.<sup>5</sup> На окончание работ сметой исчислялась сумма 37200 руб.<sup>6</sup> Решением министра внутренних дел начальником экспедиции по постройке зданий для радиостанций и жилых домов при них в Архангельске, Югорском Шаре, Карских Воротах и Байдарацкой губе назначался М. Ю. Цемнолонский. При этом, "ввиду особо трудных условий организации экспедиции и производства работ", ему полагалось, помимо получаемого по должности содержания, вознаграждение в размере 4% с общей стоимости порученных к производству работ.<sup>7</sup>

Сделав выводы из опыта организации работ в навигацию 1912 года, правление Русского общества беспроводных телеграфов и телефонов обратилось 5 мая 1913 года в ГУПит с отношением, в котором сообщалось, что в предстоящую экспедицию предполагается командировать одного старшего инженера для наблюдения за работами,<sup>8</sup> трех техников для установки радиотелеграфных приборов (по одному на каждую станцию) и трех монтеров-мотористов; а всего, вместе с рабочими, 24 человека.

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1772. Л. 344.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 4.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 16–18.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 97. Оп. 1. Д. 173. Л. 23–25.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 41, 51, 52.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 80.

<sup>7</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 68.

<sup>8</sup> В строительный сезон 1913 года руководителем работ от РОБТиТ был назначен инженер Н. Н. Дмитриев (Архив ЦМС Ф. Радио. Оп. 1. Д. 1391. Л. 9).

В отношении отмечалось также, что общество признает наиболее рациональным сосредоточение организации доставки, обеспечения жильем и питанием личного состава в руках одного учреждения, а именно ГУПиТ.

Министр внутренних дел разрешил открыть с 16 августа 1913 года восьмичасовое действие радиостанции в Архангельске со штатом: заведующий станцией (инженер Е. И. Степанов), 3 радиотелеграфиста (Ф. Саливоник, П. Хорьков и И. Шмелев) и сторож.<sup>1</sup> С целью обеспечения экспедиции, отправляемой для завершения строительных работ на станциях в Карском море, постоянной связью с материком была оборудована радиостанция на пароходе "Вассиан". Проведенные 23 июня пробные сеансы связи судовой станции с Архангельской радиостанцией дали удовлетворительные результаты.<sup>2</sup> Радиотелеграфистами для обслуживания станции на "Вассиане" назначались П. Хорьков и А. Залозный.<sup>3</sup>

#### Деятельность строительной экспедиции в 1913 году

В 17 часов 45 минут 29 июня 1913 года экспедиция на пароходах "Вассиан" и "Дан", "напутствуемая господином губернатором", отбыла из Архангельска в Карское море. На борту "Дана", предназначавшегося для обеспечения работ в Югорском Шаре и на Вайгаче, находились М. Ю. Цемнолонский, врач, 2 фельдшера, надсмотрщик Сержпинский, студенты Электротехнического института В. В. Сакович, Э. Р. Тромпетер и В. Шуман де-ля Кроа, 12 рабочих-грузчиков, 35 рабочих и 2 десятника фирмы "Бодо Эгесторф и К<sup>о</sup>", 21 рабочий-мастеровой и 6 человек инженерно-технического персонала Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов. "Вассиан" имел задачу доставки грузов и людей для обеспечения работ по строительству радиостанции на мысе Маре-Сале; на нем были размещены младший механик Архангельского почтово-телеграфного округа Гусев, надсмотрщик Головин, 2 радиотелеграфиста, фельдшер, 48 рабочих-грузчиков, 35 рабочих, техник и десятник товарищества "Бодо Эгесторф и К<sup>о</sup>", 3 монтера Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов и ненец-переводчик.<sup>4</sup>

Ночью 28 июля "Дан" бросил якорь у о. Соколье в Югорском Шаре. Как писал потом В. Шуман де-ля Кроа, возведенные в прошлом году постройки сохранились очень хорошо, территория радиостанции была прибрана, рядом со зданием стояла установленная сторожами скамейка, а немного поодаль – крест.<sup>5</sup> Через сутки работы по выгрузке необходимых грузов были закончены. Общее наблюдение за продолжением работ в Югорском Шаре было возложено на В. В. Саковича. С прибытием в пролив "Вассиана" М. Ю. Цемнолонский перешел на его борт и отправился к п-ову Ямал, а "Дан" отбыл с людьми и грузом на станцию о. Вайгач.

В отличие от Югорского Шара, картина на Вайгаче оказалась удручающей. Когда "Дан" подошел к острову, на берегу появился один из сторожей, "высокий, широкоплечий, крепкий на вид мужчина". Это был Е. А. Лысков, оказавшийся больным цингой, и только толстая малица прикрывала его худобу и истощенность тела. Второй же сторож, А. И. Могутов, оказался в еще худшем состоянии: он почти не мог передвигаться и проводил целые дни на полатах в бане.<sup>6</sup> Сторожа была оказана медицинская помощь на месте, после чего на "Дане" они отправились в Архангельск, где быстро по-

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 52, 57, 60, 127.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 122.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 65.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1808. Л. 3.

<sup>5</sup> Владимир Шуман де-ля Кроа. Экспедиция в Карское море // Вестник телеграфии без проводов. 1914, № 3-4, с. 122.

<sup>6</sup> Как выяснилось, сторожа осенью в первые дни пребывания на острове начали усиленно пить оставленную им на всю зиму водку и тут же не ладили между собой. "Так остались они во вражде друг с другом на всю зиму и еще более скучали в одиночестве" (Владимир Шуман де-ля Кроа. Экспедиция в Карское море // Вестник телеграфии без проводов. 1914, № 3-4, с. 123).

правились. Случай о заболевании сторожей цингой получил вначале весьма тенденциозное освещение в периодической печати,<sup>1</sup> сменившееся вскоре на более сдержанные высказывания, в которых причиной заболевания признавалась лень и неподвижный образ жизни Лыскова и Могутова.<sup>2</sup>

Первые дни плавания были омрачены и у второй части экспедиции. Так, при следовании "Вассиана" к Маре-Сале, несмотря на все старания П. И. Хорькова и А. Залозного, пытавшихся связаться по радио с Архангельском 30 июня, связь установить не удалось. Кроме того, во время перехода на "Вассиане" 3 июля заболел пневмонией и 5 июля умер один из рабочих-грузчиков архангельский мещанин Зайцевский. Попытка парохода пробиться сквозь ледовую кромку к берегу, чтобы похоронить покойника, не удалась, из-за чего он был захоронен в море.<sup>3</sup>

В ночь с 30 на 31 июля "Вассиан" бросил якорь у мыса Маре-Сале и приступил к разгрузке, которая закончилась 6 августа. Параллельно с выгрузкой начались работы по возведению жилищно-бытовых построек: 7 августа закончили сборку жилого барака, кухни, палатки. Закончив разгрузку, "Вассиан" отправился в бухту Варнека за новой партией груза, оставленного там в навигацию 1912 года.<sup>4</sup>

Успешно продолжались работы и в других пунктах строительства радиостанций. Монтаж оборудования в станционных зданиях производился параллельно с отделочными работами, что значительно сокращало сроки ввода объектов в действие.

Деятельность экспедиции М. Ю. Цемнолонского получила широкое освещение в печати.<sup>5</sup> Пресса, наряду с сообщениями о текущих событиях, успехах и недостатках в осуществлении проекта создания сети радиостанций на Карском побережье, отмечала и его значение в экономической жизни России. Так, газета "Новое время", приводя интервью своего корреспондента с начальником Управления железных дорог Министерства путей сообщения Е. Д. Вурцелем о возможности регулярного плавания по Северному морскому пути отмечала, что "главное условие этого дела беспроволочный телеграф".<sup>6</sup>

#### **Завершение строительства и ввод в строй Карских радиостанций**

Несмотря на незавершенность отдельных работ, 31 августа начала работать радиостанция в Югорском Шаре. Все находившиеся в станционном здании следили за каждым движением Н. Н. Дмитриева, В. С. Виноградова и телеграфиста А. Е. Залозного, установивших 1 сентября связь с Архангельском.<sup>7</sup> В честь столь знаменательного события "при парадном освещении в несколько ламп" было подано шампанское, ананас, арбуз, печенье, звучали поздравления и троекратное "ура",<sup>8</sup> а на следующий день, как вспоминает Н. Н. Дмитриев, "все пьющие были без ног пьяны".<sup>9</sup>

Вечером 2 сентября начала работать радиостанция на Маре-Сале, с которой Югорский Шар установил связь радиопередатчиками большой и малой мощности.<sup>10</sup> 4 сентября в 22 часа была установлена радиосвязь Югорского Шара с Вайгачом.<sup>11</sup>

<sup>1</sup> Мурманский колонист. Полярный радиотелеграф и цинга // Новое время. 1913, 25 августа.

<sup>2</sup> Новое время. 1913, 9 сентября.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 165.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1808. Л. 10.

<sup>5</sup> Русские ведомости. 1913, 10 июня Новое время. 1913, 6 и 13 июня, Утро России. 1913, 30 июня, Новое время. 1913, 9 и 10 сентября.

<sup>6</sup> Новое время. 1913, 23 августа.

<sup>7</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 182, Д. 1808. Л. 16.

<sup>8</sup> Владимир Шуман де-ля Кроа. Экспедиция в Карское море // Вестник телеграфии без проводов. 1914, № 3-4, с. 125.

<sup>9</sup> Дмитриев Н. Н. Воспоминания радиста о радиотелеграфных станциях за время с 1905 по 1927 гг. (Архив ЦМС Ф. Радио Оп. 1. Д. 1391. Л. 16).

<sup>10</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 221.

<sup>11</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1808. Л. 17.

Во время пробных радиопередач Югорского Шара с Архангельском 1 сентября была обнаружена работа третьей станции, постоянно вызывавшей Югорский Шар. Вскоре удалось установить, что работала судовая станция парохода "Коррект", возвращавшегося из устья Енисея в Европу и находившегося в Карских Воротах у Новой Земли.<sup>1</sup> Попытка "Корректы" передать через Югорский Шар радиogramму в Архангельск закончилась неудачно.<sup>2</sup>

Через несколько минут работы 2 сентября связь Югорского Шара с Ямалом оборвалась. Причиной прекращения связи явилась авария в машинном отделении станции на Маре-Сале. Оттаявший под фундаментом машин грунт не выдержал первой вибрационной нагрузки от работающего двигателя и дал осадку. Чтобы выровнять двигатель и генератор пришлось увеличить толщину и площадь фундамента. 9 августа авария была устранена и радиостанция Маре-Сале успешно вошла в связь с Югорским Шаром и Вайгачом.<sup>3</sup> В тот же день Н. П. Лапин и правление Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов сообщили в ГУПиТ, что "радиостанции на Югорском Шаре, острове Вайгач и Маре-Сале открыли свои действия".<sup>4</sup> На радиостанциях был оставлен только инженерно-технический состав для окончательной настройки и регулировки машин и приборов, а рабочие на "Вассиане" отправлены 10 сентября в Архангельск.

Так как работы на Архангельской радиостанции были закончены,<sup>5</sup> укомплектован ее штат<sup>6</sup> и с 16 августа открыто ее действие,<sup>7</sup> то с установлением связи с Югорским Шаром она могла быть признана действующей и 15 сентября 1913 года состоялось ее освящение.

Столь важное событие в жизни Заполярья получило освещение в местной и центральной прессе. В частности, газета "Архангельск" так описывала происходящее.<sup>8</sup>

«15 сентября состоялось редкое торжество. Наш север обогатился приобретением радиотелеграфной станции вблизи Архангельска. В 12 час. дня на казенном пароходе "Вологда" лица, приглашенные на открытие станции, приехали в Исакогорку. <...> В помещении станции... в 1 час дня было совершено молебствие, на котором присутствовали управляющий Архангельской губернией В. Н. Брянчанинов с супругой, представители правительственных учреждений и Почтово-телеграфного ведомства во главе с начальником округа Н. П. Лапиным, другие приглашенные гости.

После молебна преосвященный Нафанаил в кратком слове отметил высокое культурное значение станции и выразил пожелание, чтобы радиотелеграф – завоевание человеческого разума – служил проводником начал человеколюбия, добра и правды между людьми. После молебна, по распоряжению начальника почтово-телеграфного округа, была пушена в ход машина станции.

<...> Управляющим губернией было послано приветствие на радиотелеграфную станцию в Югорском Шаре. <...> После осмотра станции гостям был предложен завтрак, накрытый в палатке.

<sup>1</sup> Сибирь с ее огромными богатствами представляла интерес для иностранных предпринимателей и дельцов. Среди наиболее активных агентов международного англо-норвежско-американского капитала являлся И. Лид, подвизавшийся на поприще "изыскания" морского пути в Сибирь. Он являлся директором-распорядителем образованной в Христиании в 1912 году компании под названием "Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли", которая стала ежегодно направлять в Сибирь через Карское море 1–2 торговых парохода с иностранными товарами и заготавливала продукты для вывоза за границу. В навигацию 1913 года, чтобы усилить внимание к морскому пути в Сибирь, Лид пригласил в плавание известного полярного исследователя Фр. Нансена. Приглашение было принято и Нансен участвовал в плавании парохода "Коррект", доставившего на особо льготных условиях из Германии в Сибирь 1000 т цемента для строящейся тогда Алтайской железной дороги. (См.: *Линхенсон Д. М.* Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962, с. 410, 411.).

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1801. Л. 2–6.

<sup>3</sup> *Владимир Шуман де-ля Кроа.* Экспедиция в Карское море // Вестник телеграфии без проводов. 1914, № 3–4, с. 126.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 187, 189.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 9. Д. 551. Л. 283, Оп. 12. Д. 1762. Л. 4.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 65, 127.

<sup>7</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 9. Д. 551. Л. 334.

<sup>8</sup> Открытие радиотелеграфной станции // Архангельск. 1913, 17 сентября.

Во время завтрака, по предложению господина управляющего губернией, был провозглашен тост за государя императора и послана государю императору телеграмма с выражением верноподданических чувств, покрытые многократным "ура"».

По случаю столь знаменательного события в жизни края губернскими властями были посланы телеграммы царственным особам. Первая телеграмма адресовалась Николаю II.

Телеграмма

Ялта.

15 сентября 1913 г.

Его императорскому величеству государю императору

В осуществление державной воли Вашего императорского величества сегодня открыта первая северная Архангельская радиотелеграфная станция, установившая непосредственную радиотелеграфную связь Югорского Шара, Вайгача и Маре-Сале на Карском море с империей и способствующая к более надежному плаванию по великому северному пути. Вознеся молитвенное благодарение Всевышнему, преосвященный епископ Нафанаил и я повергаем к стопам своего обожаемого монарха чувства беспредельной любви и преданности нашей.

И. д. архангельского губернатора вице-губернатор

Брянчанинов<sup>1</sup>

Вторая телеграмма была послана "на имя августейшего почетного председателя Комитета для помощи поморам русского Севера" великого князя Александра Михайловича.

В ответной телеграмме русский монарх ограничился лишь благодарностью в адрес вице-губернатора, епископа и всех присутствовавших на открытии радиостанции за выраженные чувства преданности.<sup>2</sup>

Во время завтрака были предложены также тосты "за управляющего губернией В. Н. Брянчанинова, начальника округа Н. П. Лапина, строителей и рабочих станции – участников радиотелеграфной экспедиции".

В связи с тем, что до окончания навигации 1913 года оставалось совсем немного времени, из-за чего отправить в Карское море комиссию для обстоятельного освидетельствования радиостанций не представлялось возможным, было решено прием радиостанций в казну отложить до будущего года и предложено Н. П. Лапину принять меры по обеспечению сохранности машин и приборов "впредь до организации штатов указанных станций". Произведя предварительное освидетельствование зданий и оборудования<sup>3</sup> и оставив на радиостанциях "по два надежных трезвых сторожа", М. Ю. Цемнолонский на "Дане" 23 сентября 1913 года возвратился в Архангельск.

По данным Технического отделения ГУПиТ, "строительство Карских радиостанций обошлось казне около 500000 руб."<sup>4</sup>

Еще до завершения всех работ по сооружению станций, 19 сентября Б. Г. Евангулов, отмечая "важнейшую роль" радиосвязи в установлении коммерческого сообщения между Сибирью и Западной Европой через Северный Ледовитый океан и потребовавшиеся для успешного "осуществления державной воли энергия и труд чинов Почтово-телеграфного ведомства", особенно при постройке станции в Маре-Сале, ходатайствовал перед М. П. Севастьяновым о поощрении принимавших участие в строительных экспедициях 1912 и 1913 годов. Несмотря на то, что производство работ заняло 2 строительных сезона, подчеркивал Евангулов, в общей сложности все работы были выполнены за 2,5–3 месяца. По докладу начальника Технического отделения последовало распоряжение М. П. Севастьянова: "Составить список и проектировать награды".<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 197–198.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1762. Л. 196.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 97.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 173. Конкретная сумма расходов на сооружение радиостанций на побережье Белого и Карского морей, выражалась суммой в 508633 руб. 17 коп. (РГИА Ф. 1158. Оп. 1, ч.1. Д. 116. Л. 3).

