

## ВОЕННЫЕ ГИДРОГРАФЫ РОССИИ В ПОЛЯРНЫХ ОКЕАНАХ

© В. В. ЛУКИН\*,<sup>1</sup> С. В. ТРАВИН\*\*,<sup>2</sup> Д. Л. ЩЕННИКОВ\*\*,<sup>3</sup>

\* Арктический и антарктический НИИ Росгидромета

\*\* Управление навигации и океанографии Минобороны России

E-mail: <sup>1</sup> lukin@aari.ru

<sup>2</sup> travin.s@mail.ru

<sup>3</sup> little1@mail.ru

13 октября 2017 г. исполнилось 190 лет со дня создания Гидрографической службы ВМФ России, отвечающей за безопасность кораблевождения и изучение океанов и морей. Арктика и Антарктика продолжают оставаться в фокусе постоянного интереса военных гидрографов. Большое число дореволюционных, советских и российских полярных экспедиций проводилось по инициативе или при участии Гидрографической службы, которая создала уникальную коллекцию морских карт, навигационных пособий на высокоширотные районы Арктики и Антарктики, разработала и внедрила радио- и спутниковые навигационные системы по определению местоположения кораблей. Используя самые современные технологии, военные гидрографы подробно изучили дно Северного Ледовитого океана, выпустив батиметрические карты этого региона, признанные Международным картографическим сообществом. Это позволило Российской Федерации подать заявку в ООН на владение нашей страной Арктическим континентальным шельфом, включая его подводные хребты. После экспедиции Ф. Ф. Беллингаузена и М. П. Лазарева в Южный океан в 1819—1821 гг. отечественные военные гидрографы приступили к планомерному изучению Антарктики с 1956 г., впервые описав многие новые географические объекты и подготовив новую коллекцию морских карт и навигационных пособий на этот регион. После серьезного перерыва в антарктических исследованиях в конце XX в. Гидрографическая служба ВМФ России вернулась в Антарктику в 2016 г., выполнив исследование в индо-океанском секторе по программе 61-й РАЭ.

Ключевые слова: гидрография, океанография, Арктика, Антарктика, морские карты, навигация, атласы, экспедиции, открытия, континентальный шельф, боевые походы, АПЛ.

13 (1) октября 1827 г. Указом Правительствующего Сената Российской империи при Морском министерстве было создано Управление генерал-гидрографа — предшественник Гидрографической службы ВМФ России. Его первым руководителем в должности генерал-гидрографа был назначен вице-адмирал, кавалер Г. А. Сарычев [7]. В 2017 г. исполнилось 190 лет со дня этого исторического события. За эти годы военные гидрографы нашей страны совершили немало географических открытий, подробно изучили почти все, даже крайне недоступные районы Мирового океана. Исторически в России ответственность за гидрографическую изученность, навигационную обстановку и обеспечение безопасности мореплавания в Мировом океане возложена на Гидрографическую службу ВМФ. Полярные регионы нашей планеты также находятся в сфере ее интересов ответственности. Не умаляя заслуг военных гидрографов в других районах Мирового океана, обратим внимание читателей на работу этих специалистов в Арктике и Антарктике.

Еще до создания Гидрографической службы российские военные моряки принимали активное участие в изучении арктических рубежей Российской империи. 3 января 1725 г. Указом Петра I была образована Великая северная экспедиция, основной задачей которой было картографирование арктического и дальневосточного побережий нашей страны. По своим организационным масштабам эта экспедиция не имела себе равных в мировом сообществе XVIII в. В ней принимали участие выдающиеся флотские офицеры России — В. И. Беринг, А. И. Чириков, М. П. Шпанберг, Д. Я. и Х. П. Лаптевы, Д. Л. Ов-

цын, С. Г. Малыгин, А. И. Скуратов, В. В. Прончищев, С. И. Челюскин, С. Л. Ваксель, Д. В. Стерлегов и еще 48 офицеров. Структура Великой северной экспедиции состояла из ряда региональных отрядов, которые с помощью нескольких примитивных парусных судов, а также сухопутных маршрутов создавали опись северного и восточного побережий Российской империи. Под руководством и при непосредственном участии этих выдающихся первопроходцев были составлены карты арктического побережья от устья Северной Двины до Берингова пролива и далее на юг до Японских островов. В результате этих работ в 1774 г. был опубликован Атлас Российский. На девятнадцати специальных картах Атласа была представлена вся территория Российской империи с пограничными землями [1]. В дальнейшем российские военные моряки периодически выполняли гидрографические исследования в Арктике. В 1765—1766 гг. под руководством капитана 1-го ранга В. Я. Чичагова была осуществлена попытка поиска морского прохода от Шпицбергена к Берингову проливу, однако путь участникам этой экспедиции преградили непроходимые морские льды и экспедиционный корабль был вынужден вернуться в порт приписки [1]. В 1779 г. были выполнены гидрографические исследования в Баренцевом и Норвежском морях на кораблях военной эскадры под командованием контр-адмирала С. П. Хметевского [7]. В 1785—1794 гг. на побережье Чукотского полуострова работала Северо-Восточная гидрографическая и астрономическая экспедиция под руководством капитан-командора И. И. Биллингса [7]. В 1820—1824 гг. были успешно проведены гидрографические исследования Новосибирских островов под руководством лейтенанта П. Ф. Анжу [7]. В эти же годы другая гидрографическая экспедиция под руководством лейтенанта Ф. П. Врангеля и мичмана Ф. Ф. Матюшкина выполнила опись северного побережья России от устья р. Колымы до о-ва Колючин у восточного побережья Чукотки [7]. В 1821—1824 гг. была проведена четырехлетняя экспедиция под командованием лейтенанта Ф. П. Литке по созданию карты западного и южного берегов Новой Земли, включая пролив Маточкин Шар [1]. После создания Гидрографического управления Морского министерства Российской империи этот вид исследований Арктики приобрел целенаправленный характер. Исходя из практических задач флота того исторического периода он охватывал работы в Белом, Баренцевом и Карском морях, а также на акваториях Охотского, Берингова и Чукотского морей от берегов Камчатки и Чукотки до Аляски. В 1832—1833 и в 1834—1835 гг. гидрографическими экспедициями под руководством мичмана П. К. Пахтусова были составлены карты восточного побережья Новой Земли [7].

Отечественные гидрографические исследования в первой половине XIX в. приобрели наибольшую активность на северо-восточных рубежах Российской империи, где российские купцы и промышленники стали активно обживать новые территории, включая северо-запад Американского континента. В 1799 г. в нашей стране была учреждена Российско-Американская компания, которая занималась управлением деятельностью российских поселений в Северной Америке на полуострове Аляска, Алеутских островах и Северо-западном побережье нынешних Канады и США до расположенного в 80 км к северу от современного г. Сан-Франциско форта Росс. Заселение этих территорий россиянами началось еще в первой половине XVIII в. [1]. В самом начале XIX в. Русская Америка была включена в состав Сибирского генерал-губернаторства России. Столицей Русской Америки был провозглашен г. Ново-Архангельск на о-ве Кадьяк.

Вполне естественно, что освоение новых территорий требовало их картографической изученности, что давало возможность утвердить права собственности России на новые земли. Первые такие исследования были сделаны военным геодезистом М. С. Гвоздевым в 1732 г. [7]. В 1803—1806 гг. Российско-Американская компания и Морское министерство России организовали первое кругосветное плавание российского флота по обеспечению деятельности русских поселений в Североамериканском регионе. Оно было выполнено на кораблях «Нева» и «Надежда» под командованием капитан-лейтенантов И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского [7]. В период с 1803 по 1853 г. военными кораблями России было совершено 60 морских кругосветных путешествий, подавляющее большинство которых предназначалось для обеспечения деятельности наших соотечественников в Северной Америке. Для сравнения сообщим, что общее число российских кругосветных плаваний за этот период значительно превышало подобный показатель для таких признанных морских мировых держав, как Великобритания и Франция, вместе взятых [20]. В 1821 г. на бриге «Головин» под командованием капитан-лейтенанта В. С. Хромченко была выполнена опись северо-западных берегов Аляски [7]. В 1838 г. на бриге «Полифем» под командованием военного гидрографа А. Ф. Кошеварова были выполнены съемка и картографирование участка побережья Аляски от мыса Лисберн до ее крайней северной точки — мыса Барроу [7]. В 1842—1845 гг. лейтенант Л. А. Загоскин обследовал на Аляске бассейны рек Юкон и Кускоквим и составил опись значительной части территории Русской Америки [20]. В 1867 г. царское правительство продало свои владения в Северной Америке правительству США, но вклад российских гидрографов и геодезистов нашел свое достойное место в изучении и освоении этого региона планеты.

Продажа Русской Америки, обострение политико-экономических отношений с Японией и большая заинтересованность российских купцов начать из Западной Сибири торговые операции зерном и лесом с европейскими странами обратили внимание Гидрографического управления Морского министерства Российской империи на необходимость изучения навигационной обстановки в Карском море [16].

В 1894—1896 гг. гидрографическая экспедиция под руководством подполковника Корпуса морских штурманов А. И. Вилькицкого выполнила опись устьев рек Оби и Енисея и прилегающей к ним части Карского моря [6]. С 1898 по 1904 г. на акватории Карского моря работала специально созданная Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, которую последовательно возглавляли: полковник А. И. Вилькицкий (1898 г., 1900—1901 гг.), капитан 2-го ранга А. И. Варнек (1899, 1902 гг.) и полковник Ф. К. Дриженко (1903—1904 гг.) [7].

