

ЭКСПЕДИЦИИ Д.Ф. КОТЕЛЬНИКОВА И В.В. САПОЖНИКОВА В ОБСКУЮ ГУБУ (1919 г.)

На основании архивных материалов, публикаций в «Известиях Института исследования Сибири», «Известиях Русского географического общества», а также периодической печати рассматривается подготовка и деятельность экспедиции Д.Ф. Котельникова по обследованию Северного морского пути в Обско-Тазовском речном бассейне. Параллельно освещается работа экспедиции Института исследования Сибири во главе с В.В. Сапожниковым по обследованию прилегающей к Обско-Тазовскому речному бассейну местности в ботанико-географическом и метеорологическом отношениях.

Ключевые слова: история науки; Северный морской путь; Институт исследования Сибири; Обская губа; флора; астрономические и метеорологические наблюдения.

В «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года» в качестве одной из главных задач определено: «обеспечение национальных интересов Российской Федерации в отношении Северного морского пути» [1]. Учитывая экономическое и стратегическое значение этой важной водной артерии в плане доступа к ресурсам арктического северного шельфа, а также в качестве транспортного узла, интегрирующего внутрисубъектное развитие страны и обеспечивающего торговлю международного характера, интерес государства к этой проблеме вполне объясним.

Известно, что проблемой освоения Северного морского пути стали интересоваться намного раньше. В отечественной исторической литературе как дореволюционного, так и советского периодов о Северном морском пути имеется большое количество источников [2–6]. Стоит выделить 4-томную монографию М.И. Белова «История открытия и освоения Северного морского пути», в которой автор охватил период с древнейших времён до 1945 г. [7]. Помимо этого, стоит выделить труды, посвящённые организаторам экспедиций в Обскую губу, – Д.Ф. Котельникову и В.В. Сапожникову [8, 9]. Тем не менее в рамках данной проблематики некоторые сюжеты из истории исследования и освоения Северного морского пути нуждаются в дополнительном изучении. Цель данной работы состоит в реконструкции истории подготовки, хода и результатов гидрографической экспедиции Д.Ф. Котельникова и естественноисторической экспедиции под руководством директора Института исследования Сибири, профессора В.В. Сапожникова в Обскую губу в 1919 г.

В годы Гражданской войны правительство адмирала А.В. Колчака активно искало каналы снабжения, через которые иностранные державы могли бы оказать ему экономическую и военную помощь. Для таких целей мог быть использован водный путь, проходящий через Ледовитый океан до Новой Земли, а оттуда до проливов (Карские Ворота или Югорский Шар), затем до Карского моря и, наконец, Обской губы. Другой путь лежал из Америки через Берингов пролив и до устья Енисея.

Летом 1918 г. из Архангельска прибыла экспедиция, которая доставила ценный военный груз в Омск [8. С. 86]. Начальником этой экспедиции был подполковник Д.Ф. Котельников – опытный гидрограф, вы-

пускник Военно-морской академии, имевший большой опыт плавания в северных широтах и проведение гидрографических работ [10].

По прибытии из экспедиции Д.Ф. Котельников представил доклад министру торговли и промышленности Временного Сибирского правительства «О мерах, обеспечивающих мореплавание и речное судоходство до бухты “Находка”». В качестве причин, препятствующих успешному плаванию по Обской губе, Д.Ф. Котельников прежде всего выделил отсутствие каких бы то ни было детальных исследований этой водной артерии, а уже затем отсутствия необходимого опыта у мореплавателей. Для того чтобы облегчить навигацию, он предложил поставить на мысах необходимые знаки с «малым ацетиленовым освещением», а также обставить вехами, число которых предполагалось увеличить с 50 до 200, некоторые мели и береговые рифы. В качестве более глубоководного речного рукава Д.Ф. Котельников выделил Обь-Надымский, который, впрочем, больше подходил для морских судов, более устойчивых к ветрам. Для решения вышеуказанных задач он предложил учредить дирекцию маяков и лоций Обской губы и низовьев Оби по образцу существующих в каждом море и в Финляндских шхерах [11]. В финансовом плане затраты на производство работ будущей дирекции оценивались Д.Ф. Котельниковым в 300 000 руб. – сумmu, по его мнению, ничтожную, учитывая то, что уже в 1920 г., по его оценке, можно будет вызвать «оживлённое мореплавание, которое с избытком покроет все расходы, понесённые краем» [Там же].

В интервью «Сибирскому вестнику» Д.Ф. Котельников, отвечая на вопрос: «Возможно ли вывезти в будущую (ближайшую) навигацию какие-либо товары в значительном количестве?», выделил две главных задачи. Вначале необходимо было обеспечить плавание глубоководных океанских кораблей в навигационном отношении, а также найти подходящее место для перегрузки судов, защищённое от ветра и волны. Затем предполагалось более детально обследовать дельту р. Обь с целью отыскания более глубоководных и закрытых ветвей по фарватеру [Там же]. За эту экспедицию Верховный правитель А.В. Колчак присвоил Д.Ф. Котельникову звание полковника.

24 декабря 1918 г. Совет министров Временного Всероссийского правительства адмирала А.В. Колчака постановил: «1) Учредить с 1-го января 1919 года

дирекцию маяков и лоций Северного морского пути, определив район ведения дирекции от проливов Новой Земли до острова Диксон с включением Обской, Тазовской и Енисейского залива... 2) Учредить енисейский гидрографический отдел с подчинением его дирекции маяков и лоций Северного морского пути» [12. 12 янв.]. Таким образом, идея Д.Ф. Котельникова об учреждении дирекции маяков и лоций получила практическое воплощение. Это объясняет тот факт, что возглавить дирекцию было поручено именно ему.