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1764. Л. 145.



В соответствии с указаниями ГУПиТ начальник Архангельского почтово-телеграфного округа представил к поощрению главного механика округа М. Ю. Цемнолонского, младшего механика Гусева, надсмотрщиков Сержпинского и Головина, радиотелеграфистов П. Хорькова и А. Залозного. От VII отделения ГУПиТ в список награжденных были включены инженеры В. А. Тарасов и К. К. Гайгалис.<sup>1</sup>

**От завершения строительства до открытия Карских радиостанций** Вместе с тем, как свидетельствует анализ деятельности Почтово-телеграфного ведомства в реализации проекта по сооружению радиостанций в Карском море, ГУПиТ сосредоточило основные усилия только на строительных работах. Вопросы организации наблюдения за ледовой обстановкой и передачи сведений в Архангельск, укомплектования радиостанций личным составом, обеспечения его продовольствием, создания необходимого запаса горюче-смазочных материалов не получили детальной проработки. Это и послужило основанием к решению открыть действие станций только с началом навигации 1914 года. Такое решение требовало доставки обслуживающего персонала и части грузов на радиостанции в течение зимы – весны 1914 года.

Разработка всей организации по доставке чиновников на радиостанции и обеспечению их жизнедеятельности была поручена начальнику Архангельского почтово-телеграфного округа. Изучив все стороны данного вопроса, Н. П. Лапин 7 сентября представил свои соображения по его решению.<sup>2</sup>

Чтобы обеспечить функционирование радиостанций с началом навигации 1914 года следовало доставку чиновников на Югорский Шар и Вайгач организовать "зимним путем" в течение января-апреля. Стоимость провоза шести человек, составляющих штат этих станций, в феврале-марте обошлась бы до 1500 руб. При следовании же в пункты назначения в апреле, когда из Пустозерска в Югорский Шар отправляются все промысловики, переезд занял бы около месяца и расход по доставке определился по 50 руб. на каждого человека. С целью сокращения времени на переезд до двух недель возможно было организовать отдельную от промысловиков партию, однако расход в этом случае увеличился бы до 100 руб. на человека. Во время переезда каждый чиновник мог провезти с собой багаж массой до пяти пудов.

Относительно доставки чиновников на Маре-Сале, докладывал Н. П. Лапин, вследствие постоянных метелей и морозов, невозможности раздобыть в тундре какое-либо топливо, ненцы на поездку в январе не соглашались ни за какие деньги. В феврале-марте, с наступлением оттепелей и более продолжительного светлого времени, была достигнута договоренность с оленеводами о доставке трех чиновников с багажом до 20 пудов в течение 20 дней из Обдорска до Маре-Сале за 400 руб.

Соображения Н. П. Лапина легли в основу предложения Технического отделения ГУПиТ о том, что "наиболее рациональным было бы установление обслуживания Карских радиотелеграфных станций в течение круглого года". Для этого предлагалось на станциях создать годовые запасы продовольствия, а в Маре-Сале, куда доступ особенно затруднен, двухгодичный запас. Так как доставка такого количества грузов к местам расположения станций за счет личного состава была бы крайне обременительной, Н. П. Лапин предложил в виде опыта на первые годы организовать заготовку и доставку продовольствия за счет казны. Подобную же меру предполагалось применить и в удовлетворении других бытовых потребностей личного состава (освещения квартир, медицинской помощи и т.п.).<sup>3</sup>

Весьма важной, требующей рационального решения проблемой в обеспечении жизнедеятельности личного состава радиостанций, являлась медицинская помощь в

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1764. Л. 152, 154, 155.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 195, 196.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 173.

местах базирования станций. В связи с этим ГУПиТ, обращаясь за консультациями к главному врачу больницы Санкт-Петербургского почтамта, отмечало, что в этих пунктах "не только скорой, но и вообще какой-либо врачебной помощи служащим оказывать не представляется возможным", и просило сообщить соображения "относительно возможной организации врачебной помощи на указанных станциях".<sup>1</sup> На первое время было рекомендовано снабдить радиостанции так называемым "популярным лечебником" доктора Алмазова "Полная народная школа здоровья". Вопрос комплектования необходимых для данного случая аптек предлагалось решить на заседании особой комиссии с привлечением врачей и представителей от радиостанций.<sup>2</sup>

Для обсуждения всех вышеназванных предложений и выработки по ним соответствующих решений при ГУПиТ в декабре 1913 года было образовано совещание, признавшее необходимым:

1. Установить обслуживание Карских радиостанций в течение круглого года.
2. Организовать отправку личного состава радиотелеграфных станций нынешней весной по санному пути с расчетом прибытия его на места до начала навигации в Карском море.
3. Продовольствие чинов радиотелеграфных станций с доставкой и заготовкой провианта и других предметов первой необходимости принять на счет казны, для чего предложить начальнику Архангельского почтово-телеграфного округа выработать норму пайка применительно к пайковым порциям, принятым Морским ведомством, а также сообразно с местными условиями.
4. Устроить при радиостанциях библиотечки научного (по радиотелеграфии) и беллетристического характера, для чего отпустить 100 руб. на станцию в Югорском Шаре и по 75 руб. на Вайгаче и Маре-Сале".<sup>3</sup>

В это время в Архангельском почтово-телеграфном округе многие телеграфисты изъявили желание приобрести квалификацию радиотелеграфиста с перспективой назначения на одну из Карских радиостанций. Признавая необходимым иметь кандидатов на замещение должностей радиотелеграфистов как на береговых станциях округа, так и укомплектование штатов судовых радиостанций, Н. П. Лапин предложил еще в конце августа заведующему Архангельской радиостанцией провести предварительные занятия по радиотелеграфии с несколькими чиновниками (тем более, что радиостанция фактически бездействовала), на что последовал ответ Е. И. Степанова, что "это дело не входит в круг его обязанностей".

30 января 1914 года по этому вопросу был подан рапорт Н. П. Лапина начальнику ГУПиТ и вскоре из столицы последовало распоряжение "предложить заведующему радиостанцией Степанову подать прошение об отставке". С 1 марта заведование станцией было поручено радиотелеграфисту, почтово-телеграфному чиновнику III разряда той же станции П. Хорькову. Назначение нового заведующего Архангельской радиостанцией механика И. Лосева<sup>4</sup> состоялось лишь 1 августа 1914 года.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 467. Л. 9.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 467. Л. 10, 11.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 194.

<sup>4</sup> Наиболее подходящей кандидатурой на должность заведующего Архангельской радиостанцией ГУ-ПиТ был признан, среди прочих претендентов, И. А. Лосев заведующий радиостанцией в Ревеле, закрытой по обстоятельствам военного времени (РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 251).

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 230, 234, 235, 275.

## ОТКРЫТИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАДИОСТАНЦИЙ В КАРСКОМ МОРЕ

24 января 1914 года министр внутренних дел разрешил открыть с 1 февраля "на общих основаниях" действие радиостанций в Карском море со штатами: в Югорском Шаре заведующего (И. Шмелев), двух радиотелеграфистов (Д. Иванов, В. Николенко), машиниста (В. Камнадцкий) и сторожа; на Вайгаче заведующего (А. А. Доступов), двух радиотелеграфистов (Ф. Я. Прынцев, И. А. Полисадов) и сторожа; на Маре-Сале заведующего (Г. Иванькин), радиотелеграфиста (Н. Батрак) и сторожа.<sup>1</sup>

**Результаты непродуманности деталей проекта по строительству радиостанций** В апреле личный состав радиостанций был доставлен "сухим путем" через Пустозерск на Югорский Шар и Вайгач, и через Обдорск на Маре-Сале.<sup>2</sup> А майские номера столичных газет запестрели заголовками о бедственном положении зимовавших на станциях сторожей и прибывших чиновников.<sup>3</sup>

"Выехав из Архангельска в начале марта, <...> к концу мая чиновники добрались до места и здесь увидели безрадостную картину. Все сторожа, как и предыдущие, оказались больны цингой, солонина и треска испортились, остальная провизия была на исходе и, в довершение всего, в новых постройках, сделанных из пустотелого кирпича, царил страшный холод и их никак не удавалось натопить. Деятельность новых радиотелеграфных станций началась с отчаянной телеграммы, сообщавшей о безнадежном положении, в котором очутились несчастные чиновники. На сделанный запрос о количестве провизии последовал ответ, что в наличии осталось 12 мешков муки, 88 пудов сухарей, 7,5 пудов масла, горох, крупа, немного консервов, кофе, какао. Словом, та провизия, которая обеспечивает вновь прибывшим в самом недалеком будущем цингу".

В конце заметки следовал вывод, что относительно дальнейшей деятельности радиостанций "не может быть двух мнений: они обречены на бездействие".<sup>4</sup>

В аналогичных тонах комментировалось состояние личного состава станций и в других газетах, конкретизировались некоторые детали. "Железобетонные здания зимой промерзли насквозь и, несмотря на постоянную топку печей, стены покрыты льдом толщиной в четверть аршина".<sup>5</sup> Хотя газетные публикации излагали суть происходившего весьма тенденциозно, во многом же они были близки к истине.<sup>6</sup>

Более объективную картину происходившего на Карских радиостанциях дал Н. П. Георгиевский, побывавший в составе экспедиции Почтово-телеграфного ведомства, обеспечивавшей доставку на станции продовольствия и горюче-смазочных материалов. Прибыв в Югорский Шар, Георгиевский отмечал:<sup>7</sup>

"Радиостанция с моря выглядит привлекательным, беленьким поселком, увенчаннымстройной радиомачтой. Иное впечатление получилось при непосредственном осмотре. Дома большие на темном фоне тундры оказались сильно потемневшими от времени и уже покрытыми массой мелких трещинок. Внутренность зданий вполне соответствовала наружному виду: темная, в желтоватых пятнах поверхность потолка и стен; сырой, затхлый воздух. На внутренних стенах трещины местами значительны. Обстановка незатейлива. Печи небольшие чугушки.

Чиновники и сторожа рассказывали, что зимой, когда стояли многоградусные морозы, они топили эти чугушки. Печи быстро накаливались докрасна, и температура в комнатах резко поднималась.

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 9. Д. 551. Л. 382-384, Оп. 11. Д. 22. Л. 216.

<sup>2</sup> При этом из всех местных жителей Пустозерска доставить чиновников и багаж на Югорский Шар согласились только два оленевода Семен Кожевин и Алексей Сумароков (РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 22. Л. 225).

<sup>3</sup> Речь. 1914, 30 мая., Новое время. 1914, 1 июля.

<sup>4</sup> Мурманский колонист. Возмутительная небрежность // Новое время. 1914, 1 июля.

<sup>5</sup> Речь. 1914, 30 мая.

<sup>6</sup> В связи с этим следует отметить, что анализ публикаций в "Новом времени" за подписью "мурманский колонист" 25 августа 1913 года и 1 июля 1914 года дает основание полагать, ввиду наличия в заметках многих подробностей, изложенных в служебной переписке ГУПит, о принадлежности автора к кругам, близким к Почтово-телеграфному ведомству.

<sup>7</sup> Георгиевский Н. П. Радиостанции Карского моря. Архангельск. 1916, с. 5. Он же. Радиостанции Карского моря // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1916. №5, с. 396, 397.

лась до 25 градусов и выше. В воздухе появлялся пар. Становилось жарко; стены отпотевали и по ним струились потоки воды, замерзавшие ночью на стенах. Таким образом, после нескольких раз последовательного нагревания и охлаждения стены покрылись льдом толщиной в два пальца. Жили все время в шубах; отдыхать от сырого воздуха выходили на улицу. Пища была однообразная. В таком же состоянии мы нашли и все остальные станции; всюду чугунные печки, иные без вьюшек; сырость, ссохшиеся полы и потрескавшиеся стены".

Из сказанного можно сделать вывод, что как Технический строительный комитет Министерства внутренних дел, так и Строительная часть ГУПиТ, разрабатывая рекомендации о выборе типов зданий для Карских радиостанций, не учли местные климатические и почвенные особенности. Решение использовать бетонные здания было продиктовано исключительно соображениями пожаробезопасности. Вместе с тем бетон, являясь материалом хрупким, установленный на почве, интенсивность и глубина оттаивания которой была неравномерной с южной и северной стороны зданий, а также внутри и снаружи построек, подвергался деформации и разрушался.

Газетные публикации заставили руководство ГУПиТ заняться расследованием причин бедственного положения личного состава радиостанций. Навигация еще не началась и произвести всестороннее изучение вопроса не представлялось возможным. В итоге вся процедура расследования свелась к тому, что выехавший в Архангельск чиновник ГУПиТ В. А. Тарасов связался по радио с радиостанцией Югорского Шара и уточнил основные детали проблемы. И уже 8 июля в прессе появилось сообщение ГУПиТ "по поводу цинги на Югорском Шаре", в котором отмечалось, что "сторожа на всех станциях здоровы, за исключением одного сторожа на Маре-Сале".

Недомогание сторожа объяснялось не недостатком продуктов, а "следствием неподвижного образа жизни и лени, доходившей до нежелания приготовить себе пищу" и питавшегося преимущественно чаем, хлебом и сахаром. Сообщалось также, что уже разработан в деталях план экспедиции, отправляющейся на Карские радиостанции в середине июля.<sup>1</sup>

В навигацию 1914 года в Карское море была направлена экспедиция, в состав которой от ГУПиТ вошли начальник Архангельского почтово-телеграфного округа Н. П. Лапин, главный механик округа В. Ф. Федоров и столоначальник ГУПиТ В. А. Тарасов. Экспедиция заменила в станционных и жилых зданиях чугунные печи кирпичными, снабдила станции мебелью, кухонным инвентарем, продовольствием и всем необходимым. Представители ГУПиТ произвели освидетельствование построек и, несмотря на уже наметившиеся признаки их разрушения, признали "наиболее целесообразным типом зданий, пригодных для жилья и станционных помещений, хорошо сопротивляющихся морозу, сохраняющих тепло внутри, обладающих огнестойкостью и долговечностью" пустотелые бетонные конструкции.<sup>2</sup>

Наиболее интенсивно разрушение зданий происходило на Ямале, менее интенсивно на Вайгаче. В теплое лето 1915 года почва на Маре-Сале оттаяла довольно значительно, что привело к сползанию грунта в море. В результате склон холма, на котором находилась станция, осел и станционное здание "словно разломилось и одна стена сдвинулась со своего места на 2–3 пальца в сторону; под полом образовалась пустота и пол в машинном отделении провалился, машина осела".<sup>3</sup>

На Вайгаче для укрепления стен были устроены контрфорсы, однако спустя год из-за оттаивания грунта под этими конструкциями они просели, не выполнив своего предназначения.

Нежелание руководства ГУПиТ признать ошибочность решения о постройке бетонных зданий для радиостанций продолжалось и в последующие годы. Впервые

<sup>1</sup> Новое время. 1914, 8 июля.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 108.

<sup>3</sup> Георгиевский Н.П. Радиостанции Карского моря // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. 1915 г., № 10, с. 397.

Радиостанция в Петропавловске-на-Камчатке. 1910 год

Радиостанция в поселке Исакогорка близ Архангельска. 1913 год

Жители Архангельска на торжествах по случаю освящения радиостанции в Исакогорке.  
15 сентября 1913 года

Торжественный обед в честь освящения радиостанции в Исакогорке. 15 сентября 1913 года

Личный состав Архангельской радиостанции. 1913 год

Группа строителей радиостанций в Карском море. 1913 год

Радиостанция на мысе Маре-Сале полуострова Ямал. 1914 год

Радиостанция на острове Вайгач. 1914 год



Великий князь Александр Михайлович

Н. П. Лапин

М. Ю. Цемнолонский

И. А. Лосев

Маршрут движения Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. 1913–1915 годы

Б. А. Вилькицкий

Н. А. фон Транзе

Радиорубка гидрографического судна "Вайгач"

Радиостанция на берегу пролива Югорский Шар. 1913 год

Радиостанция на острове Диксон. 1915 год

вопрос о непригодности станционных построек, аварийное состояние которых стало представлять реальную угрозу жизни людей, их жизнедеятельности и физической сохранности машин и приборов, был поставлен в 1917 году. Побывавший в августе на ледоколе "Владимир Русанов" на Вайгаче и в Югорском Шаре инженер Архангельского почтово-телеграфного округа 12 октября докладывал, что все стены зданий покрыты трещинами в 1–1,5 дюйма; часть стен лежит всецело на дверных косяках, в некоторых местах превращенных в щепу. Из-за осадки фундамента началось разрушение потолка из бетонных плит.