Одним из важнейших этапов российских исследований Арктики в начале XX в. стала полярная экспедиция под руководством барона Э. В. Толля на парусно-паровой шхуне «Заря» в 1900—1902 гг. Хотя эта экспедиция была организована Российской Императорской академией наук, в ее состав были официально включены три строевых флотских офицера: лейтенанты Н. Н. Колмейцев — командир корабля, Ф. А. Матисен — геодезист-метеоролог и А. В. Колчак — гидрограф, гидролог, магнитолог. Все они внесли большой вклад в выполнение программы экспедиционных исследований. Несмотря на то что основная цель экспедиции Э. В. Толля — поиск и открытие гипотетической Земли Санникова — не была достигнута, а ее руководитель вместе с некоторыми своими спутниками пропал без вести во время перехода с о-ва Бенетта

на дрейфующее во льдах судно, программа морских научных наблюдений позволила получить уникальные сведения о ледовом и гидрологическом режимах Карского и Сибирского морей [13]. Последнее было официально переименовано в море Лаптевых постановлением ЦИК Совнаркома СССР летом 1935 г. Результаты этих исследований опубликованы в 1909 г. в книге А. В. Колчака «Лед Карского и Сибирского морей» [11]. 30 января 1906 г. Совет Императорского Русского географического общества наградил лейтенанта А. В. Колчака своей высшей наградой — золотой Константиновской медалью — за участие в экспедиции Э. В. Толля и за путешествие на о-в Бенетта [13]. Примечательно, что А. В. Колчак стал третьим обладателем этой высшей награды РГО за полярные исследования. До него такая медаль вручалась Ф. Нансену и А. Э. Норденшельду. В фондах Санкт-Петербургского городского отделения Русского географического общества и по сей день хранятся три морские навигационные карты, составленные лично А. В. Колчаком.

После поражения России в войне с Японией 1904—1905 гг. для государственного руководства нашей страны совершенно очевидным стало понимание военно-стратегического значения трассы Северного морского пути из Атлантического океана в Тихий вдоль побережья Сибири. В то же время к началу XX в., гидрографическая изученность этой трассы была чрезвычайно незначительной для осуществления крупных морских транспортных операций, так как она ограничивалась в XVIII и XIX вв. узкой прибрежной полосой сибирских морей. Для решения этой проблемы в 1909 г. на Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге были построены два ледокольных транспорта «Таймыр» и «Вайгач», предназначенные для проведения гидрографических и гидрометеорологических работ в Арктике. По сути это были первые исследовательские корабли русского Военно-морского флота, предназначенные для ледовых плаваний. В их проектировании активное участие принял выдающийся отечественный кораблестроитель, будущий академик А. Н. Крылов. Первыми командирами транспортов «Таймыр» и «Вайгач» были назначены участники полярной экспедиции на шхуне «Заря» лейтенанты А. В. Колчак и Ф. А. Матисен. В начале 1910 г. «Таймыр» и «Вайгач» совершили переход из Санкт-Петербурга во Владивосток через Индийский океан. По приходу судов во Владивосток, Главное гидрографическое управление Морского министерства Российской империи в августе 1910 г. учредило Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана. Ее начальником был назначен генерал корпуса гидрографов И. С. Сергеев [7]. В связи с тяжелой болезнью И. С. Сергеева, случившейся во время первого экспедиционного рейса к берегам Чукотки, новым начальником экспедиции был назначен командир «Таймыра» капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий, командиром второго транспорта («Вайгач») был капитан 2-го ранга П. А. Новопашенный. С 1910 по 1915 г. ледокольные транспорты выполнили четыре арктических рейса, а в сентябре 1915 г. прибыли в Архангельск, полностью завершив программу экспедиции. Летом 1911 г. ледокольный транспорт «Вайгач» подошел к о-ву Врангеля, открытому в 1867 г. американским китобоем Т. Лонгом и названного им по имени российского полярного исследователя Ф. П. Врангеля. Моряки Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана установили на о-ве Врангеля государственный флаг Российской империи, тем самым включив этот остров в территорию России [18]. В конце августа 1913 г. участниками той же экспедиции были открыты южное и восточное побережья большой неизвестной земли, которая по их предложению была названа Землей Николая II, а один

из крупных островов вблизи нее — островом Цесаревича Алексея [10]. В советский период в 1926 г. Постановлением Президиума ЦИК СССР она была переименована в Северную Землю, а остров — в Малый Таймыр.

Как правило, ледокольные транспорты возвращались после летних работ в Арктике во Владивосток, а осенью 1914 г. руководством экспедиции было принято решение зимовать в проливе, разделяющем п-ов Таймыр и Землю Николая II. Уже в советское время он был назван проливом Вилькицкого — по имени начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана Б. А. Вилькицкого. Нотой от 20 сентября 1916 г. Министерство иностранных дел Российской империи информировало своих союзников по Антанте и нейтральные государства в период Первой мировой войны о включении вновь открытых арктических земель и островов, являющихся продолжением на север Сибирского континентального плоскогорья, в состав Российской империи [20]. Деятельность Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана стала последним крупным географическим событием царской России.

В 1898 г. в г. Александровске-на-Мурмане (ныне г. Полярный) была организована Мурманская промысловая экспедиция под руководством морского биолога Н. М. Книповича и германского гидрографа и биолога Л. Л. Брейтфуса на первом в мире научно-промысловом судне «Андрей Первозванный» [16]. В период с 1898 по 1908 г. этой экспедицией был собран обширный гидробиологический, океанографический и гидрографический материал по изучению акватории Баренцева моря. Это позволило Л. Л. Брейтфусу подготовить и издать первую батиметрическую карту и карту течений Баренцева моря. С 1912 г. Л. Л. Брейтфус возглавлял гидрометеорологическую часть Главного гидрографического управления Морского министерства Российской империи, которая была образована в 1896 г. При его непосредственном участии в дореволюционный период были созданы четыре гидрометеорологические станции в Карском море (Югорский Шар — сентябрь 1913 г., Болванский Нос (о-в Вайгач) — 1914 г., Марре-Сале (п-ов Ямал) — сентябрь 1914 г., о-в Диксон — сентябрь 1916 г.), на о-ве Диксон в 1915 г. была построена радиостанция [18]. В 1914 г. по инициативе Л. Л. Брейтфуса в Арктике были впервые использованы самолеты для поиска пропавших полярных экспедиций под руководством Г. Л. Брусилова и В. А. Русанова. Первые полеты в Арктике на гидросамолете совершил морской летчик Главного гидрографического управления поручик Я. И. Нагурский. Они проходили вдоль северо-западного побережья Северного острова Новой Земли. В 1914 г. Л. Л. Брейтфус получил российское гражданство и продолжал служить в Гидрографическом управлении. Уже при советской власти в 1920 г. он участвовал в операциях по спасению ледокола «Соловей Будимирович» (в советское время переименован в «Малыгин») и возвращении в советскую Россию из Великобритании ледокола «Святогор» (ныне ледокол «Красин»). В 1921 г. он уехал за границу [4].

В советский период руководство РСФСР продолжало уделять большое внимание изучению и освоению Арктики. 26 марта и 9 апреля 1918 г. Главное гидрографическое управление представило в Коллегию народного комиссариата по морским делам доклад о восстановлении гидрографических работ на Севере России [8]. 2 июля 1918 г. Совнарком (СНК) принял постановление, подписанное В. И. Лениным, об отпуске миллиона рублей на снаряжение Гидрографической экспедиции Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана [2]. К сожалению, это решение не было осуществлено: 2 августа 1918 г. в Архангельске был высажен англо-французский десант, при содей-

ствии которого в городе было создано белогвардейское «Правительство Севера России». 4 сентября того же года англо-французские и белогвардейские позиции были усилены американскими войсками, прибывшими морским десантом в Архангельск [2]. Бурные политические события, последовавшие за Великой Октябрьской революцией 1917 г., привели к расколу бывших единомышленников — полярных гидрографов России. Часть из них поддержала новую власть, другие перешли в стан ее врагов, погибнув в сражениях Гражданской войны или закончив свою жизнь в эмиграции. К последним относились командиры Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 гг. капитаны 2-го ранга Б. А. Вилькицкий и П. А. Новопащенный [20]. Белогвардейское правительство на Русском Севере присвоило Б. А. Вилькицкому звание контр-адмирала и направило ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач» в устье рек Оби и Енисея для организации морской поддержки белогвардейских войск Верховного правителя России адмирала А. В. Колчака — еще одного героического отечественного полярного исследователя начала XX в. [20].

Известными представителями военных гидрографов, которые приняли советскую власть, стали участники Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана Н. И. Евгенов и Б. А. Давыдов.