На содержание отделения и дирекции маяков и лоций было ассигновано 71 040 руб. на 1918 г. и 619 136 руб. на 1919 г. Всего на проведение работ по организации и обслуживанию Северного морского пути в навигацию 1919 г. было выдано 1 300 000 руб. – в четыре с лишним раза больше, чем запрашивал в своём докладе Д.Ф. Котельников.

Изучение территорий вблизи Северного морского пути входило и в круг интересов Института исследования Сибири в Томске. Исходный посыл был заложен еще в речи министра народного просвещения В.В. Сапожникова на открытии съезда по организации этого института в январе 1919 г., в которой он обратил внимание на недостаточность изучения водных путей сообщения в Сибири, отсутствие достоверных сведений о морском транзите, что, по его словам, не гарантировало «беспрепятственный проход в Западную Европу» [13. Ч. 1. С. 13].

В резолюции, принятой на съезде секцией геодезии и геофизики, было записано: «Необходимо рекогносцировочно обследовать главные реки побережья Северного Ледовитого океана: Колыму, Индигирку, Яну, Оленек, Анабару, Хатангу, Пясино и пр. в связи с проблемой Северного морского пути» [Там же. Ч. 4. С. 23].

На необходимость изучения севера Сибири, наименее известной её части, говорилось и в докладах, которые были зачитаны на зоологической, ботанической, историко-этнографической секциях съезда по организации Института исследования Сибири.

Однако главным, безусловно, был доклад «Северный морской путь, его исследования и открытие торгового мореплавания в 1919 году», сделанный Д.Ф. Котельниковым на одном из общих заседаний съезда. Он, говоря о необходимости усилить в этом направлении работы, отметил: «Временная обособленность Сибири от центральной России, наряду с другими мероприятиями государственного значения, выдвигает и вопрос о гидрографии, целесообразное решение которого не только даст картину прочного строительства возрождающегося государства Российского, но и восполнит дефекты, созданные неудовлетворительной постановкой этого вопроса в предшествующие времена. Богатая сырьём и бедная фабрикатами Сибирь крайне нуждается в путях вывоза и ввоза» [Там же. Ч. 1. С. 60].

Д.Ф. Котельников затронул эту проблему неспроста. Сибирский общественный деятель, предприниматель и путешественник-полярник С.В. Востротин еще в 1898 г. писал: «...в огромных расстояниях, которые должны проходить ввозимые в Сибирь и вывозимые

оттуда предметы в значительной мере кроется причина отсталости Сибири и медленного развития её культурной и экономической жизни» [14. С. 5]. Следовательно, необходим был поиск кратчайших путей сообщения Сибири с другими государствами и территориями России.

В целом гидрографическая программа Морского министерства, изложенная Д.Ф. Котельниковым, была гораздо обширнее, чем та, которую он изложил осенью 1918 г. в докладе на имя министра торговли и промышленности Временного Сибирского Правительства. Она включала в себя систематическое гидрографическое исследование Северного морского пути с установкой вдоль него сети радиостанций, проведение метеорологических наблюдений и наблюдений над элементами земного магнетизма, гидрологические исследования, определение характера приливной и отливной волны, а также прикладных часов различных пунктов, постройку морских предостерегательных знаков, башен с туманными сигналами и радиопеленгаторных станций, введение обвехования и постановку в опасных местах морских светящихся буев.

Обширность подобной программы диктовалась условиями судоходства по р. Оби и Обской губе. Так, инженер путей сообщения А.М. Вихман писал в 1919 г.: «...река Обь отделена от Обской губы баром, наибольшая глубина на котором, по имеющимся данным, всего 8 футов. Обская губа в своей южной части мелка, имея глубину 10–12 футов. Благодаря этому, морские суда не могут заходить в устье реки, а вынуждены останавливаться далеко от него в Обской губе на рейд, подверженном сильному течению. Туда должны входить речные суда, подвергаясь серьёзному риску от бурь и волнения» [15. С. 7] (бар – песчаная подводная отмель в устье реки, образовавшаяся в результате осаднения речных и морских наносов. – В.Р.).

Помимо этого планировалось организовать подготовку кадров казённых лоцманов и учреждение лоцмейстеров в Обской, Тазовой и Енисейских губах, устройство спасательных станций на время действия навигации. Предполагалось продолжить исследования до устья р. Лены, включая дельту реки и её низовья, а также по направлению к Берингову проливу. По словам Д.Ф. Котельникова, всё это требовало «много времени и средств» [13. Ч. 1. С. 61].

После обсуждения доклада Д.Ф. Котельников подтвердил готовность принять в состав своей экспедиции учёных будущего Института исследования Сибири и выделить для них 3–4 каюты на одном из пароходов, а также предоставить «из-за границы много инструментов, приборов и других пособий» [Там же. С. 66].

Весной 1919 г. правительство А.В. Колчака постановило произвести «рекогносцировочное обследование р. Нижней Оби от устья Иртыша до впадения в губу» [16. С. 360]. Первоначально речь шла о взаимосвязанных работах трёх ведомств – министерств морского, путей сообщения и торговли и промышленности. Но вскоре для решения этой задачи был создан специальный межведомственный орган.

Согласно «Положению», утверждённому 25 апреля 1919 г. Советом министров и Верховным Правите-

лем, «для организации и регулирования экспорта из Сибири сырья и фабрикатов по Северному морскому пути, а также для проведения в жизнь дальнейших мероприятий по усовершенствованию этого пути», при Министерстве торговли и промышленности был учрежден «Комитет Северного морского пути».

В его состав вошли представители министерств: военного, морского, торговли и промышленности, путей сообщения, финансов, иностранных дел, земледелия, снабжения и продовольствия, а также Государственного контроля, Комитета по внешней торговле (по выборам) и Совета съездов торговли и промышленности и объединённых земских и городских учреждений. Во главе его был поставлен золотопромышленник, участник двух полярных экспедиций и общественный деятель С.В. Востротин [17].