Особенно подверглись разрушению внутренние стены зданий. Дымоходы печей забиты сажей, из-за чего дым проникает в помещения станций, придавая им "вид кузницы", а не жилого дома. Хотя в зданиях произвели мелкий ремонт, достичь этим гарантии предотвращения дальнейшего разрушения построек было невозможно, в связи с чем признавалось "во избежание дальнейших ежегодных расходов и безопасности служащих устройство деревянных домов не только желательным, но и крайне необходимым".<sup>1</sup>

После доклада Н. П. Лапина о состоянии северных радиостанций народному комиссару по Министерству почт и телеграфов П. П. Прошьяну, последовало распоряжение о возможности замены бетонных зданий в Югорском Шаре деревянными с представлением соответствующего проекта и сметы.<sup>2</sup>

Анализ деятельности различных министерств и ведомств России в стремлении использовать для решения своих насущных потребностей средства радиосвязи свидетельствует о многих упущениях в разрешении организационно-технических проблем, объяснить которые лишь новизной этого способа сношений невозможно; причины их были гораздо серьезнее и являлись следствием сложившихся форм и методов работы учреждений.<sup>3</sup> Поэтому, несмотря на обилие всевозможных комиссий и совещаний по вопросу безопасности мореплавания по Северному морскому пути, из поля зрения Отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности и Главной физической обсерватории абсолютно выпал вопрос о том, кто же будет осуществлять квалифицированное наблюдение за ледовой обстановкой в Карском море, результаты которых следовало передавать в Архангельск. Кроме того, имея на побережье Северного Ледовитого океана столь дорогостоящие объекты, каковыми являлись радиостанции, использовать их для передачи только лишь сведений о состоянии льдов, было явно нерациональным.

Вопрос о необходимости открытия метеорологических станций на побережье Северного Ледовитого океана выше 60° северной широты для изучения процессов образования "сибирских антициклонов" и предсказания их возможных последствий на работу железных дорог, морского и каботажного плавания, сельского хозяйства страны был поставлен Академией наук еще 30 апреля 1910 года.<sup>4</sup> Однако ни при работе экспедиций по исследованию мест для установки проектируемых радиостанций в Карском море, ни на этапе их проектирования Отдел торговых портов не озаботился решением задачи о необходимости оборудования в указанных пунктах специальных гидрометеорологических станций, укомплектования их соответствующими специалистами и обеспечения их жилыми и производственными постройками.

Когда же эта проблема потребовала решения,<sup>5</sup> время было упущено: жилые и хозяйственные постройки радиостанций были рассчитаны лишь на штатный состав чиновников Почтово-телеграфного ведомства.

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 134, 135.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 11. Д. 405. Л. 136.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1276. Оп. 14. Д. 378. Л. 2.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 23. Оп. 7. Д. 139. Л. 37.

<sup>5</sup> Для исследования погоды и моря в 1910 году была учреждена Гидрометеорологическая служба Черного и Азовского морей с центральной станцией в Феодосии, в 1911 году такая же служба с центральной

Понимая необходимость расширения возможностей гидрологического и метеорологического наблюдения в Карском море, уже во время первой экспедиции для постройки радиостанций летом 1912 года Отделом торговых портов по соглашению с Русским обществом беспроводных телеграфов и телефонов были устроены и оборудованы необходимыми приборами гидрометеорологические станции в Югорском Шаре и на острове Вайгач. Предпринятая тогда же попытка начать производство наблюдений хотя бы в ограниченном масштабе силами оставленных на станциях сторожей не дала удовлетворительных результатов.<sup>1</sup> В связи с этим отношением от 19 мая 1914 года Министерство промышленности и торговли ходатайствовало перед ГУПиТ о разрешении на достижение соглашения с отправляемыми на Карские радиостанции чинами Почтово-телеграфного ведомства о принятии ими на себя временно ведение необходимых гидрометеорологических наблюдений "за особое вознаграждение"; одновременно запрашивалось, не могут ли быть командированы Отделом торговых портов на радиостанции специально подготовленные наблюдатели для ведения наблюдений и несения службы оповещения.

Положительное решение получила лишь первая просьба.<sup>2</sup> В связи с этим в навигацию 1914 года, в дополнение к оборудованным в 1912 году Д. Д. Рудневым метеорологическим пунктам при радиостанциях в Югорском Шаре и на Вайгаче, Н. П. Георгиевским и П. А. Березкиным был оборудован метеорологический пункт на станции в Маре-Сале.

#### **Начало регулярной работы первых радиостанций в Арктике**

С началом систематического функционирования всех четырех радиостанций и оборудованных при них метеорологических пунктов организация гидрометеорологического наблюдения и оповещения в Арктике выглядела следующим образом.<sup>3</sup> Ежедневно Карские станции через радиостанцию в Югорском Шаре передавали в Исакогорку для центральной станции Гидрометеорологической службы Северного Ледовитого океана и Белого моря результаты наблюдений. Радиограммы передавались два раза в сутки: в 7 часов и в 13 часов. В первой радиограмме содержались результаты наблюдений, относящиеся к промежутку времени с 21 часа предшествующих суток до 7 часов текущих суток; во второй – сведения, относящиеся лишь к 13 часам текущих суток.

Результаты наблюдений содержали сведения об атмосферном давлении, температуре воздуха, направлении и силе ветра, о количестве выпавших осадков (а зимой – еще о высоте снежного покрова) и передавались в формализованном виде. В конце телеграммы в смысловой форме имелись сведения о всех явлениях в атмосфере, представляющих интерес для судоходства: об атмосферных осадках, туманах, состоянии моря и о льдах (их вид и место образования, движение льдов и его причина, распределение льдов по морю, их общее количество в баллах и т. д.). Помимо центральной гидрометеорологической станции в Архангельске, радиограммы передавались также на Главную физическую обсерваторию в Петрограде.

На центральной станции Гидрометеорологической службы Северного Ледовитого океана и Белого моря относящиеся к 7 часам сведения включались в утренний бюл-

---

станцией в Петровске была основана на Каспийском море и, наконец, в 1912 году начала свою деятельность Гидрометеорологическая служба Северного Ледовитого океана и Белого моря с центральной станцией в Архангельске. Главная физическая обсерватория передала Гидрометеорологической службе Северного Ледовитого океана и Белого моря 8 метеорологических станций, вновь было построено 6 станций и, по согласованию с Морским министерством, к службе были присоединены 5 маячных станций (Гидрометеорологическая служба Северного Ледовитого океана и Белого моря // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1914, № 14, с. 424).

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1803. Л. 40.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1803. Л. 41, 51.

<sup>3</sup> Георгиевский Н. П. Радиостанции Карского моря. Архангельск, 1916, с. 5, 6.

летень, а результаты наблюдений к 13 часам – в дневной бюллетень. Первый бюллетень издавался круглый год, второй – только в период навигации. Главная физическая обсерватория использовала получаемые из Карского моря сведения для составления ежедневных синоптических карт.<sup>1</sup>

Практика функционирования метео- и радиостанций Карского моря в 1914 году показала, что, с одной стороны, не во всех пунктах установки станций обеспечивался удовлетворительный горизонт наблюдения за морем (Вайгач), с другой стороны значительным недостатком в оборудовании морского пути к устьям сибирских рек являлось отсутствие радиостанций на о. Диксон, в Обдорске, Дудинке и у восточного входа в пролив Маточкин Шар.<sup>2</sup> При этом особо подчеркивалось, что все радиостанции должны обладать радиусом действия, позволяющим им поддерживать взаимную радиосвязь и, что особенно важно, они должны были обеспечить двустороннюю связь с плавающими в районе их действия судами.

#### **Незавершенность проекта освоения Северного морского пути**

Отмечая важность ввода в строй первых радиостанций в Арктике, следует все же отметить, что они обеспечивали потребности судоходства лишь на западном участке Северного морского пути, да и то не полностью. Вместе с тем, если проанализировать приводимые ранее решения различных совещаний, то можно увидеть, что в них предусматривалась необходимость сооружения, помимо Карских радиостанций, радиоустановок и в других пунктах арктического побережья. Так, например, в письме тобольского губернатора А. Станкевича министру внутренних дел А. А. Макарову от 28 сентября 1912 года по этому поводу отмечалось.<sup>3</sup>

"<...> Если Северному морскому пути суждено быть действительно транзитом между Сибирью, Европейской Россией и заграницей, то это в первую очередь коснется Тобольской губернии, богатой излишками хлеба, обесцениваемыми ввиду дороговизны фрахтов, достигающих до Петербурга и Ревеля 65 коп. за пуд. Между тем с установлением Северного морского пути не только тобольский хлеб, сплавляемый по Иртышу, но и томское зерно, следующее по Оби, получат свободный выход за границу исключительно водным путем, удешевляющим перевозку в 2–3 раза. В сих видах представляется необходимым продолжить северную радиотелеграфную линию путем установления радиостанции в с. Обдорском, служащим торговым и промышленным центром всего Тобольского севера и прилегающих частей Архангельской и Енисейской губерний.

Докладывая об изложенном, имею честь просить о разрешении в положительном смысле вопросов о перенесении части построенной [телеграфной] линии Самаровское – Кондинское на возвышенную местность, об ассигновании в 1913 году дополнительно 8300 руб. на проведение подводного кабеля в с. Тундринском Сургутской линии и об установлении в с. Обдорском радиотелеграфной станции".

Реакция ГУПиТ на данное письмо последовала без малого через год: лишь 18 августа 1913 года начальнику Омского почтово-телеграфного округа Л. П. Гейману ставилась задача, ввиду предполагаемого в 1914 году устройства радиостанции в с. Обдорском "для завершения радиотелеграфной связи вдоль Северного морского пути, ...озаботиться подысканием подходящего земельного участка для радиостанции мощностью 5–8 кВт, а также выяснением подробных данных, касающихся способов доставки машин, приборов и материалов, условия производства строительных работ для возведения жилого и станционного зданий и организации предстоящих работ".<sup>4</sup>

<sup>1</sup> В виду военного времени с 1915 года бюллетени Архангельской гидрометеорологической станции для общего сведения не публиковались; по той же причине синоптические карты выходили не ежедневно, а один раз в два месяца в виде тетрадей.

<sup>2</sup> Брейтфус Л. Гидрометеорологическая служба в Карском море для нужд мореплавания и предсказания погоды. (Проект) // Записки по гидрографии. 1916, т. XL, вып. 2, с. 332. Морозов Н. Оборудование морского пути в устья рек Оби и Енисея // Записки по гидрографии. 1914, т. XXXVIII, вып. 4, с. 547.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1783. Л. 1.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1783. Л. 2.

Командированным в Обдорск главным механиком Омского почтово-телеграфного округа Г. А. Тибукиным был избран участок под проектируемую радиостанцию "на холме между р. Шайтанкой и р. Полуем", соответствующий требованиям Временной инструкции по изысканию земельных участков для установки радиостанций, условия предоставления которого в "вечное и бесплатное владение" Почтово-телеграфного ведомства могли быть определены волостным сходом в конце ноября или первых числах декабря.<sup>1</sup>

Из-за отсутствия строительного леса в самом Обдорске представлялось более целесообразным произвести заготовку срубов и всех прочих конструкций проектируемых зданий в Тобольске и доставить их к месту постройки на пароходе в разобранном виде. Стоимость доставки грузов из Тобольска в Обдорское могла составить: лес – 15 коп. за пуд, весовой материал (железо, цемент и пр.) – 16 коп. за пуд, кирпич – 12 коп. за пуд, машины и оборудование для радиостанции (с погрузкой в Тюмени и разгрузкой в Обдорском) – 40–50 коп. за пуд.

Принимая во внимание, что в Обдорском не имелось строительных рабочих, таковые должны были доставляться из Тюмени (проезд одного пассажира третьего класса от Тюмени до Обдорского стоил 24 руб., оплата труда: каменщика, плотника, конопатчика, маляра – 45 руб. в мес., печника – 50 руб. в мес., кровельщика – 8 коп. за уложенный лист).<sup>2</sup> В итоге получалось, что одна кубическая сажень деревянных одноэтажных зданий на кирпичном фундаменте и покрытых железом при высоте рубки не более двух сажень обошлась бы в 95 руб.

В связи с тем, что в конце декабря 1913 года при Министерстве торговли и промышленности состоялось особое совещание с участием представителей различных ведомств и Ф. Нансена, на котором обсуждалась обширная программа по созданию водного пути на Обь и Енисей, ГУПиТ 2 февраля 1914 года обратилось в Отдел торгового мореплавания с просьбой дать заключение о целесообразности радиостанции в Обдорском. В своем ответе от 21 февраля Отдел торгового мореплавания, отмечая важность открытия радиостанций в Маточкином Шаре и на о. Диксон, относительно таковой в устье р. Оби высказался за ее желательность.

Окончательное решение Почтово-телеграфного ведомства о необходимости строительства радиостанции в Обдорском оформилось лишь к весне 1914 года. С учетом программы освоения Северного морского пути до устья Енисея и устройства на арктическом побережье ряда перегрузочных пунктов, радиостанции в Обдорском, соединенном телеграфом с общеимперской телеграфной сетью, ГУПиТ отводилась роль, аналогичная станции в Николаевске-на-Амуре – соединить предполагаемые перегрузочные пункты и суда по проволочному телеграфу Сибири и линией радиосвязи через Югорский Шар и Архангельск с Европейской Россией. Для этого в Обдорском предполагалось сооружение радиостанции мощностью 5 кВт. Данное решение было принято 19 марта 1914 года, спустя полтора года с момента возбуждения ходатайства тобольского губернатора о ее строительстве. С началом Первой мировой войны, 18 августа 1914 года, ГУПиТ уведомило начальника Омского почтово-телеграфного округа "для сведения и руководства, что ввиду сокращения кредитов по

<sup>1</sup> Действительно, в декабре 1913 года "приговором инородцев Обдорской волости" было признано, что "беспроволочный телеграф, устраиваемый для сообщения с судами, отправляемыми по Северному Ледовитому океану, дает громадный толчок к развитию нашего отрезанного от мира края, а потому, приветствуя открытие такого полезного для края учреждения, постановили: уступить в вечное и безвозмездное пользование для радиотелеграфной станции в селе Обдорском в версте от крайних построек села свободную площадь земли в 50 на 100 сажень" (РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1783. Л. 17, 18).

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1783. Л. 5–7.



обстоятельствам военного времени, постройка радиостанции в Обдорском временно откладывается".<sup>1</sup>

### **Сооружение радиостанции в Александровске-на-Мурмане**

Начало войны показало непродуманность предвоенной политики Почтово-телеграфного ведомства в вопросах международной связи. Несмотря на то, что усилиями Военного министерства в первые месяцы войны были сооружены и введены в строй две мощные радиостанции в Царском Селе и Москве, а также приемный радиоцентр в Твери, проблема надежной связи с союзниками решена не была, о чем, в частности, докладывал 19 января 1915 года Николаю II министр внутренних дел П. А. Маклаков.<sup>2</sup>

"До текущего года телеграфные сношения России с Великобританией, Францией и за ними лежащими странами производились через проложенные в Балтийском море кабели, находящиеся в руках Большого северного телеграфного общества, правление и большинство служащих коего датские подданные.

Возможность порчи и совершенного перерезания, которая угрожала названным кабелям со стороны неприятеля, а равно опасения перехватывания последним передаваемых по ним важных правительственных телеграмм особенно озабочивали Главное управление почт и телеграфов, неослабно и всемерно изыскивавшее надежные пути и средства телеграфной передачи. С этой целью оно вошло через Министерство иностранных дел в соглашение с великобританским правительством о прокладке самостоятельного подводного телеграфного провода через Северное море и Ледовитый океан мимо мыса Нордкап. Последствием таких мер явилось создание обеспеченного пути для сношений с Англией, в состав которого вошли русско-английский правительственный кабель, погруженный у берегов Шотландии, возле Питерхеда, и выведенным на мурманском берегу у Александровска, а также устроенный в короткое время по совершенно безлюдной местности новый сухопутный прямой телеграфный провод от Петрограда до Александровска мимо Петрозаводска. Открытое 15 января сего года действие непосредственного русско-английского телеграфного сообщения оказалось вполне успешным, блестяще оправдав на первых порах возлагавшиеся на него ожидания".