Лейтенант Н. И. Евгенов — один из первых российских моряков, увидевший берега неизвестной земли, которая получила название Земля Николая II. В годы советской власти он (в 1920 г.) принял участие в гидрографических работах по составлению описи устьевых участков рек Лена и Оленек, которые послужили основой для создания специализированных атласов этих районов Сибири. В 1924 г. Н. И. Евгенов выполнял гидрографические работы у западного побережья Новой Земли. В том же году разработал методику выявления мелководных участков моря с помощью аэровизуальных наблюдений с борта самолета, приняв непосредственное участие в полетах над акваторией Карского моря с одним из создателей отечественной полярной авиации летчиком Б. Г. Чухновским. На выявленные таким образом мелководные участки морей, представляющие навигационную опасность мореплаванию, направлялись гидрографические суда для выполнения промерных работ. В период с 1926 по 1931 г. Н. И. Евгенов руководил морской частью Карских товарообменных операций по перевозкам сибирского зерна и леса в Архангельск по рекам Обь и Енисей через акваторию Карского моря. С целью обеспечения этих операций он создал специализированное Синоптическое бюро и Штаб морских арктических операций. Эти научно-административные оперативные подразделения стали основой для дальнейшего управления морскими операциями на трассе Северного морского пути по всей ее протяженности. В 1930 г. под его руководством была издана Лоция Карского моря и Новой Земли — первый специализированный труд по обеспечению судоходства в Карском море. С 1928 по 1931 г. Н. И. Евгенов работал помощником начальника картографического сектора Гидрографического управления ВМФ [4, 10].

Коллега Н. И. Евгенова по Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, лейтенант Б. В. Давыдов, служил на ледокольном транспорте «Таймыр», на котором в 1910 и 1911 гг. были проведены опись и съемка побережья Чукотки от мыса Дежнева до устья р. Колымы. Выпускник Гидрографического отделения Николаевской морской академии Б. В. Давыдов лично возглавил астрономические наблюдения на созданных по побережью геодезических знаках. В 1913 г. лейтенант Б. В. Давыдов был назначен начальником

Гидрографической экспедиции Тихого океана. С 1913 по 1919 г. он принимал участие в съемках побережья Охотского моря и берегов п-вов Камчатка. В 1922 г. под его руководством была опубликована «Люция побережий РСФСР Охотского моря и Восточного побережья Камчатки». В начале лета 1924 г. Б. В. Давыдов назначен командиром канонерской лодки «Красный Октябрь», в которую был переоборудован бывший портовый ледокол «Надежный» [4]. На этом корабле Б. В. Давыдов выполнил плавание к берегам о-ва Врангеля для утверждения там советского суверенитета и выдворения с него группы эскимосов, доставленных канадской экспедицией В. Стефанссона в 1922 г. Примечательно, что В. Стефансон объявил о-в Врангеля собственностью Великобритании, что полностью противоречило ноте МИД Российской империи от 20 сентября 1916 г., когда правительство Великобритании не возражало против российских территориальных притязаний на арктические острова и земли, включая о-в Врангеля. 20 августа 1924 г. моряки экипажа канонерской лодки «Красный Октябрь» установили на о-ве Врангеля государственный флаг СССР [2]. Эти политические события, произошедшие на крайнем северо-востоке нашей страны, стали основой для публикации Меморандума Народного комиссариата иностранных дел СССР, который подтвердил положения ноты МИД Российской империи от 1916 г. [20]

21 февраля 1920 г. части Красной Армии вступили в г. Архангельск, завершив его оккупацию войсками стран Антанты. В апреле 1920 г. Комитет Северного морского пути Сибирского ревкома и Главное гидрографическое управление подготовили совместное предложение по строительству радиостанции в проливе Маточкин Шар и на мысе Желания на Новой Земле [2]. В июле—октябре 1920 г. в Карском и Баренцевом морях были возобновлены работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр», «Арктур», «Беднота», «Пахтусов», «Бонни». 19 ноября 1922 г. вышло постановление Госплана СССР о заселении Новой Земли и о постройке новой радиостанции в Маточкином Шаре и на мысе Желания, а 8 декабря 1922 г. состоялось межведомственное совещание при Главном гидрографическом управлении о дальнейшем развитии арктического мореплавания.

20-е годы прошлого века проходили под знаком сложных международных проблем по утверждению советского суверенитета над Землей Франца-Иосифа, Новой Землей, Северной Землей и о-вом Врангеля. Основные противоречия по этим вопросам существовали у правительства СССР с правительствами Норвегии, США и Канады. Существенными аргументами на право установления государственного суверенитета по существовавшим в то время нормам международного права были наличие «эффективной оккупации» территории (постоянные поселения) и существование подробного картографического материала. Правовой основой для установления суверенитета СССР над этими арктическими территориями стало Постановление Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», подписанное М. И. Калининным и А. С. Енукидзе, текст которого гласил: «Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР постановляет:

Объявляются территорией Союза ССР все, как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем, земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего Постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенных в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до Северного

полюса в пределах между меридианом тридцать два градуса четыре минуты тридцать пять секунд восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-губы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом сто шестьдесят восемь градусов сорок девять минут тридцать секунд западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомида в Беринговом проливе».

Таким образом, на отечественных политических картах мира появились две пунктирные линии, сходящиеся на Северном полюсе. Вдоль этих линий было написано «Полярные владения СССР» [2]. Подобное определение в дальнейшем внесло немало домыслов о существовании советского арктического сектора. Дело в том, что в тексте вышеназванного постановления нет ни одного упоминания о морских пространствах в Арктике, относящихся к СССР. В этом документе речь идет только о землях и островах, уже открытых и которые могут быть открыты в пределах данного долготного сектора.

С целью закрепления за СССР вышеназванных арктических архипелагов и островов в Совнарком СССР принимают несколько решений о их заселении гражданами нашей страны. В начале 1920-х гг. на Новой Земле стали создаваться поселения коренных народов Севера — ненцев, которые проживали до этого на юго-восточном побережье Баренцева моря. В летнюю навигацию 1926 г. на о-ве Врангеля были организованы полярная метеорологическая станция и фактория. Первыми советскими жителями этого острова стали полярники и чукотские охотники [2]. Руководил этим постоянным поселением Г. А. Ушаков. 30 августа 1929 г. на о-ве Гукера была открыта полярная станция «Бухта Тихая» [2], первая отечественная научная станция на Земле Франца-Иосифа. В июле—сентябре 1930 г. экспедиция Всесоюзного арктического института на ледоколе «Георгий Седов» организовала полярную станцию на о-ве Домашний в районе западного побережья Северной Земли. Для дальнейшего картографического изучения земли эта станция стала опорной экспедиционной базой, открытой в 1913 г. сотрудниками Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. С 1930 по 1932 г. четыре полярника (Г. А. Ушаков, Н. Н. Урванцев, С. П. Журавлев и В. В. Ходов) со своей базы на о-ве Домашнем установили, что Северная Земля представляет собой огромный архипелаг, состоящий из четырех больших островов (Большевик, Октябрьская Революция, Комсомолец, Пионер) и группы мелких островов, в основном расположенных по его западному побережью.

Масштабная транспортная деятельность на трассе Северного морского пути началась в летнюю навигацию 1932 г., когда ледокольный пароход «Сибиряков» впервые в истории арктического мореплавания прошел маршрут от Архангельска до Берингова пролива за одну летнюю навигацию. 17 декабря 1932 г. Постановлением Совета Народных Комиссаров (СНК) СССР № 1873 было образовано Главное управление Северного морского пути при Совнаркоме СССР (ГУСМП), на которое были возложены все вопросы народнохозяйственного освоения Арктического региона нашей страны и транспортное обеспечение морских и воздушных операций [2]. Декретом ГУСМП от 25 июня 1933 г. № 1606 при нем было создано Гидрографическое управление (ныне Гидрографическое предприятие Минтранса России), в задачи которого входило гидрографическое и навигационное обеспечение плаваний судов по арктическим морям (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) от Новоземельских островов до Берингова пролива. Заместителем начальника этого

управления был назначен Н. И. Евгенов [3]. Сфера компетенции Гидрографической службы ВМФ в Арктике была сконцентрирована на работах в акваториях Белого, Баренцева, Гренландского и Норвежского морей и в Арктическом бассейне — глубоководной части Центрального полярного бассейна Северного Ледовитого океана. На этих акваториях осуществлялась оперативная и стратегическая деятельность Северного флота. В то же время гидрографы ВМФ и ГУСМП начиная с летней навигации 1936 г. осуществляли совместные операции на акваториях морей Сибирского шельфа по переводу боевых и вспомогательных кораблей ВМФ Северного флота в Тихоокеанский регион. Первый такой поход был выполнен эскадренными миноносцами «Сталин» (командир капитан 3-го ранга М. Г. Сухоруков) и «Войков» (командир капитан-лейтенант В. Н. Обухов) из Ленинграда во Владивосток летом 1936 г. [20]. С 30 июля по 22 сентября под проводкой ледоколов ГУСМП боевые корабли отечественного ВМФ впервые прошли по трассе Северного морского пути.

В 1940 г. по приказу народного комиссара ВМФ СССР адмирала Н. Г. Кузнецова был организован первый переход подводной лодки с Северного на Тихоокеанский флот по трассе СМП под проводкой линейных ледоколов ГУСМП. Этот поход был выполнен подводной лодкой Щ-423 под командованием капитана 3-го ранга И. М. Зайдулина. 5 августа 1940 г. Щ-423 вышла из Кольского залива и 9 сентября 1940 г. прибыла в бухту Провидения. После технического осмотра и пополнения судовых запасов подводная лодка в сопровождении кораблей Тихоокеанского флота 17 октября прибыла во Владивосток. Это было первое плавание советской подводной лодки по трассе СМП.

В период Великой Отечественной войны с целью усиления боевой мощи Северного флота летом 1942 г. была осуществлена операция по переводу бригады эскадренных миноносцев в составе: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный» во главе с лидером — «Баку» с Тихого океана в Мурманск. Бригадой командовал капитан 2-го ранга В. Н. Обухов. Поход осуществлялся в период с 15 июля по 14 октября 1942 г. По трассе Северного морского пути он проходил под проводкой линейных ледоколов ГУСМП [20].