Изучению и освоению Северного морского пути был посвящён ряд публикаций в сибирских газетах. Так, «Сибирская жизнь» в статье «На Север» подробно осветила отбытие с пристани одного из главных судов экспедиции парохода «Енисей». Здесь же приводились данные о количестве и составе участников экспедиции, её целях и задачах. «...отправившейся экспедиции, — писала газета, — предстоит большая работа, имеющая громадное значение для будущих торговых сношений с Северным морским путём. К августу в Обскую губу придут баржи с сырьём, которые снаряжает особый Комитет Северного морского пути. И это сырьё будет погружено на иностранные суда» [12. 18 июня].

Северная экспедиция 1919 г. работала в составе начальника экспедиции полковника Д.Ф. Котельникова и офицеров: полковника А.Г. Фарфарова, старшего лейтенанта Н.Н. Львова, лейтенанта В.Я. Гоппе. Помимо них были командиры и помощники командиров судов, а также доктор, фельдшер и машинистка. На борту «Марии» были также французский морской офицер капитан Гюлен с двумя спутниками и два чешских инженера.

В июле 1919 г. Д.Ф. Котельников телеграфировал Верховному Правителю: «Я и чины вверенной мне дирекции маяков и лоций Северного морского пути, осчастливленные Вашими милостивыми пожеланиями, приветствуем Вас, отважного исследователя Северного Ледовитого океана. Выполняя возложенную на нас задачу по практическому открытию Северного морского пути, мы поставим себе примером Вашу энергию и могущество, проявленные и в борьбе с океанскими льдами. Да хранит Вас Господь» [16. С. 360–361].

Обществом «Институт исследования Сибири» к Северной экспедиции были прикомандированы проф. В.В. Сапожников с ассистентом Е.В. Никитиной для обследования растительной тундры и ассистент С.И. Шубин для производства астрономических и магнитных наблюдений. Для этих целей Институтом было ассигновано 12 тыс. руб. [18. С. 374].

25 июня экспедиция Сапожникова отправилась из Томска по р. Оби через Нарым и Сургут до Самарова. Через 8 дней туда из Тобольска по р. Иртыш прибыла экспедиция Д.Ф. Котельникова. Далее объединённая экспедиция следовала по маршруту Самарово–

Берёзов–Обдорск. Экспедиция располагала двумя пароходами — «Марией» и «Енисеем», и баржой «Пур», а также двумя моторными катерами и шлюпками. К моменту прибытия судов в бухту Находка, куда должны были приплыть корабли с ценным «военным грузом» из Архангельска, баржа «Пур» вместе с катерами и шлюпками оставалась в бухте как база. «Енисей» занимался преимущественно исследованием глубин и установкой знаков по берегам Обской губы и вех на бере и мелях, а «Мария», на которой находилась экспедиция В.В. Сапожникова, — ботаническими и географическими исследованиями в районах Обской и Тазовской губ.

Изначальной целью экспедиции Института исследования Сибири в Обскую и Тазовскую губы было изучение прилежащей к ней местности в ботанико-географическом и метеорологическом отношении, но в ходе экспедиции были также получены данные агрономического и зоологического характера. Подчёркивая новаторство экспедиции, В.В. Сапожников уже позже отмечал: «...такие места, как восточный берег Обской губы севернее устья Тазовской, ни разу не посещались ботаниками...» [19. С. 125].

Однако с самого начала возникли непредвиденные трудности. Изначально предполагалось обследование всей тундры, но для этого поездку, по словам В.В. Сапожникова, было «нужно подготавливать с зимы, когда инородцы являются на январскую ярмарку — в это время с ними и нужно условиться о поездке в тундру, иначе они откочуют и уведут с собой оленей» [12. 19 нояб.].

Однако из-за позднего открытия кредитов эта возможность была упущена. В итоге вместо самостоятельной поездки В.В. Сапожникову пришлось направиться на Север вместе с экспедицией Д.Ф. Котельникова, ограничившись изучением прибрежной полосы «южной части Ямала, прилегающей тундры версты на 4 в глубину, а также восточного побережья севернее Тазовской губы до 70 град[уса] с[еверной] ш[ироты]» [Там же. 25 окт.].

Тем не менее, благодаря продолжительным остановам экспедиции в Самарове, Берёзове и Обдорске, появилась возможность «провести рекогносцировочные исследования видового состав лугов низовьев Оби и Иртыша», что входило в задачи уже второй самостоятельной экспедиции. Были также обследованы луга берега Иртыша близ Самарова, поймы Оби несколько южнее Берёзова, близ Петлярских юрт и близ р. Полуй в Обдорске. Что касается растительности тундры, то были обследованы окрестности Обдорска, мысы Ямсале, Каменный, Трёхбугорный и Котельникова, а также бухта Находка и бухта Поюто.

Всего экспедиция В.В. Сапожникова заняла 10 недель, из которых 5 недель она провела в составе гидрографической экспедиции Д.Ф. Котельникова [9. С. 89].

Что касается растительности по берегам р. Оби и Обской губы, то В.В. Сапожников выделил два типа лугов: злаковые и осоковые. Последние, как отметил он, начинают преобладать на более северных территориях.

В числе прочих В.В. Сапожников зафиксировал такие растения, как *Phalaris arundinacea* L. (пырей), *Drepanocladus* (мох), *Poa pratensis* L. (луговой мятлик), *Carex aquatilis* (осока), *Phragmites communis* Tran (камыш), *Anemone dichotoma* L. (ветреница вильчатая) и многие другие.