Действительно, в короткий срок усилиями ГУПиТ и Архангельского почтово-телеграфного округа были произведены работы по прокладке кабеля из Англии на Кольский п-ов и телеграфной линии от Александровска до Петрограда, что позволило установить надежную связь с союзными государствами. В связи с этим были и высокопарные всеподданнейшие доклады, и верноподданнические телеграммы, и поощрения чиновников Почтово-телеграфного ведомства.<sup>3</sup>

Однако с 15 сентября 1915 года связь с Англией прервалась из-за пожара в Александровской почтово-телеграфной конторе, в результате чего в огне погибла большая часть оборудования и, что самое главное, оказался поврежденным ввод в контору подводного кабеля.<sup>4</sup> Не успели чиновники почтово-телеграфного округа восстановить действие телеграфной линии, как 9 ноября была нарушена работа в линии Александровск – Петроград.<sup>5</sup>

Кроме того, через год работы телеграфной линии с Англией выяснилась непродуманность ее технической реализации – одножильный кабель не мог обеспечить тре-

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1783. Л. 21.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 567. Л. 1.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 567. Л. 1, 5–7, 9–10.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 6, 14, 71. Причина пожара установлена так и не была, хотя имелись косвенные доказательства на причастность к поджогу "бежавших в Швецию иностранцев" (РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 280).

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 1. Причиной повреждения телеграфной линии Александровск–Петроград, проявившейся и в последующем, являлось то, что "столбы были очень низки и, так как линия во многих местах пересекала железнодорожное полотно, то паровозы и вагоны задевали низко висящие провода и рвали их, сами столбы были зарыты в землю на половину нормальной глубины, неосторожная рубка деревьев, лесные пожары и т. п." (РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 235). Каких-либо злоумышленных действий по повреждению линии не наблюдалось.

буемую пропускную способность. В связи с этим возник вопрос о незамедлительной прокладке между Россией и Великобританией второго прямого кабеля с обязательным условием, чтобы "русский конец этого кабеля был выведен не в Александровске, а в Архангельске".<sup>1</sup> Вместе с тем, для сокращения объема сообщений, передаваемых по линии связи, циркуляром морского министра И. К. Григоровича от 25 октября 1916 года вводились ограничения на емкость телеграмм.<sup>2</sup>

"Александровский кабель является единственно надежной телеграфной линией, соединяющей Россию с союзными странами, и к этой линии предъявляются ныне требования, с которыми ей не под силу справиться. Это обстоятельство вызывает настоятельную необходимость разгрузить ее путем возможного сокращения текста секретных шифрованных телеграмм, и вопрос этот стал ныне предметом международных суждений.

Я требую от учреждений Морского ведомства, посылающих телеграммы за границу, сознательного и внимательного отношения к составлению телеграмм в сжатой и ясной форме, что до сих пор, к сожалению, не всеми делалось. Составление ясной и краткой телеграммы требует времени, внимания и известного навыка и не может быть поручено всякому, и начальникам управлений, отделов и отделений надлежит озаботиться установлением в своих частях заведования делом составления телеграмм и контролем над ними. Исходящие телеграммы не должны отягощаться повторением раз уже сказанного, ненужными подробностями, формами вежливости и т. д.

Все телеграммы (за исключением написанных собственноручно мною или моими помощниками), составленные без соблюдения сего, надлежит из Морского генерального штаба, куда они отправляются для шифрования и отправки, возвращать для пересоставления в соответствующее учреждение, или, в случаях, не вызывающих сомнения, сокращать при шифровании. Все такие, нуждающиеся в исправлении телеграммы, прошу начальника Морского генерального штаба предоставлять мне ежедневно для просмотра.

Григорович".

Требовал также кардинального решения вопрос повышения надежности связи Александровска со столицей, что могло быть достигнуто путем резервирования проволочной телеграфной линии устройством радиолинии Александровск — Архангельск. Это позволило бы также обеспечить связь Александровска с береговыми радиостанциями Службы связи Белого моря, а также с кораблями Флотилии Северного Ледовитого океана и судами в Баренцевом и Белом морях.

В связи с этим 31 января 1915 года Морской генеральный штаб обратился в Министерство внутренних дел с вопросом "не найдет ли возможным Главное управление почт и телеграфов установить в Александровске радиотелеграфную станцию хотя бы малой мощности на 200–300 миль".<sup>3</sup> Ответ ГУПТ от 4 марта был отрицательным. Отказ мотивировался тем, что "ввиду лежащих на Почтово-телеграфном ведомстве в настоящее время многосторонних обязанностей, ...ограниченных кредитов и отвлечения значительного числа чинов ведомства на театры военных действий", а также специфики работы проектируемой станции, не связанной с передачей публичной корреспонденции, и предлагалось "в интересах дела более целесообразным выполнить постройку радиостанции средствами и распоряжением Морского министерства".<sup>4</sup>

Изучив возможности сооружения радиостанции в Александровске силами Минного отдела и Радиотелеграфного завода, Морской генеральный штаб пришел к выводу, что установка станции зависит главным образом от денежных средств на ее покупку, установку и обслуживание, в связи с чем как Морское министерство, так и Министерство внутренних дел находятся в одинаковом положении как заказчики; что же касалось специфики работы станции, то она как раз была более близкой станциям общего пользования. С учетом этого 11 марта 1915 года МГШ повторил просьбу, изложенную 31 января.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 87, 91, 544; Д. 1301. Л. 1, 2, 4, 5, 21, 35, 87.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1300. Л. 228.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 25.

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 12.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 15.

Ввиду отсутствия средств на радиотелеграфные постройки и невозможности ожидать остатков по кредитам ГУПит, ассигнованным по смете текущего года, Министерство внутренних дел пришло к выводу о необходимости испрошения потребных для указанной цели 120 тыс. руб. сверхсметного чрезвычайного кредита, о чем и было 29 апреля направлено представление в Совет министров.<sup>1</sup> Высочайше утвержденным 22 мая 1915 года Особым журналом Совета министров от 8 мая на устройство радиотелеграфной станции в г. Александровске-на-Мурмане было отпущено чрезвычайным сверхсметным кредитом 120 тыс. руб.<sup>2</sup>

Устройство радиостанции облегчалось и ускорялось тем, что в распоряжении ГУПит имелся комплект приборов системы РОБТиТ (станция мощностью 2 кВт)<sup>3</sup> и, кроме того, не требовалось строить станционных и жилых зданий – оборудование и личный состав предполагалось разместить "во временных помещениях, которые были отведены генерал-губернатором".<sup>4</sup> Работы по оборудованию станции в Александровске были закончены в октябре 1915 года и с 1 ноября она была введена в строй действующих в Заполярье станций Почтово-телеграфного ведомства.<sup>5</sup> Для обслуживания станции были назначены: заведующим – А. Доступов, радиотелеграфистами – В. Николенко, Ф. Прынцев, Д. Иванов и Н. Каратаев, надсмотрщиками – А. Лелев, В. Ростошинский и И. Попов.<sup>6</sup>

## РОЛЬ РАДИОСВЯЗИ В ЖИЗНИ ЗАПОЛЯРЬЯ

### Роль арктических радиостанций в освоении Северного морского пути

Несмотря на определенные изъятия в реализации проекта создания сети радиостанций на побережье Карского и Белого морей, они сыграли существенную роль в оживлении социально-экономической деятельности Восточной Сибири, укреплению политического и военного присутствия России в Заполярье.

Во-первых, уже в навигацию 1914 года активизировалось судоходство по Северному морскому пути. О значении радиостанций для плавания из Европы в Западную Сибирь писала газета "Новое время".<sup>7</sup>

«В навигацию 1914 года Северным морским путем прошло 11 судов из Англии и Норвегии к устьям Енисея и Оби. Из числа этих судов пароходы "Ragna" и "Skule", принадлежавшие Министерству путей сообщения, были оборудованы радиотелеграфными станциями и еще у берегов Мурманского полуострова начали сноситься с Карскими станциями. Все время связь была безукоризненной. С востока последнюю телеграмму радиотелеграфные станции приняли, когда пароходы были у мыса Тара-Соль и Енисейского залива. Таким образом, установка телеграфа при устье Енисея в Обдорске... настолько облегчит Северный морской путь в будущем, что проход судов по Ледовитому океану и Карским морем будет решен окончательно в его пользу».

Документы Министерства торговли и промышленности свидетельствуют, что с устройством сети радиостанций на побережье Северного Ледовитого океана и созданием благоприятных условий плавания в Карском море Отдел торгового мореплавания, стремясь активизировать судоходство по Северному морскому пути, в 1913 году разработал "Главные условия соискания на содержание срочных пароходных сообщений под русским флагом между портами Европейской России и устьями рек Оби и Енисея через Карское море".<sup>8</sup> В соответствии с указанным документом, отечественным

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1276. Оп. 10. Д. 550. Л. 1–4.

<sup>2</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 15, 17, 18.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 366. Л. 15.

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 43.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 426. Л. 118, 128, 152.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 2916. Л. 212, 213. РГА ВМФ Ф. 899. Оп. 1. Д. 1. Л. 95.

<sup>7</sup> Новое время. 1914, 25 декабря.

<sup>8</sup> РГИА Ф. 1595. Оп. 1. Д. 20. Л. 12.

судоходным компаниям, желающим заявить свои предложения на содержание срочных рейсов пароходных сообщений в Сибирь с началом рейсов не позже навигации 1915 года, предлагалось представить свои условия к 1 января 1914 года. Судя по активности, проявленной не только российскими, но и зарубежными пароходными компаниями и частными лицами,<sup>1</sup> успех планируемого предприятия правительства должен бы быть вполне реальным, если бы не начавшаяся вскоре Первая мировая война.

Количество судов, прошедших Карским морем, после оборудования на его побережье сети радиостанций, в период с 1913 по 1917 год равнялось 26. Представляется, что это число могло быть в несколько раз большим, если бы не ограничивающие факторы, вызванные боевыми действиями германских кораблей в Баренцевом и Белом морях.<sup>2</sup> Нельзя также не учитывать, что строительство радиостанций далеко не исчерпывало всего комплекса мер, призванных способствовать регулярности и интенсивности судоходства Северным морским путем. Для оживления пароходных сообщений необходимо было улучшить навигационную обстановку пути, оборудовать стоянки, "убежища", построить причалы, склады и т.п.

С созданием сети радиостанций в Карском и Белом морях существенным образом изменились условия судоходства из Европы к устьям Оби и Енисея: сократилось время плавания, сами плавания стали более уверенными. Теперь появилась "возможность судам заранее выбирать тот или иной маршрут для прохода в Карское море и всегда форсировать льды, руководствуясь сведениями о площади, занимаемой ими, сообщенными радиотелеграфными станциями,... что, несомненно, позволит удлинить навигацию".<sup>3</sup> Если на одиночные рейсы из Англии на Енисей пароходы Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли затрачивали в 1913 году 33 дня ("Коррект"), в 1914 году 19 дней ("Рагна"), то уже в 1915 году 11 дней ("Гаусталь").<sup>4</sup>

Сведения о состоянии судоходства в Карском море в 1913-1917 гг.\*

Год	Предпринято плаваний		
	всего	в том числе	
		успешных	неуспешных
1913	5	5	—
1914	11	11	—
1915	9	9	—
1916	1	1	—
1917	2	—	2
Итого	28	26	2

\*Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936, с. 39, 194-197.

В то же время резко повысился процент успешных плаваний; неудачные рейсы составили только 7,14% к общему числу судов, что было более чем в 2 раза ниже значения этого показателя за 1901–1912 годы, т.е. до начала функционирования сети радиостанций на Карском побережье.

Первая мировая война придала задаче использования Северного морского пути особенно злободневный характер. Теперь очень многим стало яснее большое государственное значение этой трассы, а сложившиеся в стране обстоятельства настоя-

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1595. Оп. 1. Д. 20. Л. 4, 5, 18.

<sup>2</sup> Например, пароход "Эдам", совершивший успешный рейс к устью Енисея в навигацию 1914 года, на обратном пути в Европу был потоплен близ Бергена германской подводной лодкой. (Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936, с. 162.).

<sup>3</sup> Руднев Д., Кулик Н. Материалы по изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей. Пг., 1915, с. 26.

<sup>4</sup> Брейтфус Л. Гидрометеорологическая служба в Карском море для нужд мореплавания и предсказания погоды. (Проект) // Записки по гидрографии. 1916, т. XL, вып. 2, с. 339.

тельно требовали регулярного и широкого использования ее в национальных интересах России.<sup>1</sup>

Уже в начале войны сильно затруднилось снабжение восточных районов страны жизненно необходимыми товарами. Перевозки коммерческих грузов по Сибирской железной дороге резко сократились. В связи с этим взоры многих обратились в сторону северных морей, которые уже использовались для доставки грузов в Сибирь, в том числе в значительном размере в период Русско-японской войны. Состоявшееся в Иркутске в декабре 1914 года совещание представителей администрации и торгово-промышленных кругов подчеркнуло неотложную необходимость расширения товарообмена Сибири с Европой по морскому пути.

В начале 1915 года за регулярное использование Карского морского пути высказалась также Российская экспортная палата. Она признала этот путь вполне пригодным для коммерческих целей и имеющим большое значение для перевозки военных грузов. В связи с этим Комитет палаты ходатайствовал перед министрами торговли и промышленности и путей сообщения об улучшении условий плавания как по сибирским рекам, так и по Карскому морю. Комитет предлагал, в частности, оборудовать перегрузочные пункты и устроить еще несколько радиостанций на побережье Карского моря.<sup>2</sup>

Еще в мае 1914 года при обсуждении сметы Министерства торговли и промышленности Государственная дума выразила пожелание, чтобы в программу работ было включено оборудование перегрузочных пунктов на сибирских реках.<sup>3</sup>

С началом мировой войны важность портовых изысканий в устьях сибирских рек стала еще более очевидной. Особенно большое значение придавалось этим работам в устье Енисея. Министр торговли и промышленности В. Н. Шаховской отметил необходимость создания в ближайшем будущем в устье Енисея морского аванпорта, "долженствующего открыть широкий выход главнейшим сибирским грузам к морскому пути через Ледовитый океан для вывоза в Европу".<sup>4</sup>

Особое совещание, специально созванное в начале 1916 года при Отделе торговых портов, решило такой аванпорт строить в Енисейском заливе с тем, чтобы суда, идущие в Европу, не тратили времени (учитывая короткий период навигации) на плавание по реке. Портовые изыскания, намеченные на 1917 и 1918 годы, ввиду обстоятельств военного времени рассматривались Министерством торговли и промышленности как особо срочные.

Предварительные портовые изыскания на Енисее были проведены в 1916 году партией под руководством инженера путей сообщения А. М. Вихмана.<sup>5</sup>

Наиболее удачным для оборудования порта был признан район о. Пашкова (117 км севернее Дудинки). На оборудование его, включая приобретение обслуживающих

<sup>1</sup> Это, конечно, давно учитывалось в зарубежных сферах, в частности, Японии и Англии. Японский журнал "Нироку" в июне 1911 года писал, что возможно, Петропавловск-Камчатский избирается новой (помимо Владивостока) базой русского военного и торгового флота в дальневосточных водах и что этот порт может стать исходным пунктом великого Северного морского пути, открытие которого имело бы большое историческое значение; при этом добавлялось, что стремление к этому открытию вызвано разными начинаниями других держав, в том числе предстоявшим открытием для судоходства Панамского канала. Тогда же, другой журнал "Japan Weekly Chronicle", издававшийся в Японии англичанами, отмечал, что Северный морской путь дал бы России громадные возможности и сделал бы ее вновь такой морской державой, с которой пришлось бы считаться на Дальнем Востоке, и что следующие по нему суда могли бы преодолеть путь за две недели и притом не подвергаясь вражескому нападению (см. "Дальневосточное обозрение", 1911, № 14, с. 57).

<sup>2</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 6. Д. 1955. Л. 136, 137.

<sup>3</sup> Стенографический отчет Государственной думы, 4 созыв, 2 сессия, ч. IV, 1914, с. 1794.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 11, Д. 2018. Л. 55.

<sup>5</sup> Вихман А. М. Изыскания порта в устье реки Енисея 1916 г. Материалы к вопросу о морских сообщениях Сибири // Труды Отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности. Вып. LX, Красноярск, 1919.

его плавсредств, требовалось 3,5 млн. руб. Проект сооружения Усть-Енисейского порта был одобрен Техническим советом Министерства торговли и промышленности в марте 1917 года, и вскоре началось его строительство.