«Холодная война», наступившая в 1946 г., преобразовала акватории Северного Ледовитого, Тихого и Атлантического океанов в наиболее перспективные театры военных действий между США и их союзниками, с одной стороны, и СССР и странами Варшавского договора — с другой. При этом Северный и Тихоокеанский флоты ВМФ СССР получили новое стратегическое предназначение. В то же время мощности отечественной судостроительной промышленности, расположенные на Дальнем Востоке (в городах Комсомольск-на-Амуре и Большой Камень), не могли самостоятельно обеспечить растущие потребности Тихоокеанского флота в его обеспечении современными боевыми кораблями и вспомогательными судами, так как основные верфи СССР находились в его европейской части: Ленинграде (Санкт-Петербург), Молотовске (Северодвинск), Горьком (Нижний Новгород), Калининграде, Николаеве, Херсоне, Керчи и Феодосии. В связи с этим трасса Северного морского пути вновь приобрела важное оперативно-стратегическое значение для перевода военных кораблей с запада на восток нашей страны. В 1949 г. был организован перевод трех дизель-электрических подводных лодок с Кольского полуострова во Владивосток. Экспедиция особого назначения (ЭОН) была проведена за две летние навигации 1949 и 1950 гг., так как сложные ледовые условия на трассе привели к вынужденной зимовке каравана подводных лодок

в порту Тикси. В 1950 г. за одну навигацию был осуществлен перевод шести дизель-электрических лодок по этой же трассе. С 1954 по 1980 г. ВМФ СССР организовал 19 ЭОН, с помощью которых на Тихоокеанский флот по трассе Северного морского пути было переведено в общей сложности 88 подводных лодок и 32 крупных надводных боевых корабля [12]. Эти операции требовали серьезного специального гидрографического, гидрометеорологического и ледового обеспечения безопасности плавания, которые совместно выполнялись специалистами Гидрографической службы Северного флота, ГУСМП, Минморфлота СССР и Главного управления гидрометеослужбы (ГУГМС) при Совмине СССР. Принятие на вооружение в ВМФ СССР атомных подводных лодок (АПЛ), которые могли совершать многодневные автономные плавания под дрейфующими льдами, расширило географию подобных экспедиций. Походы советских АПЛ на новые тихоокеанские базы с Кольского полуострова проходили по глубоководным районам Арктического бассейна, нередко с заходами на научные дрейфующие станции Арктического и антарктического НИИ (ААНИИ) «Северный полюс» (СП). Первый такой поход был выполнен многоцелевой АПЛ К-115 (командир капитан 2-го ранга И. Р. Дубяга) в период с 3 по 17 сентября 1963 г. с заходом 10 сентября 1963 г. на дрейфующую станцию «Северный полюс-12» (начальник Л. Н. Беляков). Аналогичный переход совершил атомный подводный ракетоносец К-178 (командир капитан 1-го ранга А. П. Михайловский) [4]. 20 сентября АПЛ К-178 всплыла в разводе в районе расположения дрейфующей станции «СП-10» (начальник Ю. Б. Константинов) и 22 сентября совершила три всплытия в районе дрейфующей станции «СП-12». В дальнейшем подобные походы выполнялись неоднократно [12]. Кроме выполнения чисто навигационных задач, проводились разнообразные исследовательские работы, а также испытания новых средств вооружений, связи, навигации и гидролокации. Во всех походах непосредственное участие принимали специалисты Гидрографической службы ВМФ.

Для отработки методики и технических средств гидрографических исследований Арктического бассейна в 1959 г. в период проведения Воздушной высокоширотной экспедиции (ВВЭ) «Север-11» ААНИИ ГУГМС при СМ СССР на дрейфующий лед была отправлена группа военных гидрографов под руководством А. И. Сорокина. Эти военные специалисты создали методические основы проведения гидрографических исследований с дрейфующих арктических льдов [4]. Весной 1961 г. в состав работ ВВЭ «Север-13» был включен специальный отряд военных гидрографов под руководством капитана 1-го ранга Л. И. Сенчуры. Авиадесантным методом с помощью вертолетов МИ-4 они проводили промер глубин в районе недавно открытого подводного хребта Ломоносова, морфологические особенности которого к этому времени были изучены явно недостаточно, что могло создавать навигационные опасности для подводного кораблевождения [5]. Географическое название «Хребет Ломоносова», несмотря на его частое упоминание в научной литературе 1950—1960-х гг., было официально принято только 16 мая 1974 г. Постановлением Президиума Академии наук СССР № 426. Гидрографические работы в ВВЭ «Север-13» были связаны с обеспечением планируемого экспериментального похода советской АПЛ к географической точке Северного полюса. Данный поход был успешно осуществлен в июле 1962 г. на АПЛ К-3, которой позднее было присвоено название «Ленинский комсомол» (командир капитан 2-го ранга Л. М. Жильцов) [12]. В марте—мае 1962 г. гидрографические исследования в Арктическом бассейне были продолжены силами специально

созданной в Архангельске ВВЭ «Север-62» Северного флота [8]. Промерные работы были дополнены комплексом специализированных геофизических (сейсмических, гравиметрических и магнитных), океанологических и астрономических наблюдений. Различие двух экспедиций «Север» заключалось в пространственных масштабах выполнения работ. Если основой экспедиции «Север» ААНИИ стали океанографические и гидроакустические исследования, то в экспедиции «Север» Северного флота ВМФ СССР главное направление деятельности — промер глубин, гравиметрические и геомагнитные исследования [8]. В последних большое участие принимали специалисты НПО «Севморгеология» (Ленинград). Экспедиции «Север» ААНИИ и Северного флота различались по своим цифровым обозначениям: экспедиции ААНИИ — по порядковым номерам, а военно-морские экспедиции — по годам их выполнения. Нередко ледовые базы ВВЭ Северного флота размещались на дрейфующих станциях «Северный полюс» ААНИИ.

К 60-м гг. XX в. гидрографическая изученность Северного Ледовитого океана была совершенно незначительной. Она основывалась на результатах измерения глубин с дрейфующих судов («Фрам», «Георгий Седов»), научных станций «Северный полюс» и авиадесантных отрядов ВВЭ «Север» ААНИИ. При этом подобные измерения носили не системный характер, а отражали общую генеральную картину рельефа дна Северного Ледовитого океана. В этом направлении следует особенно выделить работы ВВЭ «Север-7» и «Север-8» в 1955 и 1956 гг., которые выполнялись по программе, разработанной сотрудниками ААНИИ В. Т. Тимофеевым и Я. Я. Гаккелем. По результатам проведения крупномасштабных съемок рельефа дна была построена генеральная батиметрическая карта Арктического бассейна, которая отражала основные крупные морфологические черты рельефа этого региона, выявленные к концу 1950-х гг. Однако она не соответствовала требованиям, предъявляемым к морским навигационным картам, и могла использоваться только в качестве дополнительного справочного материала.

Работы ВВЭ «Север» Северного флота выполнялись при строгом соблюдении методических указаний для составления морских навигационных карт различных масштабов. Промеры глубин производились с помощью эхолотов НЭЛ-5 и НЭЛ-6, установленных на бортах вертолетов МИ-4 и МИ-8 и самолетов АН-2. Определение места промера глубин проводилось астрономическим методом по Солнцу и звездам, а в последующие годы по радионавигационным системам «Маршрут» и «Омега». ВВЭ «Север» Северного флота ежегодно выполнялись с 1962 по 1989 г. Их начальниками были капитаны 1-го ранга: Л. И. Сенчура — 1961—1966 гг., С. К. Немилев — 1967—1969 гг., Н. К. Тимошенко — 1970—1972 гг., С. А. Фридман — 1973—1977 гг., В. А. Баранов — 1978—1984 гг., А. П. Макорта — 1985—1989 гг. [8]. За 28 лет ВВЭ «Север» ВМФ СССР подробными гидрографическими исследованиями была покрыта практически вся акватория Арктического бассейна. Образовавшиеся разрывы в промерах, а также в прикромочных районах ледяного покрова были дополнены измерениями, выполненными во время подледных арктических походов советских АПЛ. За 29 лет силами ВВЭ «Север» Северного флота с дрейфующих льдов было выполнено 21 120 измерений глубин с помощью эхолотов, 17 426 измерений с помощью сейсмозондирования и 90 716 км промеров с помощью АПЛ [17]. Плотность измерений глубин над подводными хребтами составляла 5 км между точками промеров, а над абиссальными котловинами — 15 км. Был подробно изучен рельеф дна таких крупных орографиче-

ских систем, как хребет Ломоносова (1961, 1962, 1964, 1969, 1971, 1972, 1976, 1977, 1982, 1990 гг.), хребет Гаккеля (1965, 1966, 1968, 1972, 1984, 1985 гг.), поднятие Нортуинд (1967, 1969, 1981 гг.), Чукотское поднятие (1967, 1979, 1981 гг.), хребет Альфа-Менделеева (1966, 1970, 1971, 1974, 1975, 1976, 1979, 1983, 1984 гг.), котловина Нансена (1963, 1964, 1966, 1983, 1986, 1988 гг.), котловина Амундсена (1966, 1968, 1969, 1972, 1985 гг.), котловина Подводников (1964, 1970, 1980 гг.), котловина Макарова (1971, 1976 гг.), котловина Стефансона (1978 г.), Чукотская котловина (1967 г.), континентальные склоны: Шпицберген—Земля Франца-Иосифа (1963, 1986, 1988 гг.), Баренцево-Карский (1965, 1983, 1987 гг.), Восточно-Сибирское море (1970, 1980, 1982 гг.), Чукотское море (1981 г.) [17]. Благодаря огромному и уникальному труду военных гидрографов акватория Арктического бассейна стала своеобразным «внутренним морем» нашей страны, в толще которого свободно ориентировались наши отечественные АПЛ. Результаты гидрографических и геофизических исследований Арктического бассейна, внедрение современных средств подводной навигации в значительной мере обеспечили успешное выполнение оперативно-стратегических задач атомного подводного флота ВМФ СССР, что позволило превратить этот район Мирового океана в один из главных центров сдерживания противников нашей страны в «холодной войне» [12]. За успешное решение задач гидрографического изучения Арктического бассейна в целях укрепления оборонного комплекса и народного хозяйства страны группа специалистов Главного управления навигации и океанографии Минобороны СССР в 1986 г. была удостоена Государственной премии СССР [8].