Изучая растительность в ботаническом отношении, В.В. Сапожников имел в виду и ее оценку с точки зрения перспектив колонизационного освоения Обского Севера, возможностей заниматься здесь сельским хозяйством, в первую очередь животноводством. «Количество лугов в низовьях Оби громадно, — отмечал он, — население не выкашивает и 1/20 их части; скотоводство здесь может быть громадное, но новый скот замрёт вследствие непривычки к корму, нужно доставлять его туда постепенно из лесной области, поэтому сразу расширить скотоводство, не смотря на обилие лугов, невозможно» [12. 19 нояб.].

Земледелие, по его словам, кончалось вёрст на 50 южнее Самарова. Однако «на Шайтанском мысу, 63 градуса [северной] ш[ироты], уже прекрасно вызревает ячмень, овёс, пшеница около 1 сентября была зеленоватой, в виде опыта сеяли рожь. Ни разу не было случаев замерзания» [Там же].

Оставил В.В. Сапожников и описание тундры, начинающейся от Обдорска и севернее. По преимуществу, отмечал он, это волнистая тундра, «и в микрорельефе — кочковатая тундра» [20. С. 5], хотя местами встречается так называемая пятнистая тундра, образующаяся путём «выпучивания почвы под влиянием замерзания поверхностного и более глубокого слоя в почве».

Наконец, В.В. Сапожниковым на основе сходства состава лугов была выделена особая формация — арктические луга, — напоминающие, по его наблюдениям, луга Альп. Располагаются такие луга в долинах речек и коротких ущелий, а те, в свою очередь, имеют место быть возле прибрежной полосы губы, окаймлённой высоким аром у берега [21. Л. 9–10].

Ещё до экспедиции Е.Ф. Киселёвой В.В. Сапожников в общих чертах описал явление, известное как «мор» или «загар рыбы». По словам В.В. Сапожникова, «“загар” вверх по Иртышу простирается до устья реки Конды близ с. Филинского, а по Оби, кажется до Нарыма» [19. С. 137]. Причину этого В.В. Сапожников видел в недостатке кислорода в воде вследствие её продолжительного оледенения.

В.В. Сапожников затронул и вопрос о возможности строительства порта в бухте «Находка». «Практические качества “Находки”, — писал он, — заключаются в том, что это чуть ли не единственная бухта, довольно глубокая, которая дает возможность стоять пароходам. Но в “Находке” мелкая вода начинается уже в сажнях 15-ти от берега и лодка к берегу подойти не может. Берега же для построек чрезвычайно неблагоприятны, так как они на значительном расстоянии болотистого типа». В качестве наиболее подходящего места для постройки портовых сооружений он порекомендовал то место, где в 1919 г. находились склады рыбных промыслов. Вместе с тем В.В. Сапожников обратил внимание на отсутствие там под-

ходящих строительных материалов — камня и дерева [12. 25 окт.]. Ещё хуже, по словам В.В. Сапожникова, была бухта «Возрождение»: «Бухта значительно меньше “Находки”, хуже защищена от ветров вследствие чрезвычайно низких берегов, и подход к берегу, вследствие мелководья, ещё труднее» [19. С. 173].

Как известно, первые посёлки на месте будущего порта появятся здесь только в 1930-е гг., а сам порт построят уже после окончания Великой Отечественной войны.

Интерес представляет описание В.В. Сапожниковым наблюдавшегося участниками экспедиции следующего природного явления: «В 11 вечера солнце подходило к горизонту, потом как бы сплющивались льды окрашивались в густой фиолетовый цвет, в 12½ ч. ночи опять распространялся солнечный свет и в часу ночи уже восходило настоящее солнце. Ехавшие на пароходе не знали, нужно ли было спать или вставать, так как был солнечный день» [12. 25 окт.]. Не менее интересным было и другое природное явление — так называемая референция.

В.В. Сапожников о нем писал: «Вот вы отчётливо видите берега с пригорками, гривами, полосами не растаявшего снега, он приподнимается над водой, растягивается и в ширину и в высоту, делаясь двух и трёх-этажным, но вот куски берега колеблются, приподнимаются над водой и улетают в пространство, оставляя пустое место, открытый горизонт» [Там же].

Астрономическими и метеорологическими наблюдениями в ходе экспедиции занимался еще один сотрудник Института исследования Сибири, С.И. Шубин, выехавший из Томска 25 июня на пароходе «Иван Корнилов». По пути до Самарова он выполнил в шести местах определения горизонтальной составляющей. В Самарове, в ожидании остальных кораблей экспедиции, С.А. Шубин задержался с 30 июня по 8 июля. Здесь он, наряду с магнитными измерениями, приобрел для перевозки в Обдорск амбар для установки вариационных приборов. На пути в Обдорск С.И. Шубин продолжил магнитные определения еще в пяти пунктах. Из этого пункта он вместе с экспедицией выехал 13 июля [22. Д. 41. Л. 3–4].

Во время пребывания в Обской губе С.И. Шубин определял элементы земного магнетизма, а также принимал участие в астрономических и метеорологических наблюдениях. В Томск С.И. Шубин вернулся только 15 сентября, выполняя по пути метеорологические наблюдения.

Что касается основной экспедиции, то её продвижение на север шло медленно, часто приходилось пробиваться через льды. Температура воздуха, несмотря на летнее время года, составляла порой всего 5 градусов, а комаров было столь много, что работать без сетки оказалось совершенно невозможно. Условия пребывания на пароходе оказались далеки от идеала — было очень тесно. «Поместившись в маленькой носовой каюте с плохим освещением иллюминатора, я размечтался о пароходе, который когда-нибудь построят следующие поколения специально для научных исследований Севера и других частей Сибири, пароходе, с помещением для научных исследований,

библиотекой, метеорологической станцией и т.п.», – писал В.В. Сапожников [19. С. 139].