**Роль радио в развитии гидрометеорологических исследований**

Во-вторых, по заявлению директора Главной физической обсерватории академика князя Б. Б. Голицына, деятельность радиостанций в Карском и Белом морях позволила поставить прогнозирование погоды для восточной части Европейской России "на твердую основу" и расширить временные рамки прогнозов на 2–3 дня, особенно осенью, для нужд речного судоходства.<sup>1</sup>

В-третьих, роль метеорологических данных, передаваемых Карскими радиостанциями в Гидрометеорологическую службу Белого моря в Архангельск, особенно возросла в условиях начавшейся мировой войны. Несмотря на то, что со второй половины 1914 года прекратились передачи метеорологических сведений метеостанциями Западной Европы, Главная физическая обсерватория, имея результаты наблюдений северных станций, располагала возможностью составлять прогнозы погоды и "специальные предсказания" направления ветра для нужд армии на 46–48 часов; при этом вероятность предсказаний не только не уменьшилась, но даже превысила "успешность" прогнозов в предыдущие годы.<sup>2</sup>

В-четвертых, постройка радиостанций содействовала активизации в проведении некоторых научных работ на сибирском севере. Так, например, в 1915 году, по поручению Главного гидрографического управления, астрономы В. В. Ахматов, Беляев и А. М. Гижицкий провели радиотелеграфное определение долгот пунктов Югорский Шар и Диксон.<sup>3</sup>

В-пятых, велико значение и гуманистической функции радиостанций Северного Ледовитого океана. Документы различных государственных структур и воспоминания современников позволяют назвать по крайней мере два явственных проявления этой функции: первое – огромную роль радиосвязи во время поисковых операций по спасению экспедиций старшего лейтенанта Г. Я. Седова, лейтенанта Г. Л. Брусилова и геолога В. А. Русанова, а также оказанию помощи транспортам Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана "Таймыр" и "Вайгач", и второе – общезначимое влияние самих радиостанций и их обслуживающего персонала на жизнь, быт и мировоззрение местного населения.

**Роль радио в спасении Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана**

Вопросы, связанные с подготовкой и деятельностью экспедиций старшего лейтенанта Г. Я. Седова на барке "Святой мученик Фока", геолога В. А. Русанова на парусно-моторном судне "Геркулес" и старшего лейтенанта Г. Л. Брусилова на шхуне "Святая Анна" (бывшее английское судно "Blankathra"), а также Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в составе транспортов "Таймыр" и "Вайгач", получили достаточно широкое освещение в отечественной историографии. Достаточно полно представлены материалы и по спасательным экспедициям для оказания помощи Г. Я. Седову, В. А. Русанову, Г. Л. Брусилову и их товарищам.

Вместе с тем ни участники экспедиций, ни ведающие вопросами радиосвязи чиновники Министерства внутренних дел, Морского, Торговли и промышленности не обобщили опыт использования радиосвязи и ее роль как в научных и промысловых, так и в спасательных экспедициях. Не получила сколь-нибудь завершенного исследования данная проблема и в последующие годы. Первая попытка восполнить име-

<sup>1</sup> Брейтфус Л. Гидрометеорологическая служба в Карском море для нужд мореплавания и предсказания погоды. (Проект) // Записки по гидрографии. 1916, т. XL, вып. 2, с. 333.

<sup>2</sup> Брейтфус Л. Гидрометеорологическая служба в Карском море для нужд мореплавания и предсказания погоды. (Проект) // Записки по гидрографии. 1916, т. XL, вып. 2, с. 333.

<sup>3</sup> Отчет Главного гидрографического управления Морского министерства за 1915 год. Пг., 1916, с. 84–87.

мый пробел в истории деятельности спасательных экспедиций и истории развития радио в России была предпринята Д. Л. Трибельским.<sup>1</sup>

Изучение разрозненных литературных источников и архивных материалов позволяет воспроизвести картину плавания спасательных экспедиций и роль в них радиосвязи.

В Совете министров России 17 мая 1912 года было рассмотрено представление 51 члена Государственной думы об отпуске из Государственного казначейства средств на организацию научной экспедиции к Северному полюсу под руководством старшего лейтенанта Г. Я. Седова. Совет министров "нашел план экспедиции недостаточно обоснованным и продуманным, вследствие чего и высказался за отклонение указанного представления".<sup>2</sup>

Организованный затем "по частному почину" Комитет для снаряжения экспедиции к Северному полюсу взял на себя как изыскание средств, так и всю подготовку экспедиции Г. Я. Седова и 14 августа 1912 года экспедиция, снаряженная провизией на 2 года, вышла из Архангельска на промысловом судне "Святой мученик Фока". Хотя для экспедиции и была приобретена радиостанция системы Маркони, "Святой мученик Фока" вышел в море без средств радиосвязи, так как не удалось найти радиотелеграфиста,<sup>3</sup> что явилось одной из основных причин серьезных трудностей, которые впоследствии пережили исследователи.<sup>4</sup>

Не получая от Г. Я. Седова известий в течение полутора лет, Комитет для снаряжения экспедиции 12 января 1914 года обратился к председателю Совета министров с ходатайством об отпуске средств из казны на расходы по снаряжению экспедиции для спасения Седова и его товарищей. Совет министров в заседании 18 января, рассмотрев это ходатайство, постановил "предоставить Морскому министерству взять на себя, при участии Министерства торговли и промышленности, организацию казенной спасательной экспедиции для доставки Седова и его спутников в Архангельск".<sup>5</sup>

Кроме экспедиции Г. Я. Седова в 1912 году отправились в полярные широты еще две экспедиции: В. А. Русанова и Г. Л. Брусилова.

Основная задача экспедиции В. А. Русанова состояла в следующем: "а) исследовать природные богатства Шпицбергенского архипелага и принять первоначальные меры в целях возможного использования их в будущем русскими предпринимателями и промышленниками; б) ознакомиться возможно ближе с характером и размерами существующих на Шпицбергене иностранных промышленных предприятий".<sup>6</sup>

Экспедиция на парусно-моторном судне "Геркулес" 26 июня 1912 года отправилась из Александровска в Баренцево море. Среди оборудования судна радиостанции не имелось. По окончании работ на Шпицбергене В. А. Русанов направился в Карское море. Последнее известие об этой экспедиции от 18 августа 1912 года гласило, что Русанов, выполнив свою задачу на Шпицбергене, направился в Карское море вокруг северной оконечности Новой Земли.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Трибельский Д. Л. Радиосвязь в русских полярных экспедициях (Начало XX века) // Доклад на заседании Полярной комиссии Географического общества СССР. 15 мая 1984. Л., рукопись. Трибельский Д., Трибельский И. Радиопоиск исчезнувших экспедиций // Вокруг света. 1990. № 6, с. 50–52.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3.

<sup>3</sup> Достаточным контингентом специалистов по радиосвязи в начале XX века в России не обладало ни одно ведомство. Радиотелеграфиста для экспедиции все же удалось найти в военном флоте, для него был выхлопотан отпуск, но за 2 недели до выхода судна из Архангельска Морское министерство аннулировало этот отпуск. За оставшееся время найти радиста из числа иностранных подданных не удалось и экспедиция, выгрузив радиостанцию, вышла в плавание без радиосвязи (См.: Пинегин Н. В. В ледяных просторах. С экспедицией Седова к Северному полюсу. Л., 1924, с.56).

<sup>4</sup> История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л., 1962, с. 511.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 7. Д. 450. Л. 3.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 1274. Оп. 190. Д. 351. Л. 21.

<sup>7</sup> В.А. Русанов оставил в Поморской губе (Маточкин Шар) для пересылки в Петербург телеграмму следующего содержания: "Юг Шпицбергена остров Надежды окружены льдами. Занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, отсюда на

Экспедиция старшего лейтенанта Г. Л. Брусилова на промысловой паровой шхуне "Святая Анна", была организована осенью 1912 года на частные средства,<sup>1</sup> не преследовала научных целей и носила чисто промысловый характер.<sup>2</sup> Из-за задержки со снаряжением "Святая Анна" вышла из Петербурга лишь 28 июля 1912 года и, обойдя Скандинавию, прибыла в Екатерининскую гавань, откуда 28 августа отправилась в полярное плавание. Средств радиосвязи экспедиция не имела. Последнее известие об этой экспедиции было получено с Югорского Шара о выходе шхуны в Карское море в сентябре 1912 года.<sup>3</sup>

Судьба экспедиций Седова, Русанова и Брусилова, с которыми не было никакой связи, начала тревожить русскую общественность еще в начале 1913 года, когда группа членов Русского географического общества выступила с инициативой срочно начать поиски этих экспедиций. Но только через год она получила официальное оформление, когда вице-председатель Общества П. П. Семенов-Тянь-Шанский в январе 1914 года обратился к министру внутренних дел П. А. Маклакову с ходатайством организовать срочную помощь исследователям, которые являются "все-таки самоотверженными героями, не щадящими своей жизни".<sup>4</sup>

К этому времени серьезное беспокойство по поводу судьбы исследователей высказывали и другие организации. Еще 24 апреля 1913 года за подписью 40 членов Государственной думы был внесен законопроект об отпуске из казны 175500 руб. на покрытие расходов по экспедиции Г. Я. Седова и снаряжение дополнительной экспедиции для оказания помощи Седову. Отмечая, что частные пожертвования "поступают весьма слабо", авторы законопроекта указывали, что экспедиция, снаряженная путем частной инициативы, теперь должна получить помощь "широкими средствами" со стороны государства.<sup>5</sup> Однако в правительственных инстанциях снаряжение вспомогательной экспедиции сочли мерой преждевременной, и законопроект не получил поддержки, а Совет министров 28 июня 1913 года отклонил его как "неприемлемый".<sup>6</sup>

В начале января 1914 года Комитет для снаряжения экспедиции Седова направил (за подписью генерал-лейтенанта А. И. Варнека) обращение в Совет министров не повторять ошибок, допущенных при организации экспедиции Г. Я. Седова, а спасать ее участников, которые верят, что "их не забыли и что их самоотверженные труды будут оценены наукой и по достоинству".<sup>7</sup> Только после этого 18 января Совет министров поручил Морскому министерству при участии Министерства торговли и промышленности организовать за счет казны специальную экспедицию для поисков Г. Я. Седова и его спутников, причем расходы по ней предлагалось ограничить "возлагаемой на экспедицию исключительно спасательною задачей".<sup>8</sup>

Вскоре (20 февраля) по инициативе Русского географического общества, поддержанной Министерством внутренних дел, правительство решило "поручить Морскому министерству послать для поисков Русанова и Брусилова промысловое судно осмотреть берега Карского моря и острова Уединения".<sup>9</sup>

В силу двух вышеназванных постановлений Совета министров Морским министерством были собраны сведения о судах как отечественных, так и иностранных

---

восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год, все здоровы. Русанов" (Русанов В.А. Статьи, лекции, письма. М.—Л., 1945, с. 51, 52).

<sup>1</sup> Необходимые для снаряжения экспедиции средства Г. Л. Брусилову предоставил его дядя землевладелец, генерал-лейтенант Б. А. Брусилов (Русские мореплаватели. М., 1953, с. 485).

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3.

<sup>4</sup> Русанов В.А. Статьи, лекции, письма. М.—Л., 1945, с. 53.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 7. Д. 13403. Л. 29.

<sup>6</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 7. Д. 13403. Л. 43.

<sup>7</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 7. Д. 13403. Л. 66.

<sup>8</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 7. Д. 13403. Л. 76.

<sup>9</sup> РГИА Ф. 1276. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3.



владельцев, которые можно было купить или зафрахтовать для плавания в полярных широтах, а также о лицах, способных обеспечить квалифицированное снаряжение и руководство экспедициями для поисков Седова, Русанова и Брусилова. Кроме того, для выяснения плана и деталей снаряжения экспедиции для поиска Г. Я. Седова было созвано особое совещание под председательством начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта М. Е. Жданко "из представителей флота, Морского генерального штаба, Главного морского штаба, Главного гидрографического управления, Министерства внутренних дел, Министерства торговли и промышленности, Русского географического общества и сведущих в полярных экспедициях лиц".<sup>1</sup>

Изучение вопроса о выборе "подходящих судов для экспедиции и лиц, которым можно было бы доверить командование этими судами" привело Морское ведомство к выводу, что все немногие русские промысловые суда, пригодные для плавания во льдах, слишком малы по водоизмещению, чтобы принять на себя все необходимые грузы на случай зимовки экспедиции, и из них только паровая шхуна "Андромеда" и моторная шхуна "Татьяна" пригодны для экспедиции лишь как подсобные суда, почему и было решено искать более пригодные суда за границей.<sup>2</sup>

Из большого числа предложенных иностранных промысловых судов в конечном итоге были выбраны 2 деревянных промысловых судна достаточной грузоподъемности "Герта" и "Эклипс", приспособленные специально для плавания во льдах.<sup>3</sup>

Планом Морского министерства для поисков Г. Я. Седова предусматривалось организовать под командованием капитана 1 ранга И. И. Ислямова экспедицию из трех судов: промыслового парового судна "Герта", промыслового судна "Андромеда" (судовладельца Е. Могучего) и моторного промыслового судна "Татьяна" (Архангельско-Мурманского товарищества). Все три судна должны были идти к о. Панкратьева и, если не обнаруживают там Седова, И. И. Ислямов на "Герте", приняв с "Татьяны" запасы провизии и угля, а также 50 собак, направляется к Земле Франца-Иосифа; "Андромеда" следует для осмотра северо-западного берега Новой Земли от о. Панкратьева до мыса Желания, а "Татьяна", сдав груз на "Герту", возвращается в Архангельск. Если отыскать экспедицию Седова на Земле Франца-Иосифа в навигацию 1914 года не удалось бы, "Герта" должна была оставаться там на зимовку и санными партиями, а также с помощью гидроплана искать участников экспедиции. На случай, если Седов найден не будет, И. И. Ислямову предписывалось устроить на Земле Франца-Иосифа склад провизии и теплой одежды и к осени 1915 года возвратиться в Архангельск.<sup>4</sup>

Для поисков "Святой Анны" и "Геркулеса" планировалось организовать экспедицию на промысловом судне "Эклипс", которой поручалось обследовать побережье Карского моря от северной части Новой Земли до устья Енисея и далее к мысу Челюскина, а также посетить о. Уединения, где могли быть обнаружены следы экспедиции В. А. Русанова. Возглавить экспедицию должен был норвежский капитан (бывший спутник Ф. Нансена на "Фраме") О. Свердруп.<sup>5</sup>

По предварительному расчету расход на снаряжение этих двух спасательных экспедиций был исчислен в сумме 575000 руб., об отпуске которой и было сделано

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1276. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3.

<sup>2</sup> Предложение большинства членов совещания под председательством М. Е. Жданко об использовании для поисковой экспедиции ледокола "Ермак" вызвало резкие возражения представителей Министерства торговли и промышленности, выступивших с особым мнением, в котором обосновывалась дороговизна и опасность посылки ледокола на поиски Седова (РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 1. Д. 8493. Л. 142, 143).

<sup>3</sup> "Герта" и "Эклипс" были осмотрены командированным в Норвегию представителем Морского ведомства совместно с норвежским правительственным техником, а также известным полярным мореплавателем О. Свердрупом и специалистом по деревянным судам и признаны подходящими для целей экспедиции. "Герту" же, кроме того, особенно рекомендовал и профессор Ф. Нансен (Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 12).

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 4.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 4.

представление 21 марта 1914 года морского министра И. К. Григоровича в Государственную думу.<sup>1</sup> Однако при рассмотрении законопроекта в бюджетной комиссии Государственной думы запрашиваемый кредит был сокращен на 95000 руб.<sup>2</sup> Законом от 18 июня 1914 года в распоряжение Морского министерства на снаряжение спасательных экспедиций было отпущено 480000 руб.<sup>3</sup>

В состав поисковой экспедиции по спасению Г. Я. Седова и его спутников вошли, с некоторым изменением первоначального плана, суда "Герта", "Андромеда" и "Печора". На "Герте" в Христиании (Осло) была установлена радиостанция системы Гута мощностью 4 кВт с дальностью действия около 430 миль (780 км), работающая волнами длиной 300, 600 и 900 м. Для обслуживания радиостанции на судно был назначен радиотелеграфист А. Овчинников.

Морское министерство на суда назначило своих представителей: на "Герту" начальника экспедиции капитана 1 ранга И. И. Ислямова, на "Андромеду" – штурмана дальнего плавания В. А. Абряшитова, на "Печору" – капитана 2 ранга в отставке П. А. Сеницына. Все они хорошо знали условия полярного плавания и, наряду с другими обязанностями, должны были наблюдать за выполнением капитанами судов договорных условий о фрахте. Кроме того И. И. Ислямову, в соответствии с инструкцией, утвержденной морским министром И. К. Григоровичем, предписывалось "помощью радиотелеграфа возможно часто доносить в Главное гидрографическое управление о ходе дел в экспедиции".<sup>4</sup>

Озабочиваясь достижением высокой надежности радиосвязи с руководителем спасательной экспедиции и эффективностью ее работы на случай предполагаемой зимовки "Герты", начальник Главного гидрографического управления М. Е. Жданко обращается в ГУПит с просьбой дать указание радиостанциям Карского побережья продолжать работу в течение всей зимы 1914/1915 года, которая была безукоризненно выполнена.<sup>5</sup>

Выйдя 5 июня 1914 года из становища Шельпино на Кольском побережье на Маточкин Шар и осмотрев западное побережье Новой Земли, "Андромеда" на о. Панкратьева обнаружила записку Г. Я. Седова, в которой сообщалось, что в августе 1913 года экспедиция покинула зимовку на Новой Земле и направилась к Земле Франца-Иосифа, откуда Седов намеревался двинуться к Северному полюсу.