В начале 1970-х гг. Главный штаб ВМФ СССР принял решение о разработке и издании многотомной серии «Атлас океанов», в которой должны быть представлены современные сведения о всех океанах планеты. Эта работа была возложена на различные организации Минобороны СССР, ведущую роль играло ЦКП ВМФ. В 1980 г. был опубликован 3-й том этой серии — «Атлас Северного Ледовитого океана», на 174 тематических картах которого подробно изложены сведения о океане по семи разделам: история исследований, дно, климат, гидрология, гидрохимия, биогеография, справочные данные. Главным редактором этого тома был Адмирал Флота СССР С. Г. Горшков.

Составление морских навигационных карт Арктического бассейна и генеральной карты рельефа дна Северного Ледовитого океана было закончено в конце XX в. В 1998 г. Россия первой опубликовала батиметрическую карту Северного Ледовитого океана масштаба 1: 5 000 000 в стереографической проекции, с изобатами через 200 м на глубоководную часть. На Международной картографической выставке 1999 г. в Канаде эта карта удостоена специального диплома за «Выдающееся картографическое произведение» [17]. Эта работа позволила обеспечить не только деятельность отечественных АПЛ, но и освоить атомными ледоколами и транспортными судами высокоширотные трассы Северного морского пути, а также обосновать положение внешней границы континентального шельфа российской Арктики. Дальнейшее развитие российских гидрографических исследований Арктического бассейна позволило откорректировать некоторые участки дна и в 2002 г. издать новую батиметрическую карту «Центральный Арктический бассейн» масштаба 1: 2 500 000 в стереографической проекции на четырех листах [17]. 18 февраля 2003 г. постановлением Правительства Российской Федерации творческому коллективу сотрудников Главного управления навигации и океанографии Минобороны России, Всероссийского НИИ геологии и минеральных ресурсов Мирового

океана Роснедр и Арктического и антарктического НИИ Росгидромета была присуждена премия правительства Российской Федерации за создание карт рельефа дна Северного Ледовитого океана для решения многоотраслевых задач и реализации национальных интересов России в Арктике.

Большое внимание специалистов Гидрографической службы ВМФ СССР уделялось работам по совершенствованию навигационного обеспечения плавания надводных и подводных кораблей в Арктике. В 1968 г. были начаты государственные испытания радиосистемы дальней навигации РСДН-20 «Маршрут», а в 1972 г. она была введена в эксплуатацию [12]. Данная система представляла собой 3—4 передающие радиостанции, установленные по широтному кругу на территории СССР. Данные радиостанции излучали сверхдлинные волны, которые распространялись, в том числе и под водой, на расстоянии до 10 000 км. Приемоиндикаторы РСДН-20 «Маршрут», расположенные на подвижных транспортных средствах, в том числе и на АПЛ, имели возможность получать 3—4 радиопеленга от передающих станций и практически непрерывно контролировать свое местоположение. Разработанные для кораблей ВМФ приемоиндикаторы «ОМАР» позволяли принимать сигналы с передающих станций не только отечественной системы «Маршрут», но и с аналогичной американской глобальной системы «Омега». На акватории Баренцева моря Гидрографическая служба Северного флота в 1976 г. установила другую среднemasштабную радионавигационную систему «МАРС-75», с помощью которой корабли Северного флота в непрерывном режиме контролировали свое местоположение.

В 1967 г. в СССР на околоземную космическую орбиту были выведены искусственные спутники отечественной навигационной системы «Цикада», а в 1976 г. она была усилена спутниковой группировкой «Парус» [8]. В начале XXI в. в эксплуатацию была введена российская спутниковая навигационная система «ГЛОНАСС», которая по своим характеристикам не уступает аналогичной американской системе GPS.

В 1997 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН по Морскому праву 1982 г., в которой излагались юридические права прибрежных государств на возможность официального объявления внутреннего территориального моря (не более 12 морских миль), исключительной экономической зоны (шириной не более 200 морских миль) и пространств континентального шельфа на прилегающей к территории данного государства акватории Мирового океана. При этом расширение площади континентального шельфа можно было сделать в случае примыкания к нему подводных хребтов. В Арктическом бассейне такие морфологические структуры дна — подводные хребты Ломоносова и Менделеева-Альфа. Присоединение к этой Конвенции давало возможность нашей стране официально предъявить права на владение континентальным шельфом в Северном Ледовитом океане. Сбор необходимых архивных натуральных материалов и проведение новых экспедиционных работ по определению положения внешней границы континентального шельфа России в Арктике были возложены на Минобороны и Минприроды при правовой поддержке МИД России. С этого момента начался новый важный этап в деятельности Гидрографической службы ВМФ. Задача определения внешней границы арктического шельфа была расширена в связи с необходимостью разработки доказательств того, что геологические структуры подводных хребтов Ломоносова и Менделеева-Альфа — естественные продолжения континентального шельфа Сибири. Эти обстоятельства существенно расширяют

площадь возможных российских владений большими участками дна Арктического бассейна, примыкающими к сибирскому шельфу. Важно отметить, что по оценкам российских геологов, на отечественном континентальном шельфе Арктики сосредоточены большие запасы углеводородных ресурсов. В 2001 г. Россия представила свою заявку на владение континентальным шельфом Арктики в Комиссию ООН, где наша сторона получила большое количество профессиональных и юридических замечаний. Для их устранения правительство России организовало несколько специализированных морских экспедиций в Арктику с привлечением атомных ледоколов, научно-экспедиционных судов ААНИИ усиленного ледового класса, атомных подводных лодок, палубных вертолетов и современных технологий исследований, в том числе с использованием многолучевых судовых эхолотов, буксируемых подледных сейсмических кос, пробоотборников грунта и т. д. Повторно с учетом внесения необходимых изменений и дополнений российская заявка была подана в 2016 г. В ее подготовке огромную роль сыграли военные гидрографы.

В последние годы в Арктике значительно возросла активность Северного флота. Кроме традиционных походов надводных и подводных кораблей отечественного ВМФ, на Земле Франца-Иосифа и на Новосибирских островах созданы современные опорные базы береговых частей Северного флота. На Северной Земле и о-ве Врангеля создаются современные радиолокационные станции системы ПВО, реконструируются военные аэродромы и аэродромы двойного назначения в Тикси, на Мысе Шмидта, на Земле Франца-Иосифа и Новой Земле. На последнем архипелаге проводятся масштабная реконструкция и строительство новых военных объектов различного назначения. Все проекты обеспечиваются большим объемом специализированных транспортных операций, проведение которых также нуждается в серьезной гидрографической и гидрометеорологической поддержке.

Одной из последних экспедиций Гидрографической службы ВМФ России стал кругосветный поход океанографического исследовательского судна (ОИС) «Адмирал Владимирский» (капитан — А. В. Пышкин, начальник экспедиции — заместитель начальника УНиО Минобороны России капитан 1-го ранга О. Д. Осипов) Гидрографической службы Балтийского флота в 2014 г. Экспедиция началась в Кронштадте 18 августа 2014 г. и завершилась в том же порту 17 января 2015 г. Плавание проходило через акватории Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого океанов с проходом через Панамский канал в Атлантику, с посещением портов Мурманск, Диксон, Тикси, Певек, Петропавловск-Камчатский (Россия), Коринто (Никарагуа), Гавана (Куба). Как видно, большой участок исследовательского похода ОИС «Адмирал Владимирский» пришелся на арктические моря, на акваториях которых в последние годы российские ВМФ значительно расширили свою деятельность.

В самом начале 2018 г. к месту своего постоянного базирования на Северном флоте ВМФ России прибыл новый военный дизель-электрический ледокол «Илья Муромец», построенный в конце 2017 г. на Адмиралтейских верфях Санкт-Петербурга. Этот многофункциональный военный корабль предназначен не только для охраны исключительной экономической зоны России в Арктике, ледовой проводки боевых и вспомогательных кораблей отечественного ВМФ, но и для обеспечения гидрографических, океанографических и геофизических исследований Северного Ледовитого океана. Для этого ледокол оснащен современным научным оборудованием, в том числе и многолучевым эхолотом.

Деятельность Гидрографической службы ВМФ в Антарктике выглядит не столь масштабно и представительно, как в Арктике, но имеет важное значение для международного антарктического сообщества и для решения научно-практических задач нашей страны.