Работа по постройке и установке знаков для ориентировки была очень трудной, «...особенно когда материалы нужно было выгружать на берег, стоя выше колена в ледяной воде, а потом тащить тяжёлые брёвна на плечах по болотистой тундре на какую-нибудь возвышенность, удалённую от берега на полверсты или на целую версту. И нужно отдать справедливость чрезвычайной трудоспособности и выносливости рабочей команды; несомненно, она была воодушевлена исключительной энергией Д.Ф. Котельникова, который был впереди всех и выше всех на строящемся знаке с тяжёлым молотом в руках» [12. 25 окт.].

Не обошлось и без жертв. 7 сентября в бухте «Находка» из-за сильного ветра перевернулась одна из шлюпок, перевозивших матросов и пленных австрийцев. В числе погибших оказался сын Б.П. Вейнберга Алексей – 19-летний юноша, подававший большие надежды.

Всего экспедицией Д.Ф. Котельникова было построено 11 знаков, 10 из которых были расположены на мысах вдоль Обской губы. На всех новых знаках, кроме знака на м. Львова, были поставлены фонари Далена. «Близ мыса Ямсала поставлено было 18 вех, у мели Опасной – 4 вехи (2 нордовых, одна остовая и одна зюдовая) около мыса Поюта – 5 вестовых, около мыса Каменного – 1 вестовая, около мыса Котельникова – 1 остовая и около мыса Таран – 1 остовая» [22. Д. 7. Л. 50]. Колебания глубин на бере было зафиксировано в пределах от 5 до 9 футов в условиях лета.

К сожалению, материалы экспедиции Д.Ф. Котельникова были утеряны, когда при отступлении белых, в районе Ачинска, партизанами был взорван вагон с находившейся в нём документацией. Сохранилась лишь незначительная часть собранной информации. В связи с этим Институтом исследования Сибири была создана специальная комиссия, членам которой удалось восстановить часть результатов, полученных экспедицией в Обскую губу в 1919 г. для исследования Северного морского пути [24. С. 39–40].

Остановимся на том, как была выполнена еще одна задача, стоявшая перед участниками экспедиции: организовать встречу с экспедицией под руководством Б.А. Вилькицкого, вышедшей из Архангельска 14 августа 1919 г. Ее целью была доставка в Сибирь ценного «военного груза»: офицеров, инженеров, механиков, агрономов и т.д.

В состав архангельской экспедиции входили пароходы: «Соломбала», «Пахтусон», «Колгуев», «Вайгач», по пути к ним присоединились пароходы «Кильдин» и «Полярный», «Соловей Будимирович», «Енисей», «Орлик» а также одно английское и одно шведское судно. Маршрут экспедиции проходил через: Канин Нос – Югорский Шар – о. Колгуев – о. Вайгач – Югорский Шар – Карское море – п-ов Ямал – о. Белый – Обская губа – бухта Находка – г. Берёзов – Кондинский монастырь – селение Самаровское – селение Ново-Никольское – Нарым – Томск [Там же. 24 окт.; 13 нояб.].

В пути экспедицию ждали трудности, связанные главным образом со льдами, рифами и мелями. Приближалась осень, и капитаны боялись возможных штормов. На первом этапе экспедиции приходилось пробиваться через льды, и все могло закончиться плачевно, если бы на выручку не прибыл ледокол «Иван Сусанин».

Порой судам приходилось двигаться в густом тумане, и чтобы не затеряться и не столкнуться, они подавали друг другу сигнальные свистки. Много раз пароходы шли на глубине совершенно для них неприемлемой, и только мастерство командного состава позволило избежать большой потери в судах [Там же. 24 окт.].

К 1 сентября экспедиция прибыла в бухту «Находка» и начала разгрузку, которая затянулась до 17 сентября. Дойдя до Обдорска, экспедиция получила указание двигаться в Омск, «так как, по полученным сведениям, Тобольск был очищен от большевиков» [Там же. 13 нояб.].

Все пароходы и баржи были приведены в боевую готовность. Однако вскоре было решено изменить курс и направиться в Томск, «так как путь по Иртышу был ещё не безопасен». В Томск экспедиция смогла прибыть только 19 октября.

Летом того же года по инициативе Средне-Сибирского отделения Института исследования Сибири была организована экспедиция в низовья Лены во главе с капитаном Ф.А. Матисеном. Ей предстояло выяснить возможности доставки товаров из США в устье Лены морским путем за одну летнюю навигацию [Там же. 27 нояб.].

В итоге удалось выяснить, что наиболее удобной для плавания представляется Быковская протока р. Лены. Судам, приходящим со стороны Берингова пролива, совершенно не нужно было заходить в саму реку, а выгоднее было ждать у бухты Тикси, так как навигация по Лене гораздо короче по времени, чем навигация по Северному Ледовитому океану. В качестве главных товаров на экспорт рассматривались ценная пушнина и мамонтовая кость. Однако, как отмечалось, не менее востребованными могут быть «соль, свинец и каменный уголь, залежи которого имеются по берегу бассейна Лены» [Там же].

Что касается Обь-Тазовской экспедиции Института исследования Сибири (1919 г.), то ей, несмотря на небольшое число участников, удалось решить ряд исследовательских задач. Была изучена растительность части тундры, прилегающей к Обь-Тазовской губе. Помимо обширной ботанической коллекции, включающей более 70 видов растений, в Томск было «привезено два образца почв тундры и несколько зоологических весьма ценных экспонатов» [24. С. 88]. В ходе экспедиции В.В. Сапожникову удалось уточнить данные, касающиеся островов Находка, Эснермансале и Ягодный, расположенных на южном конце Тазовской губы. Вывод его был неожиданным: «На самом деле островов этих не существует, а упомянутые выше названия нужно прилагать к мысам» [19. С. 168].