Единственным оперативным видом связи, позволявшим срочно передать столь важную информацию руководителю экспедиции, являлось радио. За неимением на судне радиостанции В. А. Абряшитову пришлось следовать к о. Вайгач и через тамошнюю станцию передать сообщение на "Герту" и в Петербург.

Получив сообщение с "Андромеды" об обнаружении записки Г. Я. Седова, И. И. Ислямов из Александровска 30 июля направился на "Герте" на мыс Флора.<sup>6</sup>

Экипажу "Печоры", на борт которой был погружен в разобранном виде гидроаэроплан летчика Я. И. Нагурского, было приказано следовать к Новой Земле для встречи с

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 3, 4.

<sup>2</sup> Как выяснилось впоследствии, моторная шхуна "Татьяна" оказалась непригодной для плавания во льдах и взамен нее было зафрахтовано судно "Печора", ввиду чего кредит в сумме 100000 руб. на фрахт "Татьяны" был исключен, а на фрахт "Печоры" была определена сумма в 20000 руб. Кроме того, из просимой суммы была исключена премия частным лицам, предпринявшим в порядке собственной инициативы поиски членов экспедиций Седова, Русанова и Брусилова; в подобном предприятии власти усмотрели опасность "наплыва иностранных судов и незаконного промысла в русских водах" (РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 51).

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 6. Д. 1550. Л. 67.

<sup>4</sup> Ислямов И. Экспедиция для поисков старшего лейтенанта Седова и его спутников // Морской сборник. 1918. № 7–8, с. 114.

<sup>5</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859.

<sup>6</sup> Жданко М. Спасательная экспедиция на судне "Герта" для поисков старшего лейтенанта Седова и его спутников // Записки по гидрографии. 1914, т. XXXVIII, вып. 4, с. 615–620.

"Андромедой" и устройства к губе Крестовой депо с продовольствием и снаряжением на случай возвращения туда экспедиции Седова. Такое же депо на о. Панкратьева поручалось организовать "Андромеде". Последняя должна была также оказать помощь Нагурскому при его полетах у северо-западного побережья Новой Земли.

На пути к Земле Франца-Иосифа "Герта" встретила непроходимые для нее льды и 2 недели оставалась скованной ими. Мыса Флора ей удалось достигнуть лишь 16 августа 1914 года. Здесь из оставленных в гурии записок стала известна судьба Г. Я. Седова, а также экспедиции Брусилова на "Святой Анне".<sup>1</sup> После этого "Герта" направилась к Новой Земле, где у о. Панкратьева встретила шхуну "Андромеда", а в губе Крестовой – "Печору". 4 сентября, уже находясь в Горле Белого моря, Ислямов через радиостанцию Архангельска отправил в Петроград подробное донесение о результатах поисков; в тот же день он получил радиограмму от Жданко, после чего "Андромеда" ушла в Шельпино на Мурмане, а "Печора" и "Герта" в Архангельск. Поиски показали, что в обследованной части Северного Ледовитого океана нет оснований искать ни экспедицию Седова, ни экспедицию Русанова.

Когда паровой зверобойный деревянный барк "Эклипс" с интернациональным экипажем в 21 чел., предназначенный для экспедиции по поиску "Святой Анны" и "Геркулеса", прибыл в Александровск, выяснилось, что обслуживающий установленную на судне радиостанцию телеграфист "оказался германским подданным, был снят с судна и задержан". Ввиду невозможности получить другого радиотелеграфиста для экспедиции, Главное гидрографическое управление 22 июля обратилось в ГУПиТ с просьбой "дать в распоряжение капитана Свердрупа радиотелеграфиста с одной из радиостанций Почтово-телеграфного ведомства".<sup>2</sup>

Начальником Архангельского почтово-телеграфного округа Н. П. Лапиным в качестве телеграфиста на "Эклипс" был предложен И. А. Палисадов с радиостанции на о. Вайгач, однако О. Свердруп отказался прибыть за ним на остров и требовал назначения телеграфиста с Югорского Шара. После непродолжительной задержки для обслуживания радиостанции на "Эклипсе" был назначен чиновник III разряда Д. И. Иванов,<sup>3</sup> и экспедиция 1 августа 1914 года через Югорский Шар вышла в Карское море. Двигаясь к

<sup>1</sup> В частности, в одной из записок сообщалось, что Г. Я. Седов умер и похоронен на о. Рудольфа, а экспедиция под руководством П. Г. Кушакова ушла на "Святом Фоке" в Архангельск. Из другой записки, подписанной штурманом "Святой Анны" В. И. Альбановым, следовало, что судно лейтенанта Брусилова, затертое льдами в октябре 1912 года севернее Ямала, дрейфовало в течение полутора лет к северу, а затем на запад. 10 апреля 1914 года Брусилов отпустил Альбанова и с ним еще 10 человек, пожелавших добратся пешком до ближайшей от них Земле Франца-Иосифа. К мысу Флора удалось добраться лишь штурману В. И. Альбанову и матросу А. Э. Конраду, которых, по счастливой случайности, подобрала экспедиция на "Святом Фоке". На случай прихода сюда остального экипажа "Святой Анны" И. И. Ислямов оставил на мысе Флора запас продовольствия, теплой одежды и оружия, а также записку с необходимыми сведениями; как отмечает В. Ю. Визе, "настоящих поисков спутников Альбанова, однако, предприятия не было" (Визе В. Ю. *Моря советской Арктики*. Изд. 3-е. М.–Л., 1948, с. 182).

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 11; Д. 2916. Л. 41.

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 18, 20. В связи с этим небезинтересно отметить, что Н. А. Черкашин, описывая судьбу морских офицеров, в разделе о П. А. Новопашенном и Н. А. Транзе приводит два документа (донесение германского агента Y-5 в Берлин из СССР от 1939 года и протокол допроса следователем Архангельского областного отдела НКВД от 1937 года), а также воспоминания П. А. Новопашенного от 1939 года, из которых следует, что радистом на "Эклипсе" был Дмитрий Иванович Петров, прибывший "в 1910 году на строившуюся радиостанцию в Югорском Шаре" и служившим "в 1910 году в Югорском Шаре начальником радиостанции" (Черкашин Н. *Кровь офицеров...* Роман в трех книгах. М., 2001, с. 319–372). Здесь имеется, по крайней мере, три несоответствия действительности: во-первых, строительство Карских радиостанций началось лишь в 1912 году, во-вторых, на "Эклипс" в качестве радиотелеграфиста был назначен телеграфист, а не заведующий радиостанцией, в-третьих, обязанности радиотелеграфиста на "Эклипсе" исполнял не Д. И. Петров, а Д. И. Иванов. Если допустить, что в донесении агента Y-5 и воспоминаниях П. А. Новопашенного произошла ошибка, то этого нельзя сказать о "протоколе допроса Д. И. Петрова" в Архангельске в 1937 году, из чего следует, что данные "документы" содержат, мягко говоря, недостоверные сведения.

о. Диксона, "Эклипс" поддерживал непрерывную связь с Югорским Шаром. Однако 11 августа связь с ним была потеряна.<sup>1</sup> Дальнейшие попытки, вплоть до конца года, войти в связь с судном положительных результатов не дали.<sup>2</sup>

Интерес к Северному морскому пути в чисто военных целях, особенно после Русско-японской войны, проявляло и Морское министерство России.<sup>3</sup> На основе результатов работы комиссий под руководством А. И. Вилькицкого (1904) и В. П. Верховского (1906), а также с использованием других материалов, по одобренному Адмиралтейством совету представлению Главного морского штаба и докладу морского министра С. А. Воеводского, 31 августа 1910 года состоялось решение правительства: "учредить Гидрографическую экспедицию для исследования Северного Ледовитого океана от Берингова пролива до устьев реки Лены".<sup>4</sup> Построенные для Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана транспорты "Таймыр" и "Вайгач" представляли собой пароходы ледокольного типа, построенные специально для исследовательских работ в полярных морях, и имели обычное арктическое снаряжение. Установленные на них радиостанции позволяли держать связь на значительном для того времени расстоянии.<sup>5</sup>

Деятельность Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана началась в 1910 году и продолжалась более пяти лет. Опорным пунктом ее являлся Владивосток, где была организована база экспедиции.

Работы экспедиции в 1910–1913 годах в общих чертах выяснили условия плавания в морях восточного сектора Арктики, осуществили новую опись северного побережья Сибири на значительном его протяжении, выполнили глубокую разведку Северного морского пути. Это позволило Морскому министерству в 1914 году в качестве главной задачи экспедиции поставить сквозной проход судов из Владивостока на Мурман.<sup>6</sup> Гидрографические работы при этом должны были производиться только попутно. На будущее время, как докладывал царю 31 мая 1914 года мирской министр И. К. Григорович, при дальнейших исследованиях вод Северного Ледовитого океана экспедиция "должна будет рассчитывать базироваться на европейские порты России".<sup>7</sup>

Экспедиция вышла из Владивостока 24 июня 1914 года. Начальником экспедиции был назначен командир "Таймыра" капитан 2 ранга Б. А. Вилькицкий, командиром "Вайгача" являлся гидрограф-геодезист капитан 2 ранга П. А. Новопашенный.

В ночь на 20 августа корабли экспедиции подошли к мысу Челюскина. Дальнейшему их пути в Карское море помешали сплоченные, временами до 10 баллов, льды, державшиеся при выходе из пролива на запад. Лишь в неширокой полосе (в среднем в расстоянии нескольких миль от берега) лед, в зависимости от ветра то скопляясь, то несколько разрежаясь, дрейфовал в основном в сторону моря Лаптевых. При попытках продвижения в борьбе со льдами транспорты (особенно головной "Таймыр") получили серьезные повреждения.

Транспорты, будучи затертыми среди ледяных полей, дрейфовали с ними преимущественно к северо-востоку. Попытки освободиться из этого плена с помощью взрыва льда оказались безуспешными. Только во второй половине сентября судам

<sup>1</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 22.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 24, 26, 27.

<sup>3</sup> Как отмечалось во "всепопданнейшем докладе" морского министра (апрель 1907 года), вопрос о Северном морском пути является "в высшей степени важным государственным вопросом". Особенное военно-политическое значение этого пути заключалось, во-первых, в том, что "он будет проходить вдоль собственных военных баз" (т.е. плавание здесь независимо от политических осложнений), и, во-вторых, что благодаря ему значительно сократится путь на Дальний Восток, "дав возможность в какие-нибудь девять-десять дней перебросить наши боевые силы в Тихий океан" (РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 1. Д. 6107. Л. 32).

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 417. Оп. 25. Д. 34773. Л. 13; Ф. 404. Оп. 1. Д. 6108. Л. 385.

<sup>5</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 8. Л. 5.

<sup>6</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 4. Л. 1, 2.

<sup>7</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 1. Д. 1049. Л. 57.

удалось (сперва "Вайгачу" в начале второй декады месяца, затем "Таймыру") продвинуться в район залива Толля на северо-западном Таймыре, где 5 сентября вынуждены были стать на зимовку: координаты "Таймыра" 76 град. 40 мин. с. ш. и 100 град. 30 мин. в. д., "Вайгач" сперва находился близ северного берега п-ова Оскара, но затем, в октябре он был отнесен льдами к северу, окончательно зазимовав в 16 милях к северо-западу от "Таймыра". Поскольку руководители Морского ведомства и экспедиции учли возможность вынужденной зимовки, экипажи судов имели на этот случай почти все необходимое.

"Большое оживление в жизнь экспедиции вносил радиотелеграф", – отметил позднее в своем докладе Б. А. Вилькицкий.<sup>1</sup> Между тем за скупыми словами начальника экспедиции скрывалась напряженная работа как отдельных людей (например, минного офицера гидрографического судна "Таймыр" лейтенанта Н. А. фон Транзе<sup>2</sup>), так и целых коллективов.

Еще до выхода транспортов из Владивостока Главное гидрографическое управление предвидя, что "в конце августа, по всей вероятности, экспедиция флигель-адъютанта Вилькицкого должна быть в Карском море на пути из Ледовитого океана на Мурман и может оказаться вынужденной, при неудаче, зазимовать во льдах этого моря", просило ГУПит "в зависящем распоряжении о том, чтобы радиостанции в Исакогорке и Югорском Шаре, а также, если возможно, на Вайгаче и мысе Маре-Сале не приостанавливали своего действия в течение предстоящей зимы".<sup>3</sup> Почтово-телеграфное ведомство дало согласие на круглогодичную работу названных радиостанций и сообщило, по просьбе самого Вилькицкого, их технические данные и позывные.<sup>4</sup>

Однако, постоянная связь "Таймыра" и "Вайгача" с Владивостоком и Санкт-Петербургом через радиостанцию в Новомариинске (Анадыре) при плавании экспедиции в восточной части Северного морского пути прекратилась с началом зимовки судов у берегов п-ова Таймыр. И лишь 28 августа 1914 года радиостанция "Эклипса", находившегося на расстоянии 275 км от экспедиции, обнаружив работу по радио "Таймыра" с "Вайгачом", вошла с ними в связь.<sup>5</sup> С этого момента связь между судами экспедиции и "Эклипсом" поддерживалась постоянно.

Благодаря установленной возле "Эклипса" на льду мачте из плавника удалось увеличить высоту подъема антенны до 18 футов и, соответственно, дальность радиосвязи. Это позволило с окончанием полярного дня и улучшения условий распространения радиоволн 6 января 1915 года радиостанции "Эклипса" войти в связь с Югорским Шаром и "передать первые служебные телеграммы" на материк<sup>6</sup>. В Главное гидрографическое управление была отправлена телеграмма, в которой, в частности, говорилось:<sup>7</sup>

«Доношу, что район архипелага Норденшельда в прошлое лето вовсе не освобождался от льда. Если в следующем августе состояние льдов будет опять таким же, то придется зимовать вторично. Тогда надо иметь в виду, что доставка груза для нас морем невозможна, сушей трудна. Чтобы протянуть запасы, предполагаю в марте отправить 40 человек на "Эклипс". При таком условии оставшимся хватит провизии еще на зимовку. Не достанет нам только свечей и пронафту для освещения и работы радиотелеграфа. В случае гибели судов пойдем к "Эклипсу". С наступлением лета береговой радиостанции станет гораздо труднее принимать наши радиотелеграммы, но мы лично получать их можем».

<sup>1</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 21.

<sup>2</sup> По рекомендации Н. А. Транзе для повышения надежности радиосвязи на льду у "Эклипса" из плавника была установлена мачта, на которой установили антенну (Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 21).

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 1.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1859. Л. 2.

<sup>5</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 8. Л. 170.

<sup>6</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 21.

<sup>7</sup> Вести с "Таймыра" и "Вайгача" // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1915, № 3, с. 93.

Вскоре в адрес руководителя Гидрографической экспедиции Б. А. Вилькицкого из Морского министерства поступили ряд радиограмм, в которых "сообщались мероприятия к оказанию помощи и приводился очерк главнейших военных событий". Кроме того, узнав о положении судов экспедиции, "государь император прислал свое повеление, на случай если не удастся вывести суда на свободную воду, покинуть их и со всем личным составом идти пешком к Енисею".<sup>1</sup>

На тот случай, если "Таймыру" и "Вайгачу" не удастся освободиться от льдов и личному составу пришлось бы покинуть суда и направиться берегом к устью Енисея, Главным гидрографическим управлением планировалось устройство на о. Диксон базы с радиостанцией для зимовки экспедиции.<sup>2</sup> Все планируемые постройки (дом для офицеров на 14 человек, казарма для нижних чинов на 50 человек и баня), запасы угля и продовольствия, оборудование для радиостанции были изготовлены в Красноярске.

Для доставки всех грузов к месту назначения Министерством путей сообщения в распоряжение Морского ведомства были предоставлен лихтер "Корреспондент" водоизмещением 650 т, баржа и буксир "Туруханск". На лихтере имелись жилые помещения для команды, была устроена пекарня и радиостанция мощностью 5 кВт системы Русского общества беспроволочных телеграфов и телефонов. Начальником экспедиции для оборудования базы на Диксон был назначен ветеринарный врач коллежский асессор П. Г. Кушаков.<sup>3</sup> Радиостанция на острове Диксон начала работать с 26 августа 1915 года.<sup>4</sup>

Предположения Морского министерства оказались весьма своевременными. Если суда экспедиции и "Эклипс" могли успешно осуществлять прием радиограмм, передаваемых мощной радиостанцией Югорского Шара, то работа маломощных судовых передатчиков на материке принималась с большими трудностями, из-за чего «бесплодные попытки "Эклипса" передать что-нибудь Югорскому Шару продолжались дольше недели», в силу чего были переданы не все служебные радиограммы, не говоря уже о частных. Последние две радиограммы от начальника Главного гидрографического управления Б. А. Вилькицкий получил в конце марта, после чего "связь окончательно прекратилась".<sup>5</sup>

С оборудованием и началом работы радиостанции на Диксоне экспедиция Б. А. Вилькицкого до окончательного ее освобождения из ледового плена имела постоянную связь с руководством Морского министерства.