Шестой континент нашей планеты, получивший в 1886 г. название Антарктида, был открыт в ходе плавания российских шлюпов «Восток» и «Мирный» по программе Русской южно-полярной экспедиции 1819—1821 гг. под командованием капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и лейтенанта М. П. Лазарева. В ходе этой экспедиции наши соотечественники — военные моряки — подробно описали неизвестные земли, острова и берега, таинственной «Terra Australis», выполнили первые промеры глубин и некоторые океанографические измерения, регистрируя характеристики погоды и значения магнитного склонения, а также создали первую в мире классификацию морских льдов Антарктики. Это было выдающееся географическое открытие начала XIX в., когда Российский военно-морской флот вступил в достойное соперничество с «владычицей морей» того исторического периода — Великобританией.

Наша страна вернулась в антарктические воды лишь спустя 126 лет после плавания Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, когда в начале 1947 г. в Южный океан пришли суда советской китобойной флотилии «Слава». Начиная с летнего сезона 1947—1948 гг. в состав этой флотилии была включена научно-оперативная группа сотрудников Всесоюзного НИИ рыбного хозяйства и океанографии Минрыбхоза СССР и Государственного океанографического института ГУГМС при СМ СССР. Эти специалисты приступили к систематическому биологическому и гидрометеорологическому изучению антарктических вод. 13 июля 1955 г. постановлением Совета министров СССР была создана Комплексная антарктическая экспедиция (КАЭ) Академии наук СССР, в научных программах которой значительное внимание уделялось вопросам гидрографического, океанографического, геофизического и гидрометеорологического изучения омывающих Антарктику морских вод. Из 64 организаций и предприятий СССР, направивших своих специалистов для работы в 1-й КАЭ, четыре представляли Министерство обороны СССР (военно-воздушные силы и строительные войска), однако среди них официально не было организаций ВМФ СССР. Перед отправкой экспедиции в Антарктику Центральное картографическое производство ВМФ издало по зарубежным источникам навигационные карты и лоцию на район индо-океанского сектора Антарктики и море Дейвиса, которые, как выяснилось в дальнейшем, имели большое количество неточностей и искажений. Первым начальником гидрографического отряда морской части 1-й КАЭ был назначен прикомандированный к составу 1-й КАЭ начальник ЦКП ВМФ капитан 1-го ранга И. П. Кучеров. В состав возглавляемого им отряда входили еще четыре военных гидрографа. Работы отряда выполнялись с борта дизель-электрохода «Обь» (капитан И. А. Ман, начальник морской части 1-й КАЭ профессор В. Г. Корт) [14]. Гидрографические исследования выполнялись на подходах и на рейде первой советской станции в Антарктиде — обсерватории Мирный, в оазисе Бангера, на леднике Шеклтона, о-ве Дригальского, побережье моря Дейвиса и далее вдоль побережья Восточной Антарктиды до меридиана 110° в. д. Полученный в 1-й КАЭ картографический и гидрографический материал позволил составить семь новых навигационных карт, исправить положение островов, уточнить границы ледников и оазиса, расположенного в северо-западной части берега Нокса. В 1956—1957 гг. в морских работах на дизель-электроходе «Лена» (капитан

А. И. Ветров), входившего в состав судов 2-й КАЭ, приняли участие военные гидрографы под руководством начальника гидрографического отдела Научно-исследовательского навигационно-гидрографического института капитана 1-го ранга О. А. Борщевского. Они выполнили большой объем промерных работ и съемки береговой черты от оазиса Бангера до Земли Эндерби между меридианами 101 и 40° в. д. При выполнении береговых геодезических работ широко применялась авиация, находившаяся на борту судна. С ее помощью также осуществлялась аэрофотосъемка побережья в 10-километровой полосе от береговой черты в глубь континента.

Работы отряда, к сожалению, были омрачены гибелью гидрографа капитана-лейтенанта Н. И. Буромского, трагически погибшего при выполнении служебных обязанностей на разгрузке дизель-электрохода «Лена» у ледового барьера станции Мирный 3 февраля 1957 г. Впоследствии его именем был назван один из островов архипелага Хасуэлл, на котором размещается мемориальное кладбище советских (российских) полярников, погибших и умерших в Антарктиде [15].

В 3-й КАЭ (1957—1958 гг.) гидрографические работы вновь выполнялись под руководством капитана 1-го ранга О. А. Борщевского. Они осуществлялись с борта дизель-электрохода «Обь» (капитан И. А. Ман, начальник морской части экспедиции В. Г. Корт) и с помощью самолетов АН-2 и вертолета МИ-4, базировавшихся на судне и осуществлявших полеты с дрейфующих льдов или плоских шельфовых айсбергов между меридианами 110 и 170° в. д.

В итоге за три первые КАЭ военные гидрографы выполнили аэрофотосъемку на одной третьей части периметра Антарктического континента, организовав на всем протяжении площади этой съемки сеть астрономических и радиогеодезических пунктов, осуществив промер глубин на антарктическом шельфе, в отдельных бухтах и заливах. Были получены материалы, характеризующие рельеф дна в южных частях Индийского и Тихого океанов, выявлено много новых географических объектов: островов, заливов, бухт, ледников, гор и др. Это позволило ЦКП ВМФ издать 15 навигационных карт масштаба 1: 500 000, которые охватывают побережье Антарктиды от 40 до 170° в. д., в их числе планы рейда Мирный и оазиса Бангера, карту моря Дейвиса. В 1961 г. ЦКП ВМФ издал первую отечественную Лоцию Антарктики в двух томах [15]. В последующие годы гидрографические исследования в Антарктике по программам советских антарктических экспедиций выполняли специалисты гидрографического предприятия Минморфлота СССР.

Вновь постоянное участие в работах Советской антарктической экспедиции (САЭ) военные гидрографы стали принимать с 26-й САЭ 1980—1881 гг. Они работали на научно-экспедиционных судах САЭ «Михаил Сомов», «Профессор Визе», «Профессор Зубов», «Академик Федоров», а также на прибрежных антарктических станциях нашей страны. В ходе антарктических плаваний военные гидрографы проводили судовые промеры глубин и картографировали участки побережья неизученных районов Антарктиды, выполняли работы по корректуре уже изданных морских навигационных карт, а в зимний период проводили промерные работы с припайного льда, определяя маршруты безопасных подходов судов экспедиции к советским станциям [8].

Кроме уже вышеназванного арктического маршрута перегона советских АПЛ с Северного на Тихоокеанский флот, Главный штаб ВМФ СССР разрабатывал другие маршруты подобных переходов: с баз на Кольском полуострове по акватории Атлантического и Тихого океанов через пролив Дрейка, по аква-

тории Индийского и Тихого океанов с обходом Австралии с севера или с юга. Наиболее предпочтительным из этих вариантов был принят первый.

В период с 2 февраля по 26 марта 1966 г. был осуществлен переход АПЛ К-116 (командир капитан 2-го ранга В. Т. Виноградов) и К-133 (командир капитан 2-го ранга Л. Н. Столяров) из арктической базы в Авачинскую губу в подводном положении, без единого всплытия через пролив Дрейка. Начальником похода был командующий 1-й флотилии АПЛ Краснознаменного Северного флота контр-адмирал А. И. Сорокин. Впервые наши отечественные субмарины прошли антарктическими водами. Надводное обеспечение этого уникального перехода осуществлялось экспедиционным океанографическим судном (ЭОС) «Гавриил Сарычев» Гидрографической службы Черноморского флота (командир капитан 3-го ранга А. Н. Спирыков) и танкером «Дунай» (капитан — А. Поцелуйко) [19]. Этот поход также стал антарктическим дебютом для военных гидрографов, когда в Антарктике впервые работало гидрографическое судно под советским военно-морским флагом. Командиром АПЛ К-133, вошедшей в состав Камчатской флотилии АПЛ, был с 1976 по 1979 г. капитан 2-го ранга А. А. Комарицын (будущий адмирал (1996 г.), начальник Главного управления навигации и океанографии (ГУНиО) Минобороны России с 1994 по 2006 г., президент Русского географического общества с 2002 по 2009 г.) [4].

Понимая стратегическую важность пролива Дрейка для оперативной переброски АПЛ с Северного на Тихоокеанский флот, ГУНиО Минобороны СССР организовало в летнем антарктическом сезоне 1967/68 г. работы по созданию морских навигационных карт этого района. Они были возложены на персонал 23-й Океанографической экспедиции Гидрографической службы Черноморского флота и 6-й Атлантической экспедиции Гидрографической службы Балтийского флота. Экспедиция выполнялась на ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен» (Севастополь) и «Борис Давыдов» (Мурманск). Начальником объединенной экспедиции был назначен капитан 1-го ранга А. Б. Намгаладзе. Для технической поддержки промера глубин в проливе Дрейка на острова Смоленск (Ливингстон) и Ватерлоо (Кинг Джордж) Южного Шетландского архипелага были высажены береговые партии гидрографов, которые обеспечивали работу передающих радионавигационных комплексов РНС «Координатор» и наблюдения за колебаниями уровня моря. Специалисты этих береговых партий стали первыми советскими людьми, вступившими на эти субантарктические острова. Результатом экспедиции стали две морские навигационные карты масштаба 1: 500 000 пролива Дрейка. Члены экспедиции открыли подводный хребет в проливе Дрейка, являющийся своеобразным «геологическим мостом» между горной системой Анды в Южной Америке и трансантарктическим горным массивом в Антарктиде [9]. Суда экспедиции вышли из Мурманска и Севастополя 30 ноября 1967 г. и возвратились в родные порты 26 мая 1968 г. (ЭОС «Борис Давыдов») и 29 мая 1968 г. (ЭОС «Фаддей Беллинсгаузен») соответственно. Промерные работы в проливе Дрейка выполнялись с 31 января по 5 марта 1968 г. Океанографическими отрядами экспедиции на обоих судах в этом районе было выполнено 122 «подвесных» (до глубины 500 м) и 37 океанографических станций до дна.