Подводя итоги экспедиции в своём докладе на совместном заседании Института исследования Сиби-

ри, Общества естествоиспытателей и врачей при Томском университете и Общества естествоиспытателей при Пермском университете, состоявшемся в середине ноября 1919 г., В.В. Сапожников, отметив большую заслугу экспедиции полковника Д.Ф. Котельникова, «построившей знаки для следования пароходов, благодаря чему теперь в устьях Оби можно плыть спокойно», обратил внимание на необходимость «более глубокого обследования материка», чем в дальнейшем и предлагалось заняться ученым Института исследования Сибири [12. 19 нояб.].

В ранее цитированной статье «О работах Северной экспедиции летом 1919 года», написанной им вскоре после возвращения с Севера и опубликованной на страницах «Сибирской жизни», В.В. Сапожников наметил план дальнейшего изучения Севера и Северного морского пути.

«В интересах промышленности Сибири и обмена товарами с иностранными рынками, – писал он, – необходимо продолжать изучение условий плавания и устроить лучшую обстановку пути». В первую очередь, как полагал В.В. Сапожников, предстояло «изучить движение льдов, как в Карском море с проливами, так и в Обской губе, и в связи с этим точнее определить продолжительность сезона плавания». «Весь путь от Архангельска до бухты Находка при всех благоприятных условиях, – полагал он, – может потребовать 7–8 дней; принимая во внимание, что море и губа обычно открыты не меньше 1½ месяца, можно рассчитывать на три или, по крайней мере, на два двойных рейса. Привлекая большое число судов, наших и заграничных, можно будет обеспечить обмен во всей полноте потребности».

Во-вторых, по мнению В.В. Сапожникова, этот путь с определением глубин в различных направлениях необходимо было изучить более детально, чтобы исключить случайности. Далее, считал он, предстояло построить «специальный порт в Обской губе на случай, когда морские пароходы придут после того, как прекратится навигация по рекам; а это возможно, так как нередко лёд на губе в море становится позднее, чем на Оби» [12. 25 сент.].

В связи с этим, отметил В.В. Сапожников, возникла необходимость построить постоянную станцию или даже две на берегу Обской губы, которые зани-

мались бы как метеорологическими, так и гидрологическими наблюдениями.

Наряду с этим он предлагал оборудовать несколько радиостанций для «осведомлённости о состоянии пути на всём его протяжении», присоединив к этим станциям биологические лаборатории со специалистами по изучению фауны и флоры в интересах практики. Последнее, по его мнению, имело бы «особенный интерес для местной промышленности: рыболовства, пушного промысла и оленеводства». «Рыболовство же в Оби и Обской губе, – подчеркнул В.В. Сапожников, – при умелом ведении дела, может дать гораздо большие цифры, чем это имеется сейчас. ...Ни о технике, ни об экономике этого промысла мы не знаем почти ничего» [12. 25 сент.].

На последнем заседании естественно-исторического отдела Института исследования Сибири, состоявшемся 27 декабря 1919 г., была запланирована экспедиция на р. Таз и Тазовскую губу «с участием ботаников, зоологов, почвоведов, геолога, топографа с помощниками (всего 16 человек, и, кроме того, 15 рабочих)» [24. С. 12]. Она состоялась летом 1920 г. Её целью являлось исследование Обской и Тазовской губ «с физико-географической стороны (в связи с выяснением условий мореплавания), с ботанической (в связи с вопросом о восстановлении оленьих пастбищ), с зоологической (в связи с выяснением возможности использования богатых рыбных богатств края), со статистико-экономической (в связи с тем же вопросом и условиями быта инородцев) и с этнографически-археологической (также в связи с инородческим вопросом)» [Там же. С. 266].

Таким образом, в сложный период Гражданской войны совместными усилиями гидрографической экспедиции Д.Ф. Котельникова и экспедиции Института исследования Сибири во главе с профессором В.В. Сапожниковым в Обскую губу удалось значительно продвинуться не только в исследовании Северного морского пути в отношении торгового мореплавания, но и добиться существенных результатов в изучении прилегающей к нему территории в естественноисторическом отношении. Наряду с изучением растительного и животного мира учеными института выяснялись возможности хозяйственного освоения Севера Западной Сибири, что было осуществлено уже в советский период.

ЛИТЕРАТУРА

1. Развитие Северного морского пути. URL: <http://www.morvesti.ru/items/detail.php?ID=28072> (дата обращения: 31.11.2015).
2. Головин А.В. Европейские мореходы на Русском Севере: путешествия и геополитика XVI – XVII веков // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер. гуманитарные и социальные науки. 2015. № 3. С. 11–21.
3. Ляпустин С.Н. «О роли Б.А. Вилькицкого в исследовании Арктики и расширении борьбы с контрабандой биоресурсов на Дальнем Востоке страны» // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2012. № 4 (61). С. 111–117.
4. Колясов О.Г., Шайдунов В.Н. «М.В. Ломоносов и исследование Северного морского пути» // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2014. Т. 3, № 4 (04). С. 52–54.
5. Гончаров А.Е. «К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX века» // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350.
6. Ташлыков С.Л. Деятельность гидрографической службы Российского императорского флота по освоению Арктики // Вестник Мурманского государственного университета. 2014. Т. 17, № 3. С. 588–597.
7. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. М. : Морской транспорт, 1956–1969.
8. Субботин Е.П., Ситников М.Г. Начальник Северного морского пути Д.Ф. Котельников в Перми // Пермский дом в истории и культуре края: материалы Четвертой науч.-практ. конф. / МУК ОМБ Центр. Город. библиотека им. А.С. Пушкина; сост. и ред. Т.И. Быстрых. Пермь, 2011. С. 86–96.
9. Меркулов С.А. Профессор Томского университета Василий Васильевич Сапожников (1861–1924). Томск : Изд-во Том. ун-та, 2012. 128 с.