Лето 1915 года принесло освобождение зимовавших у берегов Таймыра экспедиционным судам. 18 июля море вскрылось, сковывавшие корабли льды пришли в движение. 26 июля "Таймыр" и "Вайгач" возобновили свое плавание и, преодолевая ледяные поля, стали медленно продвигаться на запад. В районе архипелага Норденшельда корабли задержались из-за неблагоприятной ледовой обстановки и только 16 августа вблизи о. Скотт-Гансена встретились с шедшим навстречу "Эклипсом", уже побывавшим на Диксоне и доставившим оттуда уголь, привезенный из Красноярска.

<sup>1</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 22.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 7. Д. 448. Л. 1–3. Вопрос о сооружении радиостанции на о. Диксон ставился перед Почтово-телеграфным ведомством неоднократно и раньше: в 1911 году – управляющим государственными имуществами Енисейской губернии, в декабре 1913 года – великим князем Александром Михайловичем (по докладной записке И. Лиды) и Морским министерством. В связи с этим ГУПиТ 23 января 1914 года признало "со своей стороны, что сооружение радиостанции ... у устья Енисея (на о. Диксон) целесообразным" и "полагало бы включить упомянутую радиостанцию в проект развития сети радиотелеграфных станций одной из ближайших очередей (РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1836. Л. 1–3)," но дальше этого дело не двинулось.

<sup>3</sup> Разные вести // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1915, № 5, с. 153, № 6, с. 194–196.

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 7. Д. 1150. Л. 2. В отдельных изданиях ошибочно утверждается, что "в 1915 г. построена первая в Арктике рус[ская] радиостанция" на о. Диксон (См. например: Колесов А. Н. По Енисею. 3 изд. Красноярск, 1990. Города России. Энциклопедия. М., 1998).

<sup>5</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 10. Л. 22.

При подходе судов экспедиции к Диксону ее участники увидели огромную мачту радиостанции, а затем и целый поселок, названный прибывшими "Кушаковкой", по имени его энергичного основателя. Через несколько дней после прибытия судов экспедиции было окончательно закончено оборудование радиостанции. Приняв через только что устроенную на о. Диксон радиостанцию сообщение о том, что район западных Карских проливов свободен ото льда, "Таймыр" и "Вайгач" 27 августа отправились в плавание, взяв курс на Архангельск.

К тому времени, когда "Таймыр" и "Вайгач" после зимовки подходили к о. Диксон, уже было принято решение прекратить дальнейшие работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.<sup>1</sup> В связи с этим, после прибытия судов в Архангельск, радиостанцию на Диксоне, как выполнившую свое предназначение, решено было закрыть.<sup>2</sup> Предложение Морского министерства о передаче радиостанции на баланс Почтово-телеграфного ведомства и использовании ее в группе Карских радиостанций для освещения гидрометеорологической обстановки в Северном Ледовитом океане поддержки в Главном управлении почт и телеграфов не нашло.<sup>3</sup>

Значение радиосвязи в оказании помощи "Таймыру" и "Вайгачу" отмечали современники:<sup>4</sup>

"...нужно отдать честь экспедиции капитана Свердруп, которая послужила, благодаря прекрасной работе радиотелеграфа, связующим звеном между материком и экспедицией капитана Вилькицкого и, таким образом, способствовала успешному завершению длинного путешествия из Тихого океана в Европу".

По случаю успешного завершения работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 5 сентября 1915 года последовала телеграмма Николая II: "Поздравьте от меня всех участников экспедиции и Вилькицкого с давно ожидаемым прибытием на родину".<sup>5</sup> Кроме того, «государь император в 1-й день декабря [1915] всемилостивейше соизволил пожаловать чинам гидрографических судов "Таймыр" и "Вайгач" медали с надписью "За усердие"». Восемьдесят участников экспедиции, входивших в состав команд судов, были отмечены золотыми и серебряными медалями, а ряд офицеров орденами. Среди награжденных были телеграфные унтер-офицеры 1-й статьи М. Шунько ("Таймыр") и И. Гонипровский ("Вайгач"), а также телеграфист А. Киреев ("Вайгач").<sup>6</sup>

Был поощрен и личный состав "Эклипса": 3 члена экипажа были награждены орденом Святого Станислава 3-й степени, 6 человек золотой медалью и 9 человек серебряной медалью, кроме того, весь личный состав получил денежное вознаграждение в размере от 90 до 650 крон. Не оказалось среди награжденных лишь радиотелеграфиста "Эклипса" Д. И. Иванова.<sup>7</sup>

#### **Возобновление функционирования радиостанции на Диксоне**

По обстоятельствам военного времени для нужд арктической навигации, в дополнение к действовавшим трем радиостанциям, требовалось установить еще хотя бы несколько гидрометеорологических и радиотелеграфных станций в центральной и восточной частях Карского моря. В связи с этим характерной является точка зрения ГУПиТ на необходимость расширения сети радиостанций в Арктике, отмеченная в отношении в Морское министерство 29 февраля 1916 года.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 2638. Л. 18.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 7. Д. 1150. Л. 2.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 7.

<sup>4</sup> Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1915, №9, с. 323-325.

<sup>5</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 17. Л. 112.

<sup>6</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 17. Л. 129.

<sup>7</sup> Архив РГО Ф. 19. Оп. 1. Д. 17. Л. 142.

<sup>8</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 7.

"Отношением от 16 октября 1915 года Министерство внутренних дел уведомило Морское министерство, что в вопросе о дальнейшей участи радиостанции на о. Диксона оно считает целесообразным присоединиться к мнению Морского министерства в том смысле, что ввиду невозможности сохранить имущество радиостанции без надзора более года, радиостанцию в навигацию 1916 года надлежало бы снять. Таковое заключение Министерства внутренних дел по Главному управлению почт и телеграфов было основано на том соображении, что главная задача этой радиостанции – обслуживать срочные пароходные рейсы к устью рек Енисея и Оби через Карское море; между тем до настоящего времени этих рейсов не существует и ожидать их в ближайшем времени ввиду современного обременения финансов по военным обстоятельствам не представляется возможным. Вследствие сего организация постоянной эксплуатации Диксоновской радиостанции явилась бы в настоящее время преждевременной. Кроме того, как выяснил опыт Карских радиостанций, эксплуатация станции на о. Диксона будет обходиться весьма дорого и потому... она явилась бы обременительной в финансовом отношении для Главного управления почт и телеграфов.

Ныне Академия наук обратилась к министру внутренних дел с ходатайством о том, чтобы радиостанция на о. Диксона была сохранена, т. к. вместе с Карскими радиостанциями она имеет огромное значение в деле изучения и предсказания погоды в Российской империи. Имея в виду это ходатайство и принимая во внимание, что в дальнейшей участи этой радиостанции также должно быть близко заинтересовано Министерство торговли и промышленности, для которого организация водного пути через Карское море должна иметь особо важное значение, Министерство внутренних дел ныне вошло в сношения с Министерством торговли и промышленности по вопросу о том, не признает ли последнее возможным, если бы Министерство внутренних дел изъявило согласие на принятие Диксоновской радиостанции в свое ведение, расходы по эксплуатации ее в сумме 20000 руб. в год и средства, потребные на приведение ее в надлежащий для эксплуатации вид, принять на свой счет".

После непродолжительной переписки морской министр И. К. Григорович, учитывая, что "устройство на о. Диксон хорошо оборудованной гидрометеорологической станции необходимо для должного оборудования Сибирского морского пути, а также и то, что наблюдения над атмосферой в центрах ее действия, расположенных близ о. Диксон, является весьма необходимым для службы Главного военно-метеорологического управления", 8 апреля 1916 года вошел с представлением в Совет министров,<sup>1</sup> а 26 августа – в Государственную думу<sup>2</sup> с законопроектом "Об ассигновании 29800 руб. на открытие действия гидрометеорологической радиостанции на о. Диксон". Одновременно начальник Главного гидрографического управления М. Е. Жданко сообщил начальнику ГУПиТ В. Б. Похвисневу, что морской министр, при докладе ему отношения МВД от 12 апреля, "согласился с тем, чтобы ныне же привести Диксоновскую радиостанцию в полную исправность и возложить эксплуатацию и заведение ею на Морское ведомство".<sup>3</sup>

22 апреля 1916 года Совет министров принял постановление об отпуске средств на оборудование "постоянной гидрометеорологической и радиостанции" на о. Диксон. При этом сыграло свою роль и ходатайство директора-распорядителя Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли И. Лида.<sup>4</sup> К этому времени он сумел расположить к своим торгово-транспортным замыслам влиятельных русских лиц, которые стали его официальными компаньонами.

В связи с положительным решением вопроса о возобновлении работы радиостанции на о. Диксон Академия наук направила в адрес И. К. Григоровича благодарственное письмо.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 8, 11.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1278. Оп. 7. Д. 1150. Л. 1, 2.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 17. О серьезности подхода Морского ведомства к роли и значимости радиостанции на о. Диксон говорит тот факт, что, несмотря на решение правительства от 22 апреля 1916 года о финансировании деятельности станции с 1917 года по смете Министерства торговли и промышленности, письмом от 21 мая 1916 года на имя В. Н. Шаховского морской министр выразил намерение принять Диксоновскую станцию на баланс Морского министерства, т. к. "станция эта будет и впредь необходима министерству не только для гидрографической и маячной службы, но и как база для дальнейшего планомерного исследования и оборудования морского Сибирского пути" (РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 71).

<sup>4</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1836. Л. 4, 5.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 62.



"Конференция Академии наук, заслушав доклад председателя Постоянной полярной комиссии о сохранении радиостанции на о. Диксон, постановила принести Вашему высокопревосходительству глубокую благодарность Академии за просвещенное содействие, оказанное Вами в деле сохранения этой радиостанции, имеющей громадное научное значение, особенно ввиду того значительного расширения программы ее работы, которое имеется в виде в настоящее время".

Экспедиция для строительства радиостанции на о. Диксон под руководством П. Г. Кушакова отбыла из Красноярска 21 июня 1916 года на пароходе "Лена" и, пройдя 2500 верст, 17 июля у мыса Ефремов Камень (в 45 верстах от Диксона) встретила непроходимый лед. Продвинувшись с большим трудом на север еще на 20 верст, экспедиция со всем оборудованием для станции и моторным катером высадилась на мысе Исаченко. На берегу из плавника был сооружен небольшой дом, в котором личный состав экспедиции прожил до момента вскрытия льда в бухте Диксона.

С 1 августа, когда вскрылся лед в бухте, началась транспортировка оборудования на остров. Во время одного из рейсов шквалом снесло с буксируемой шлюпки несколько ящиков с различными вещами, причем в одном из ящиков погибла часть метеорологических приборов. За три недели напряженного труда удалось переправить на остров все оборудование, смонтировать его и уже 21 августа радиостанция Диксона передала в Петроград первую радиограмму.<sup>1</sup> Все работы по монтажу и настройке оборудования радиостанции были выполнены командированными с Архангельской радиостанции А. К. Яковлевым и А. П. Голубковым.<sup>2</sup>

Таким образом, было положено начало регулярной передачи метеорологических сведений для службы предсказания погоды при Главной физической обсерватории. В связи с этим 23 сентября П. Г. Кушаков направил М. Е. Жданко телеграмму.<sup>3</sup>

"Открыв правильное функционирование Диксоновской радиостанции с посылкой обсерваторских депеш, прошу Ваше превосходительство доложить его высокопревосходительству морскому министру, что весь штат Диксоновской станции, сознавая важное значение ее для нужд местного края, науки, а также зная те трудные условия, с которыми пришлось бороться Морскому министерству за создание и закрепление радиостанции на острове в трудное военное время, – приложит со своей стороны все усилия поставить это учреждение Морского министерства на должную высоту".

В 1916 году начались различные научные наблюдения на гидрометеорологической станции Диксон. Станция была снабжена в этом году необходимым оборудованием, приборами для гидрологических наблюдений по программе береговых станций Морского министерства и метеорологических по несколько расширенной программе станций второго разряда I класса; имелись также комплекты шаров-пилотов и змеев для аэрологических наблюдений. Обслуживающий персонал станции состоял из 8 человек, в том числе П. Г. Кушаков (начальник станции) и И. Пищухин (служитель) из экспедиции Г. Я. Седова, телеграфист М. М. Шунько из Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, моторист Ф. Я. Цельм, служители С. Лемберов и П. Володин, а также чиновники Почтово-телеграфного ведомства А. К. Яковлев и А. П. Голубков.<sup>4</sup>

С начала октября 1916 года Диксон начал регулярно передавать в Главную физическую обсерваторию в Петрограде метеорологические депешы. Кроме того, уже в первый период работы станции Диксон показал, что она будет играть весьма важную роль в обслуживании судоходства к устью Енисея.

По итогам работы 1916 года радиообмен Диксоновской радиостанции составил 445 телеграмм (из них 10 международных): 373 исходящих и 61 входящая; а с начала

<sup>1</sup> Гидрометеорологическая служба в Карском море // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1916, № 7–8, с. 381, 382.

<sup>2</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 74, 79, 88, 109.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 265.

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 70, 271, 336.

ее работы до сентября 1917 года станцией было передано 1252 радиogramмы объемом 21900 слов.<sup>1</sup>

Интересной является служебная телеграмма из Архангельска от 11 апреля 1917 года.<sup>2</sup>

"Из ваших депеш явствует ваша неосведомленность о великом государственном перевороте в России. Царская власть пала и до созыва Учредительного собрания Россия управляется Временным правительством на основах равноправия всех граждан перед законом, свободы религии, отмены национальных ограничений. Армия и флот принесли присягу Временному правительству. Поздравляя личный состав станции с великим событием, надеюсь, что отныне и на далеком Диксоне жизнь вступит в новое русло на пользу Родине.

Жаворонков".

В сентябре 1917 года П. Г. Кушаков убыл в Петроград. С 4 сентября в заведование станцией вступил А. К. Яковлев; с этого же времени в штат станции был зачислен радиотелеграфист П. И. Локашин и фельдшер Н. А. Глазов.<sup>3</sup>

Важной мерой улучшения связи низовой Енисея с южной полосой Сибири явилось установление с ним телеграфной связи. В 1914–1915 годах телеграфная линия от Енисейска была доведена до административного центра Туруханского края села Монастырского, а в 1916 году проложена до Дудинки. В связи с решением о начале строительства Усть-Енисейского порта ее предполагалось довести до о. Пашкова. Связь же между Дудинкой, Диксоном и районами строительства порта стала поддерживаться с помощью радио.<sup>4</sup>

С осени 1914 года на основании данных наблюдений Карских радиостанций Центральная гидрометеорологическая станция в Архангельске начала выпускать ежедневные бюллетени погоды, а с осени следующего года – информационный бюллетень о ледовых условиях в устьях рек. Ледовые бюллетени и карты льдов, а также передачи по радио указаний о метеорологических и ледовых условиях (с прогнозом на сутки) во многом облегчили плавание судов; были также усилены наблюдения над колебаниями уровня воды в Белом море.<sup>5</sup> Таким образом, условия плаваний судов на Енисей стали улучшаться, однако практически коммерческое транспортное сообщение с Сибирью не расширялось.<sup>6</sup>

В 1915 году бюджетная комиссия Государственной думы предложила, чтобы рейсы к устьям Оби и Енисея с навигации 1916 года проводились зафрахтованными судами, но эта мера не была осуществлена. В феврале 1916 года законопроект Министерства торговли и промышленности (от 24 апреля 1914 года) снова рассматривался в финансовой комиссии Думы. Комиссия признала целесообразной общую переработку законопроекта "соответственно изменившимся условиям". Но, как сообщил представитель Министерства торговли и промышленности, ввиду затруднений с подысканием соответствующих судов и отсутствия необходимых кредитов, "представ-

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 356. Л. 1, 282.

<sup>2</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 356. Л. 31.

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 356. Л. 101, 117, 123.

<sup>4</sup> Дальнейшие меры для развития Северного морского пути были намечены в работе А. М. Вихмана "Изыскания порта в устье реки Енисея 1916 года" // Труды Отдела торговых портов. Вып. LX, 1919.

<sup>5</sup> Эдлинский С. Ф. 40 лет Северной ледокольной флотилии. Арх., 1958, с. 17.