С 1971 по 1979 г. через пролив Дрейка на тихоокеанские базы подводного флота с Кольского полуострова было выполнено еще четыре одиночных и групповых похода, в которых приняло участие шесть отечественных АПЛ различных типов, в том числе — вооруженных межконтинентальными страте-

гическими баллистическими ракетами. В январе—апреле 1976 г. такой переход совершили АПЛ К-171 и К-469. Его надводное обеспечение выполнялось ЭОС «Молдавия» 6-й Атлантической экспедиции Гидрографической службы Балтийского флота, а с 18 января по 10 апреля по этому маршруту прошли АПЛ К-455 и К-490 в сопровождении ЭОС «Байкал» Гидрографической службы Тихоокеанского флота [8]. В 1977 г. введена новая классификация гидрографических судов, при которой экспедиционные океанографические суда (ЭОС) были переименованы в океанографические исследовательские суда (ОИС).

Всего за годы работы в Антарктике специалистами ЦКП ВМФ было издано 90 морских навигационных карт этого региона масштабов от 1: 5 000 000 до 1: 5000, охватывающих океаническую акваторию вокруг всего шестого континента.

В 1982—1983 гг. Главкомат ВМФ СССР организовал кругосветную экспедицию ОИС «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен» Гидрографической службы Черноморского флота вокруг Антарктиды под общим руководством заместителя Главкома ВМФ адмирала В. И. Акимова и научным руководством начальника Гидрографической службы Черноморского флота контр-адмирала Л. И. Митина. Было выполнено большое количество промеров глубин, океанографических, геомагнитных и метеорологических наблюдений, уточнено положение Южного магнитного полюса в море Д'Юрвиля.

Большой объем океанографических исследований в морях Скотия, Уэдделла, Лазарева, Космонавтов в 1980 г. и с 1984 по 1988 г. был выполнен ОИС 6-й Атлантической экспедиции в составе:

— «Академик Крылов» (10.11.1979—28.05.1980 гг. — командир капитан 1-го ранга А. В. Устименко, начальник экспедиции капитан 2-го ранга Е. М. Ромашин; 11.12.1983—14.05.1984 гг. — командир капитан 1-го ранга М. Г. Кобылянский, начальник экспедиции капитан 2-го ранга И. К. Шпиков; 12.11.1984—07.05.1985 гг. — командир капитан 2-го ранга Ю. А. Горнак, начальник экспедиции капитан 3-го ранга В. М. Гранкин; 12.11.1985—13.05.1986 гг. — командир капитан 2-го ранга Ю. А. Горнак, начальник экспедиции капитан 2-го ранга В. В. Обливанов);

— «Леонид Дёмин» (13.11.1986—04.05.1987 гг. — командир капитан 2-го ранга В. А. Биндин, начальник экспедиции капитан 2-го ранга В. В. Обливанов);

— «Иван Крузенштерн» (17.11.1987—13.05.1988 гг. — командир капитан 2-го ранга А. И. Бочаров, начальник экспедиции капитан 2-го ранга В. В. Обливанов).

С 1992 г. гидрографические работы и исследования Антарктики были существенно сокращены и проводились только на экспедиционных судах Росгидромета «Академик Федоров», «Михаил Сомов» и «Академик Трешников» с целью корректировки уже изданных морских навигационных карт и пособий. Ситуация с морскими исследованиями России в Антарктике резко изменилась в последние годы. В 2005 г. ВМФ России опубликовал очередной том серии «Атлас океанов» — «Антарктика» — под редакцией адмирала флота В. И. Куроедова. На 904 картах, представленных по 11 разделам, — история исследования Антарктики, батиметрические и общегеографические карты, геомагнетизм и аэрономия, физика литосферы, атмосфера, оледенение, воды суши, воды и льды, биогеография, флора и фауна, экология, физико-географическое районирование — приведены разнообразные сведения об Антарктике на конец XX в. 26 июля 2015 г. в утвержденной президентом Российской

Федерации В. В. Путиным Морской доктрине России впервые было выделено отдельное антарктическое направление, а в январе—марте 2016 г. ОИС «Адмирал Владимирский» Гидрографической службы Балтийского флота (капитан — А. В. Пышкин, начальник похода — капитан 2-го ранга Д. В. Пунтус) через 33 года вновь вернулось в Антарктику, выполнив в индо-океанском секторе большой комплекс исследовательских работ по программе 61-й сезонной РАЭ. Этому походу было уделено большое внимание со стороны международного антарктического сообщества, которое в последние годы оказывает повышенный интерес к гидрографическому изучению антарктических вод.

Военные гидрографы планируют расширение своих работ в Антарктике в канун предстоящего празднования в 2019—2020 гг. 200-летнего юбилея открытия шестого континента нашими соотечественниками.

Военные моряки и гидрографы принимают активное участие в деятельности Русского географического общества (РГО). Оно было основано по инициативе известного полярного исследователя и гидрографа, адмирала Ф. П. Литке. Среди учредителей Общества были известные отечественные флотоводцы-исследователи: адмиралы И. Ф. Крузенштерн, Ф. П. Врангель, П. И. Рикорд. В различные годы Общество возглавляли такие военные моряки и гидрографы, как великий князь адмирал Константин Николаевич Романов (1845—1892 гг.), генерал-лейтенант Корпуса гидрографов Юлий Михайлович Шокальский (1917—1931 гг.), начальник ГУНиО Минобороны России адмирал Анатолий Александрович Комарицын (2002—2009 гг.). Многие офицеры гидрографической службы России — участники полярных экспедиций — стали активными членами РГО, выполняя через структуры Общества просветительскую и пропагандистскую роль в распространении географических знаний среди наших соотечественников.

Андреевский флаг и флаг Гидрографической службы ВМФ России можно встретить в самых труднодоступных районах Мирового океана. Их гордо несут военные гидрографы нашей страны, обеспечивающие решение широкого комплекса задач научного, народнохозяйственного, политического и военного значения.

### Список литературы

- [1] Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М.: Морской транспорт, 1957. Т. 1. 592 с.
- [2] Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Советское арктическое мореплавание 1917—1932 гг. М.: Морской транспорт, 1959. Т. 3. 510 с.
- [3] Белов М. И., Пинхенсон Д. М. История открытия и освоения Северного морского пути. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. Л.: Гидрометиздат, 1961. 616 с.
- [4] Биографический справочник известных штурманов и гидрографов российского флота. История гидрографической службы российского флота. Т. 1. СПб.: ГУНиО, 1996. 380 с.
- [5] Болосов А. Н. Полярная авиация России. 1946—2014 гг. Книга вторая. М.: Paulsen, 2014. 480 с.
- [6] Вилькицкий А. В. Северный морской путь. Российская Арктика начала XX века. СПб.: Русская коллекция, 2012. С. 195—221.
- [7] Гидрографическая служба Российского флота 1696—1917 гг. История гидрографической службы Российского флота. Т. 1. СПб.: ГУНиО, 1996. 634 с.

- [8] Гидрографическая служба Российского флота 1917—1996 гг. История гидрографической службы Российского флота. Т. 2. СПб.: ГУНиО, 1996. 482 с.
- [9] *Грухин Н. Н.* Первая антарктическая океанографическая экспедиция ВМФ (1967—1968). Записки по гидрографии. № 273. Спец. выпуск. 175 лет Гидрографической службе Черноморского флота. СПб.: ЦКП ВМФ, 2007. С. 253—258.
- [10] *Евгенов Н. И., Купецкий В. Н.* Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 годах. СПб.: Географ, 2013. 312 с.
- [11] *Колчак А. В.* Лед Карского и Сибирского морей. Российская Арктика начала XX века. СПб.: Русская коллекция, 2012. С. 17—194.
- [12] *Комаров М. П.* Подводники уходят под лед. СПб.: Морское наследие, 2014. 400 с.
- [13] *Кузнецов Н. А.* Российские полярные экспедиции конца XIX—начала XX века. Российская Арктика. СПб.: Русская коллекция, 2012. С. 222—257.
- [14] *Кучеров И. П.* Советские гидрографические исследования в Антарктике (к 25-летию первой Советской антарктической экспедиции). Записки по гидрографии. Л.: ЦКП ВМФ, 1981. № 205. С. 67—72.
- [15] *Никитин В. М., Филиппов Е. Л.* Первые советские гидрографические исследования в Антарктике. Записки по гидрографии. Л.: ЦКП ВМФ, 1970. № 2. С. 51—60.
- [16] *Пинхенсон Д. М.* Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. М.: Морской транспорт, 1962. Т. 2. 766 с.
- [17] *Фридман Б. С.* Гидрографические исследования России в Арктическом бассейне. Изв. РАН. Сер. географ. 2007. № 2. С. 38—43.
- [18] Хроника важнейших событий. История гидрографической службы Российского флота. Т. 3. СПб.: ГУНиО, 1996. 102 с.
- [19] *Чувашов В. М.* Первый океанский поход черноморских гидрографов (1966 г.). Записки по гидрографии. № 273. Спец. выпуск. 175 лет Гидрографической службе Черноморского флота. СПб.: ЦКП ВМФ, 2007. С. 251—253.
- [20] *Широкопад А. Б.* Битва за русскую Арктику XVI—XXI веков. М.: Вече, 2008. 432 с.