10. Котельников Дмитрий Фёдорович (1876–?). URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=5988&p=53808&hilit=%D0%94.%D0%A4.%D0%9A%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2#p53807> (дата обращения: 14.12.2015).
11. Сибирский вестник (орган Временного Сибирского правительства). 1918. 22 окт.
12. Сибирская жизнь (Томск). 1919.
13. Труды съезда по организации Института исследования Сибири. Томск, 1919.
14. Енисеец (Востротин) С.В. Северный морской путь. СПб., 1898. 40 с.
15. Вихман А.М. Морские сообщения Сибири. Красноярск, 1919. 40 с.
16. Кручинин А.С. Адмирал Колчак: жизнь, подвиг, память. М., 2011. 538 с.
17. Плотников И.Ф. Александр Васильевич Колчак. Жизнь и деятельность. Ростов-н/Д. : Феникс, 1998. URL: <http://militera.lib.ru/bio/plotnikov/11.html> (дата обращения: 04.12.15).
18. Некрылов С.А. Томский университет – первый научный центр в азиатской части России (середина 1870-х. гг. – 1919 г.). Томск : Изд-во Том. ун-та, 2011. Т. 2. 598 с.
19. Сапожников В.В., Никитина Е.В. Нижняя Обь и Обская губа в 1919 г. // Известия Русского географического общества. М. : Петроград, 1923. Т. 55. С. 125–180.
20. Сапожников В.В., Никитина Е.В. Поездка в низовье Оби и Обскую губу в 1919 г. (предварительное сообщение) // Известия Института исследования Сибири. № 2. Труды естественноисторического отдела. Томск, 1920. № 1. С. 1–7.
21. Сапожников В.В. Поездка в низовье Оби и Обскую губу в 1919 г. // Научная библиотека ТГУ. Отдел рукописей и книжных памятников. Л. 9–10.
22. Государственный архив Томской области. Ф. Р-26 (Институт исследования Сибири). Оп. 1.
23. Журналы заседаний отделов, Средне-Сибирского отделения и комиссий Института исследования Сибири (1919–1920 гг.) / отв. ред. С.Ф. Фоминых. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2014. 358 с.
24. Некрылов С.А., Фоминых С.Ф., Грибовский М.В. и др. Отделы, Средне-сибирское отделение и комиссии Института исследования Сибири (1919–1921 гг.) // Журналы заседаний отделов, Средне-Сибирского отделения и комиссий Института исследования Сибири (1919–1920 гг.) / отв. ред. С.Ф. Фоминых. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2014. С. 5–41.

Статья представлена научной редакцией «История» 19 апреля 2016 г.

EXPEDITIONS OF D. KOTELNIKOV AND V. SAPOZHNIKOV IN THE OB BAY (1919)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2016, 408, 117–124.

DOI: 10.17223/15617793/408/18

Raskolets Viktor V. Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: predator-101@mail.ru

Keywords: history of science; Northern Sea Route; Siberian Research Institute; Ob Bay; flora; astronomical and meteorological observations.

The organization and research activities of Kotelnikov's Northern expedition to the gulf of Ob-Taz as well as those of the expedition of the Siberian Research Institute headed by Professor V. Sapozhnikov are reconstructed in the article on the basis of archive materials, documentary publications and periodicals. The Government of Kolchak was known to be actively seeking supply channels through which foreign powers might render them military and economic aid. To this end, the Committee of the Northern Sea Route was established in April 1919. The main purpose of the committee was organization and regulation of export of Siberian raw materials and manufactured goods, import of foreign goods by the Northern Sea Route as well as looking out measures of improving the route. The Siberian Research Institute established in Tomsk in 1919 was also interested in the study of the region. The researchers of the Institute were granted an opportunity of organizing an expedition to the northern regions to do the botanical, geographical and magnetic survey of the region adjacent to the Ob Bay. During the Northern Expedition D. Kotelnikov managed to make land marking and erect navigation signs on both banks of the gulf of Ob-Taz from the bar of the Ob River to White Island as well as collect materials for sailing directions and sailing management in these regions. One of the aims of the expedition was to meet ships from Arkhangelsk delivering valuable "military cargo" such as officers, engineers, mechanics, agriculturists the Government of Kolchak was in need of. V. Sapozhnikov's expeditions succeeded in carrying out the study of meadow species composition in the lower reaches of the Ob and Irtysh region; exploring tundra vegetation as far as latitude N 70°; obtaining information concerning husbandry and agriculture development on the territory from Samarovo to Obdorsk; gathering a rich botanical collection, zoological and tundra soil samples. Besides they clarified the topographical data of the Taz Bay and made recommendations regarding the possibility of building a port in the Nakhodka Bay. One of the researchers of the Institute, S. Shubin, did magnetic research. It is emphasized that D. Kotelnikov's and V. Sapozhnikov's expeditions to the Ob Bay during the Civil War made a notable contribution to the study of Northern Siberia. Intensive research and economic development of the region continued in the soviet period.