<sup>6</sup> Одной из причин этого являлось отсутствие тенденции к росту грузооборота Северного морского пути. Ожидания русских промышленников на увеличение объемов вывоза сибирских товаров в Европу оказались тщетными: морское сообщение использовалось преимущественно для привоза в Сибирь европейских промышленных товаров, общий ввоз вдвое превосходил размеры вывоза, сибирская продукция (за исключением наиболее ценных ее видов: пушнина, масло) шла на западноевропейские рынки в основном как попутный груз при обратном следовании судов (См.: Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962, с. 424, 425).

ляется неизбежным приступить к рейсам лишь с 1917 года".<sup>1</sup> С таким выводом согласился и министр торговли и промышленности. Признавая организацию морских сообщений с Сибирью делом неотложным, он объяснял отсрочку недостатком судов в русском торговом флоте, еще более обострившимся вследствие потерь в ходе войны.

**Роль радио в социо-  
культурной жизни  
Заполярья**

О втором проявлении гуманистической функции радиостанций не только на Югорском Шаре, Вайгаче и Маре-Сале, но и в других отдаленных местностях Российской империи, и общем социокультурном влиянии самих станций и их обслуживающего персонала на жизнь, быт, мировоззрение и менталитет местного населения красноречиво свидетельствует мнение Почтово-телеграфного ведомства.<sup>2</sup>

"Заслуживает быть отмеченным то обстоятельство, что устройство радиотелеграфа в тех отдаленных местностях, о которых имелось лишь смутное представление, значительно способствовало оживлению всей близлежащей округи и вокруг радиотелеграфной станции, построенной одиноко в тундре, зарождался через год-два поселок, начиналась торговля, открывались школы для туземцев, селились у станции миссионеры и вообще зарождались первые признаки культурной жизни в тундре".

На основе изучения различных источников представляется наиболее наглядно эту производную от основного предназначения системы радиосвязи показать на примере радиостанции о. Вайгач.

Согласно характеристики жизни, быта, социально-экономического положения населения о. Вайгач, данной С. В. Карцелли в 1911 году,<sup>3</sup> на острове постоянного населения не было, практиковались лишь зимовки ненцев (20–30 чел.), нанятых пустозерскими купцами для промысла пушного зверя у северной оконечности острова у Карских Ворот.

"Условия зимнего существования самоедов на Вайгаче отчаянные, – писал он, – не хватает продовольствия и дров. Промысел ведется на маленьких стрельных лодках, построенных на Печоре. Эти плоскодонные посудины, очень валкие, совершенно непригодны для плавания по морю". Летом основным пунктом торговли и сбора промышленников и прибывающих туда пустозерцев служило становище Никольское. Показывая усиливающееся социальное расслоение ненцев-оленьеводов, охотников и рыболовов, Карцелли свидетельствует, что более бедная часть их подвергается "чрезмерной эксплуатации", пребывает в постоянной кабальной задолженности у "купцов-здатников" и не в состоянии вносить ясак в казну, а лишившиеся (после массового падежа в 1907 году) оленей "находятся на пределе человеческого существования".

Летом 1914 года радиостанцию на Вайгаче посетил отец Геннадий Юрьев, оставивший в апреле вместе с псаломщиком Г. С. Игумновым Тельвисочный приход и направившиеся в тундру для подвижнической деятельности. Побывав на станции, отец Геннадий принял решение провести зиму вместе с ее личным составом, для чего "исходатайствовал себе право пользования в продолжение зимы 1914/1915 года квартирою и столом в помещении радиостанции".<sup>4</sup> С чиновниками радиостанции у него установились самые дружественные отношения.

<sup>1</sup> РГИА Ф. 95. Оп. 6. Д. 1955. ч. IV, л. 199.

<sup>2</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 2828. Л. 3.

<sup>3</sup> Предварительный отчет по экспедиции, совершенной в 1911 г. архангельским губернским ветеринарным инспектором С.В. Карцелли на острова Колгуев и Вайгач на средства, отпущенные Главным управлением землеустройства и земледелия (Особ. прилож. к "Памятной книжке Архангельской губернии на 1913 год". Арх., 1913, с. 208-233).

<sup>4</sup> Козмин Н. Остров Вайгач и его обитатели-самоеды // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. № 7–8. 1917, с. 315.

С момента прибытия на радиостанцию личного состава с весны 1914 года, сюда постоянно шли местные жители и за врачебной, и за духовной и за материальной помощью "и никто не уходил неудовлетворенным".<sup>1</sup> Душой общества являлся начальник радиостанции А. А. Доступов. К ненцам, чьи визиты стали постоянным явлением, он был так добр, что "они шли к нему как к родному".<sup>2</sup> В праздники после службы Доступов угощал гостей чаем с кренделями.

Чиновник Ф. Я. Прынцев "починял самоедам их плохие ружья", а И. А. Полисадов все время был "окружен толпой больных, делал им перевязки, давал лекарства". При этом сильно больных ненцев оставляли на станции до полного выздоровления. Больных, не требующих "госпитализации", Полисадов посещал в чумах и, при необходимости, оставался у них несколько дней, оказывая медицинскую помощь.

С 6 ноября 1914 года ежедневно на станции начали проводиться занятия со взрослыми ненцами. Кроме того, отец Геннадий начал обучать грамоте поселившихся на станции двух мальчиков.

При станции была оборудована домашняя церковь, под которую отвели лучшую комнату жилого здания. С большой торжественностью был отпразднован праздник Рождества Христова, для празднования которого ненцы начали съезжаться на радиостанцию уже 24 декабря. В самый день праздника было совершено торжественное богослужение, после чего отец Геннадий с учениками ездил по чумам "славить Христа". На Пасху же на станцию собрались все жители Вайгача и гостили там всю пасхальную неделю.

Понимая, что столь массовые посещения приносят определенные неудобства для чиновников радиостанции и влекут за собой значительный расход продуктов, жители острова установили своеобразную "очередность" ее посещения. Стремилась на станцию не только люди, но и собаки, получавшие здесь всегда корм. После нескольких поездок ненцы стали понукать собак словом "станция" и те безошибочно определяли требуемое направление движения и конечный пункт маршрута.

Подобные отношения персонала радиостанции к местным жителям имели резкий контраст во взаимоотношениях ненцев с промышленниками, непомерно взвинчивающими цены на товары первой необходимости: в становище Хабарово, например, промышленники предлагали винтовку за 100 руб. (в Архангельске ее стоимость равнялась 3,75 руб.), фунт "скверного" чая 5 руб., мешок муки 15–20 руб.<sup>3</sup>

Когда на станции причинилась беда,<sup>4</sup> на помощь чиновникам радиостанции по поиску пропавших товарищей пришли многие местные ненцы. Несмотря на проведенные поиски, спасти Елисева не удалось.

"Приведенный пример безвозмездной моральной и материальной помощи местным жителям личным составом радиостанции острова Вайгач, – заключает Н. Козмин, – дает основание высказать общую мысль о том значении, которое могут иметь для обитателей далеких окраин такие культурные уголки, как Вайгачская станция".<sup>5</sup>

Деятельность арктических радиостанций, сыгравших существенную роль в освоении Северного морского пути, со временем приобрела общегосударственное значение не только в народнохозяйственной, но и в научной, политической и социальной

<sup>1</sup> Козмин Н. Остров Вайгач и его обитатели-самоеды // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. № 7–8. 1917, с. 325.

<sup>2</sup> Козмин Н. Остров Вайгач и его обитатели-самоеды // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. № 7–8. 1917, с. 320.

<sup>3</sup> Георгиевский Н. П. Радиостанции Карского моря // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1916, № 10, с. 396.

<sup>4</sup> 2 января 1915 года во время охоты разразилась сильная пурга, в результате чего Ф. Прынцев и сторожа Елисеев и Карпов заблудились (Козмин Н. Остров Вайгач и его обитатели-самоеды // Известия Архангельского общества изучения русского Севера, № 7–8, 1917, с. 321).

<sup>5</sup> Козмин Н. Остров Вайгач и его обитатели-самоеды // Известия Архангельского общества изучения русского Севера. 1917, № 7–8, с. 325.

сферах жизни России.<sup>1</sup> Сами современники значение их оценивалось следующим образом:

«То ярко вспыхивающая, то вновь на много лет потухающая мысль об использовании Северного морского пути для вывоза сибирского сырья, призвала к себе на помощь одно из величайших изобретений последнего времени беспроволочный телеграф, вынесла и поставила на берегу безлюдного моря эти одинокие белые домики. Пусть остается спорным вопрос о целесообразности интенсивного вывоза "избыточных" для Руси сибирских хлебов,<sup>2</sup> масла, руд и прочего; пусть остается неясным вопрос о возможности регулярного коммерческого плавания в устья сибирских рек, высоко поднимающиеся мачты Карских радиостанций знаменуют собой огромное завоевание в борьбе человека с природой. Самоотверженно зимующая на этих станциях кучка людей не только является проводником культуры в этом заброшенном, глухом уголке нашего великого Отечества, но она помогает нам ближе узнать природные условия края, проникнуть в его тайны, правильно оценить положение и тем самым направить борьбу на рациональный путь, а саму задачу использования великого северного водного пути на реальные основания».

**Передача Архангельской и Александровской станций в ведение Морского министерства**

Анализ работы радиостанций в Югорском Шаре, на Вайгаче и Маре-Сале показывает,<sup>3</sup> что основную часть их нагрузки составляли служебные радиогаммы, касающиеся информации о метеорологической и ледовой обстановке в районе их расположения. Исходя из этого, начиная с весны 1916 года ГУПиТ неоднократно ставит вопрос перед Морским генеральным штабом и Главным гидрографическим управлением о передаче всех радиостанций арктического побережья в распоряжение Морского министерства.

Трудно однозначно ответить на вопрос, чем руководствовался главноуправляющий г. Архангельска и района Белого моря вице-адмирал А. П. Угрюмов, заявив 3 июня 1916 года начальнику Архангельского почтово-телеграфного округа Н. П. Лапину о желательности закрыть на время войны все полярные радиостанции.<sup>4</sup> Это, как нельзя кстати, соответствовало чаяниям Почтово-телеграфного ведомства о намерении передать установки Главному гидрографическому управлению.

Оплошность А. П. Угрюмова спешно пришлось исправлять руководству Морского ведомства: Морской генеральный штаб уведомил Министерство внутренних дел, что "закрытие Карских радиостанций нецелесообразно", а морской министр лично направил в адрес главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря телеграмму.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Относительно значения Северного морского пути для экономического развития России в правительственных, общественных и научных кругах высказывались различные мнения и суждения. В связи с этим может представить интерес высказывание в конце XIX века по данному вопросу С. О. Макарова: "Иностранцы не заинтересованы в вывозе наших товаров, ибо они малоценные. В большинстве случаев вывозимые товары не доставлялись по назначению. Если же товар доставлялся в Англию, то его продавали там за бесценок и таким образом отправка товара никогда не давала дохода. Надо думать, что также будет и впредь. С проведением железной дороги в Сибирь наезжает довольно много иностранных комиссионеров, но, по словам местных коммерческих людей, комиссионеры эти думают лишь о сбыте своих произведений, а не о покупке наших" (Цит. по: *Сибирцев Н., Итин В.* Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936, с. 53).

<sup>2</sup> В заседаниях Совещания по вопросу о возможности установления коммерческого сообщения Оби с Западной Европой, проходившего под председательством Е. Д. Вурцеля в 1909 году, представитель от Министерства путей сообщения инженер С. М. Житков выступил с особым заявлением, в котором отметил, что "правильный вывоз [товаров из Сибири] может быть только при существовании избытков продуктов, в рассматриваемом случае хлеба. Но такого избытка хлеба во всей России не существует, а имеется, напротив, крайний его недостаток". В подтверждение своих слов Житков привел следующие данные: при душевом производстве хлеба в России в 1904 году 26,3 пуда (Англия 8,2, Германия 26,1, Франция 28,4, США 72,8) душевое потребление составило 18,3 пуда (Англия 23,0, Германия 28,0, Франция 23,3, США 54,3) (РГИА Ф. 1289. Оп. 10. Д. 1446. Л. 64).

<sup>3</sup> РГИА Ф. 1289. Оп. 12. Д. 1828, 1829, 1830, 1831, 2819, 2820.

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 157.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 343. Л. 169.

"Расформирование Карских радиостанций недопустимо. Необходимо оказать начальнику [Архангельского] почтово-телеграфного округа всякое содействие, чтобы снабдить станции всем необходимым для продолжения их полезной деятельности".

Морское ведомство, отстаивая важность радиостанций в Арктике, не торопилось с принятием их на баланс министерства. Однако, после доклада морскому министру очередного отношения по все тому же вопросу, И. К. Григорович 29 октября 1916 года "изъявил согласие на подготовительные работы, связанные с передачей Карских радиостанций в ведение Морского ведомства по Главному гидрографическому управлению, но при условии, чтобы Главное управление почт и телеграфов оказывало Морскому ведомству свое содействие путем командирования для их эксплуатации опытных радиотелеграфистов".<sup>1</sup>

По существу радиостанции в Архангельске, на Соловецких о-вах и в Александровске в 1915–1916 годах уже были включены в состав Службы связи Белого моря<sup>2</sup> и требовалось лишь закрепить это официальным путем. Условия передачи именно этих радиостанций в распоряжение Морского министерства в начале ноября 1916 года обсуждались на междоведомственном совещании. Выработанные в совещании условия сводились к следующему:

- 1) радиостанции передаются на время военных действий;
- 2) имущество радиостанций передается по описи;
- 3) расходы по эксплуатации и ремонту станций с момента их передачи производятся из средств и распоряжением Морского ведомства, причем начальник Архангельского почтово-телеграфного округа оказывает содействие начальнику Службы связи Белого моря по вопросам снабжения станций;
- 4) штаты радиостанций образуются применительно к основаниям, предусмотренным Положением о полевом управлении войск в военное время. Начальнику Службы связи Белого моря в отношении чинов радиостанций предоставляются права начальника почтово-телеграфного округа;
- 5) станции передаются по переименованию их в полевые учреждения;
- 6) радиостанции Карского моря остаются в ведении Почтово-телеграфного округа".

Кроме того, в совещании было согласовано Временное положение о полевых радиостанциях в Исакогорке, Александровске-на-Мурмане и на Соловецких островах.<sup>3</sup> Наконец, были изданы два приказа, приводящие сложившееся положение к правовой основе. Первым документом определялась организационная сторона деятельности радиостанций, передаваемых на период боевых действий в распоряжение Морского ведомства.<sup>4</sup>

"Приказ морского министра  
по управлению Беломорским и Мурманским районами

6 января 1917 г.

№3

1. Для обслуживания нужд Службы связи Белого моря радиостанции Почтово-телеграфного ведомства в Исакогорке (близ Архангельска), Александровске-на-Мурмане и Соловецких островах передать на время военных действий Морскому ведомству".

Второй приказ определял штатную структуру "полевых" радиостанций в Исакогорке, Александровске и на Соловецких островах.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> РГА ВМФ Ф. 404. Оп. 4. Д. 342. Л. 28.

<sup>2</sup> Приказом главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря от 14 декабря 1915 года за № 78 в состав Службы связи Белого моря включалась радиостанция Архангельска, а приказом от 20 июня 1916 года за № 37 – радиостанция в Александровске-на-Мурмане (РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 508. Л. 18).

<sup>3</sup> РГА ВМФ Ф. 418. Оп. 1. Д. 508. Л. 13, 14.

<sup>4</sup> РГА ВМФ Ф. 899. Оп. 1. Д. 1. Л. 46.

<sup>5</sup> РГА ВМФ Ф. 899. Оп. 1. Д. 1. Л. 57.

"Приказ начальника  
Архангельского почтово-телеграфного округа  
10 февраля 1917 г. № 4

Исключаются из списков чинов Архангельского почтово-телеграфного округа чины Архангельской, Соловецкой и Александровской радиотелеграфных станций, а именно:

а) по Архангельской – заведующий И. Лосев, младший механик М. Орлов, радиотелеграфисты П. Хорьков, Ф. Саливоник, Г. Иванькин, Д. Иванов, И. Курбатов, А. Залозный и прикомандированные Д. Васильев, Я. Гориянов, К. Тильт и А. Капуцкий;

б) по Александровской – заведующий А. Доступов, радиотелеграфисты В. Николенко, Ф. Прынцев, В. Кальченко, Н. Каратаев, надсмотрщики (мотористы) А. Лелев и В. Растошинский;

в) по Соловецкой – своего штата чинов не имеющей – С. Васильев.

С назначением всех их с 1 января 1917 г. в штат тех же радиостанций по Временному полемому положению, высочайше утвержденному 26 декабря 1916 г. ...с непосредственным их подчинением начальнику Службы связи Белого моря".

Как видим, первые радиостанции в Заполярье способствовали не только открытию и началу функционирования Северного морского пути из Европы в Сибирь, активизации социально-экономической жизни в Заполярье, но и играли важную роль в защите северных морских коммуникаций, что так важно было для России и ее союзников в годы Первой мировой войны.