Поступило в редакцию  
26 марта 2018 г.

## Naval hydrographers of Russia in polar oceans

© *V. V. Lukin*,\*<sup>1</sup> *S. V. Travin*,\*\*<sup>2</sup> *D. L. Shchennikov*\*\*<sup>3</sup>

\* Arctic and Antarctic Research Institute of the Federal Service for Hydrometeorology and Environmental Monitoring (Roshydromet)

\*\* Administration of Navigation and Oceanography of the Ministry for Defense of the Russian Federation

E-mail: <sup>1</sup> lukin@aari.ru

<sup>2</sup> travin.s@mail.ru

<sup>3</sup> little1@mail.ru

October 13, 2017 marked the 190th anniversary of establishment of the Hydrographic Service of the Navy of Russia, responsible for safety of maritime navigation and study of the oceans and seas. The Arctic and the Antarctic continue to be in the focus of constant interest of naval hydrographers. A large number of pre-revolutionary Russian Soviet and post-soviet Russian polar expeditions were carried out by the initiative or with participation of the Hydrographic Service, which has created a unique collection of sea charts and navigation aids for the high-latitude regions of the Arctic and the Antarctic and developed and introduced radio- and satellite navigation systems for determination of location of ships. Using

most modern technologies, naval hydrographers have investigated in detail the seabed of the Arctic Ocean, issuing bathymetric maps of this region, recognized by the international cartographic community. This allowed the Russian Federation to submit application to the United Nations for possession of the Arctic continental shelf, including its underwater ranges, by our country. After the expedition of F. F. Bellingshausen and M. P. Lazarev to the Southern Ocean in 1819—1821, Russian naval hydrographers began from 1956 planned investigation of the Antarctic, describing for the first time many new geographical features and preparing a new collection of sea charts and navigation aids for this region. After a serious interruption in Antarctic studies in the end of the 20th century, the Hydrographic Service of the Navy of Russia returned to the Antarctic in 2016, having realized studies in the Indian Ocean sector under the program of the 61st Russian Antarctic Expedition.

Key words: hydrography, oceanography, the Arctic, the Antarctic, sea charts, navigation, atlases, expeditions, discoveries, continental shelf, military campaigns, nuclear submarines.

## References

- [1] *Belov M. I.* Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. Arkticheskoe moreplavanie s drevneyshih vremen do serediny XIX veka. M.: Morskoy transport, 1957. T. 1. 592 s.
- [2] *Belov M. I.* Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo Morskogo puti. Sovetskoe arkticheskoe moreplavanie 1917—1932 gg. M.: Morskoy transport, 1959. T. 3. 510 s.
- [3] *Belov M. I., Pinhenson D. M.* Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. Nauchnoe i hozyaystvennoe osvoenie Sovetskogo Sevepa. L.: Hidrometizdat, 1961. 616 s.
- [4] Biograficheskiy spravochnik izvestnyh shturmanov i gidrografov rossiyskogo flota. Istoriya gidrograficheskoy sluzhby rossiyskogo flota. T. 1. SPb.: GUNiO, 1996. 380 s.
- [5] *Bolosov A. N.* Polyarnaya aviatsiya Rossii. 1946—2014 gg. Kniga vtoraya. M.: Paulsen, 2014. 480 s.
- [6] *Vilkitsky A. V.* Severnyy morskoy put'. Rossiyskaya Arktika nachala XX veka. SPb.: Russkaya kollektsiya, 2012. S. 195—221.
- [7] Gidrodraficheskaya slyzhba Rossiyskogo flota 1696—1917 gg. Istoriya gidrograficheskoy slyzhby Rossiyskogo flota. T. 1. SPb.: GUNiO, 1996. 634 s.
- [8] Gidrodraficheskaya slyzhba Rossiyskogo flota 1917—1996 gg. Istoriya gidrograficheskoy slyzhby Rossiyskogo flota. T. 2. SPb.: GUNiO, 1996. 482 s.
- [9] *Gruhin N. N.* Pervaya antarkticheskaya okeanograficheskaya ekspeditsiya VMF (1967—1968). Zapiski po gidrografii N 273. Spetsialny vypusk. 175 let Gidrograficheskoy slyzhbe Chernomorskogo flota. SPb.: TSKP VMF, 2007. S. 253—258.
- [10] *Evgenov N. I., Kupetskiy V. N.* Polyarnaya ekspeditsiya na ledokolakh «Taymyr» i «Vaygach» v 1910—1915 godah. SPb.: Geograf, 2013. 312 s.
- [11] *Kolchak A. V.* Lyed Karskogo i Sibirskogo morey. Rossiyskaya Arktika nachala XX veka. SPb.: Russkaya kollektsiya, 2012. S. 17—194.
- [12] *Komarov M. P.* Podvodniki ukhodyat pod led. SPb.: Morskoe nasledie, 2014. 400 s.
- [13] *Kusnetsov N. A.* Rossiyskie polyarnye ekspeditsii kontsa XIX—nachala XX veka. Rossiyskaya Arktika. SPb.: Russkaya kollektsiya, 2012. S. 222—257.
- [14] *Kucherov I. P.* Sovetskie gidrograficheskie issledovaniya v Antarktike (k 25-letiyu pervoy Sovetskoy antarkticheskoy ekspeditsii). Zapiski po gidrografii. L.: TSKP VMF, 1981. N 205. S. 67—72.
- [15] *Nikitin V. M., Filippov E. L.* Pervye Sovetskie gidrograficheskie issledovaniya v Antarktike. Zapiski po gidrografii. L.: TSKP VMF, 1970. N 2. S. 51—60.
- [16] *Pinhenson D. M.* Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma. M.: Morskoy transport, 1962. T. 2. 766 s.
- [17] *Fridman B. S.* Gidrograficheskie issledovaniya Rossii v Arkticheskoy basseynе. Isv. RAN. Ser. geogr. 2007. N 2. S. 38—43.
- [18] Khronika vazhneyshikh sobyiy. Istoriya gidrograficheskoy sluzhby Rossiyskogo flota. T. 3. SPb.: GUNiO, 1996. 102 s.

- [19] *Chuvashov V. M.* Pervy okeanskiy pohod chernomorskikh gidrografov (1966 g.). Zapiski po Gidrografii. N 273. Spets. vygusk. 175 let Gidrodraficheskoy sluzhbe Chernomorskogo flota. SPb.: TSKP VMF, 2007. S. 251—253.
- [20] *Shirokorad A. B.* Bitva za russkuyu Arktiku XVI—XXI vekov. M.: Veche, 2008. 432 s.

*Изв. РГО. 2018. Т. 150, вып. 4*

## ИЗ ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО БОЛОТОВЕДЕНИЯ — ТАТЬЯНА ГЕОРГИЕВНА АБРАМОВА (1913—1982)

© *О. В. ГАЛАНИНА*\*, \*\*, 1 *В. П. ДЕНИСЕНКОВ*, \* *Д. А. ФИЛИППОВ*\*\*\*

\* Санкт-Петербургский государственный университет

\*\* Ботанический институт им. В. Л. Комарова РАН, Санкт-Петербург

\*\*\* Институт биологии внутренних вод им. И. Д. Папанина РАН,

пос. Борок Ярославской обл.

E-mail: [o.galanina@spbu.ru](mailto:o.galanina@spbu.ru)

Статья посвящена отечественному болотоведу и геоботанику Татьяне Георгиевне Абрамовой. Выпускница Ленинградского университета 1937 г., ученица профессора И. Д. Богдановской-Гиенэф известна трудами по растительному покрову и строению торфяной залежи болотных массивов Ленинградской и Вологодской областей, работами по геоботаническому районированию и типологии болот Карельского перешейка, Архангельской области. Она занималась изучением индикаторного значения растительного покрова и его связью с торфяной залежью. Т. Г. Абрамова внесла вклад в создание ряда геоботанических карт. Биографические сведения публикуются впервые.

Ключевые слова: Т. Г. Абрамова, болота, Северо-Запад Европейской России, Карельский перешеек, растительность, типология, болотное районирование.

Среди ученых болотоведов есть люди, которые внесли существенный вклад в науку, но в силу обстоятельств остались в стороне от всеобщей известности. Мы заинтересовались научным наследием и личностью Т. Г. Абрамовой в связи с ее публикациями о растительном покрове болот Северо-Запада Европейской России, который служит объектом и наших исследований. Собрать сведения о Т. Г. нам пришлось «по крупицам», поскольку ранее статей о ней не публиковалось. Цель этой работы — восполнить пробел и сохранить память об ученом.

Татьяна Георгиевна Абрамова родилась 19 марта 1913 г. в семье петербургских мещан. Отец, Георгий Иванович Кекконен (родился в 1888 г.), работал служащим и преподавателем, умер в годы блокады в Ленинграде. Мать, Александра Николаевна Абрамова (1884 г. рождения), прослужила более 50 лет учителем начальных классов в Петрограде/Ленинграде.

После окончания в 1931 г. средней школы Т. Г. в течение года работала лаборантом в Северо-Кавказской экспедиции Института удобрений и агропочвоведения ВАСХНИЛ. В 1932 г. она поступила на биологический факультет Ленинградского университета (ЛГУ, ныне Санкт-Петербургский государственный университет), который с отличием окончила в 1937 г. по кафедре геоботаники, получив квалификацию «биолог». В студенческие годы Т. Г. участвовала в экспедициях, организованных ЛГУ, на Алтай и в Центральный Тянь-Шань.