REFERENCES

1. Morvesti.ru. (2011) *Razvitie Severnogo morskogo puti* [The development of the Northern Sea Route]. [Online] Available from: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=28072>. (Accessed: 31st November 2015).
2. Golovnev, A.V. (2015) European seafarers in the Russian North: voyages and geopolitics in the 16th and 17th centuries. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser. gumanitarnye i sotsial'nye nauki – Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Humanitarian and Social Sciences*. 3. pp. 11–21. (In Russian).
3. Lyapustin, S.N. (2012) O roli B.A. Vil'kitskogo v issledovanii Arktiki i rasshirenii bor'by s kontrabandoy bioresursov na Dal'nem Vostoke strany [The role of B.A. Vilkitsky in the Arctic research and the expansion of the fight against smuggling of bio-resources in the Far East of the country]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. 4 (61). pp. 111–117.
4. Kolyasov, O.G. & Shaydurov, V.N. (2014) M.V. Lomonosov i issledovanie Severnogo morskogo puti [M.V. Lomonosov and the study of the Northern Sea Route]. *Fundamental'nye i prikladnye issledovaniya v sovremennoy mire*. 3:4(04). pp. 52–54.
5. Goncharov, A.E. (2012) concerning the issue of the beginning of English-Russian trade via Northern Sea Route at the end of XIX century. *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. V.P. Astaf'eva – Bulletin of Krasnoyarsk State Pedagogical University*. 2. pp. 344–350. (In Russian).
6. Tashlykov, S.L. (2014) Hydrographic service of the Russian Imperial Navy and exploration of Arctic. *Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta – Vestnik of Murmansk State Technical University*. 17:3. pp. 588–597. (In Russian).

7. Belov, M.I. (1956–1969) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 vols]. Moscow: Morskoy transport.
8. Subbotin, E.P. & Sitnikov, M.G. (2011) [Head of the Northern Sea Route D.F. Kotelnikov in Perm]. *Permskiy dom v istorii i kul'ture kraya* [Perm house in the history and culture of the region]. Proceeding of the IV conference. Perm. pp. 86–96. (In Russian).
9. Merkulov, S.A. (2012) *Professor Tomskogo universiteta Vasilii Vasil'evich Sapozhnikov (1861–1924)* [Tomsk University Professor Vasily Sapozhnikov (1861–1924)]. Tomsk: Tomsk State University.
10. Polarpost.ru. (2014) *Kotel'nikov Dmitriy Fedorovich (1876–?)*. [Online] Available from: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=5988&p=53808&hilit=%D0%94.%D0%A4.%D0%9A%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2#p53807>. (Accessed: 14th December 2015). (In Russian).
11. *Sibirskiy vestnik*. (1918) 22 October.
12. *Sibirskaya zhizn'*. (1919).
13. Veynberg, B.P. (ed.) (1919) *Trudy s"ezda po organizatsii Instituta issledovaniya Sibiri* [Proceedings of the Congress on the organization of the Siberia Research Institute]. Tomsk.
14. Eniseets (Vostrotin), S.V. (1898) *Severnyy morskoy put'* [The Northern Sea Route]. St. Petersburg.
15. Vikhman, A.M. (1919) *Morskie soobshcheniya Sibiri* [Marine routes of Siberia]. Krasnoyarsk: Eniseyskaya gub. el.-tip.
16. Kruchinin, A.S. (2011) *Admiral Kolchak: zhizn', podvig, pamyat'* [Admiral Kolchak: life, feat, memory]. Moscow: AST; Astrel'; Poligrafizdat.
17. Plotnikov, I.F. (1998) *Aleksandr Vasil'evich Kolchak. Zhizn' i deyatel'nost'* [Alexander Kolchak. The life and work]. Rostov-on-Don: Feniks. [Online] Available from: <http://militera.lib.ru/bio/plotnikov/11.html>. (Accessed: 04th December 2015).
18. Nekrylov, S.A. (2011) *Tomskiy universitet – pervyy nauchnyy tsentr v aziatskoy chasti Rossii (seredina 1870-kh. gg. – 1919 g.)* [Tomsk State University – the first scientific center in the Asian part of Russia (mid-1870s–1919)]. Vol. 2. Tomsk: Tomsk State University.
19. Sapozhnikov, V.V. & Nikitina, E.V. (1923) Nizhnyaya Ob' i Obskaya guba v 1919 g. [The Lower Ob and the Ob Bay in 1919]. *Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva*. 55. pp. 125–180.
20. Sapozhnikov, V.V. & Nikitina, E.V. (1920) Poezdka v nizov'e Obi i Obskuyu gubu v 1919 g. (predvaritel'noe soobshchenie) [A trip to the lower reaches of the Ob and the Ob Bay in 1919 (preliminary report)]. *Izvestiya Instituta issledovaniya Sibiri*. 2:1. pp. 1–7.
21. Sapozhnikov, V.V. (1919) *Poezdka v nizov'e Obi i Obskuyu gubu v 1919 g.* [A trip to the lower reaches of the Ob and the Ob Bay in 1919]. Research Library of Tomsk State University. Department of Manuscripts and Literary Monuments. Pages 9–10.
22. State Archive of Tomsk Oblast (GATO). Fund R-26 (*Institut issledovaniya Sibiri* [Siberia Research Institute]). List 1.
23. Fominykh, S.F. (ed.) (2014) *Zhurnaly zasedaniy otdelov, Sredne-Sibirskogo otdeleniya i komissiy Instituta issledovaniya Sibiri (1919–1920 gg.)* [Journals of departmental meetings, the Central Siberian Branch and the Committee of the Siberia Research Institute (1919–1920)]. Tomsk: Tomsk State University.
24. Nekrylov, S.A. et al. (2014) Otdely, Sredne-sibirskoe otdelenie i komissii Instituta issledovaniya Sibiri (1919–1921 gg.) [Departments, the Central Siberian Branch and the Committee of the Siberia Research Institute (1919–1920)]. In: Fominykh, S.F. (ed.) *Zhurnaly zasedaniy otdelov, Sredne-Sibirskogo otdeleniya i komissiy Instituta issledovaniya Sibiri (1919–1920 gg.)* [Journals of departmental meetings, the Central Siberian Branch and the Committee of the Siberia Research Institute (1919–1920)]. Tomsk: Tomsk State University.

Received: 19 April 2016