

УДК 911.6

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ СЛЕД СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1905 ГОДА: ИСТОРИЧЕСКОЕ И СОВРЕМЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ

© 2024 г. Ю. В. Дворников^{а, *}, Л. А. Нестерова^{а, **}

^аРоссийский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена,
Санкт-Петербург, Россия

*E-mail: dvo-juri@yandex.ru

**E-mail: l-nesterova@mail.ru

Поступила в редакцию 30.06.2023 г.

После доработки 20.07.2023 г.

Принята к публикации 24.05.2024 г.

Рассмотрена и описана недостаточно освещенная Северная экспедиция 1905 года под руководством И. С. Сергеева, К. В. Иванова и И. И. Ислямова. На основе исследования архивных документов показана подготовка экспедиции в высших государственных инстанциях Российской Империи и конкретные обстоятельства ее прохождения от европейских морских портов до российского речного порта в Енисейске. Анализируется значение экспедиции в связи с современными ей реалиями. Также приводится оценка важности водного пути по Енисею, связывающего как Юг и Север, так и Запад и Восток России. Подчеркнута особая роль деятельности некоторых участников, в особенности И. И. Ислямова, которые сыграли заметную роль в географическом изучении России, но при этом остались малоизвестны как широкому кругу, так даже и многим специалистам.

Ключевые слова: И. И. Ислямов, И. С. Сергеев, Северная экспедиция, Северный морской путь, Транссиб, Русско-Японская война

DOI: 10.31857/S0869607124010049, EDN: ОСОКFP

ВВЕДЕНИЕ

В России конца XIX — начале XX вв. было проведено несколько интересных, экспериментальных экспедиций к устьям сибирских рек. Детальные описания многих из них содержатся в старых или малотиражных изданиях, а подготовка их, зачастую, и совсем забыта.

Если имена, закрепленные в наименованиях географических объектов (Баренц, Вилькицкий и мн. др.) или попавшие в целенаправленные пропагандистские компании (челюскинцы, папанинцы) стали широко известными, то ряд исследователей, действительно внесших серьезнейший вклад в российское освоение Арктики, остается вне поля зрения отечественного массового сознания, не говоря уж о мировом. В рамках данной статьи авторы остановились на детальном освещении одной из таких экспедиций, а именно Северной экспедиции 1905 г. на Енисей.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Основными материалами для подготовки настоящей статьи послужили неопубликованные в печати, но доступные в Российском государственном архиве ВМФ документы. В частности были изучены материалы фонда 404, содержащего 10 опи-

сей. Изучалась и использовалась в основном опись 1 — распорядительная часть, которая включает в себя документы о зачислении, командировании, награждении, назначении пенсий и пособий, увольнении личного состава и т. д. Всего в описи 1 содержится 843 дела. Наиболее важное для поставленных задач — дело 457 «Об организации и личном составе экспедиции Министерства путей сообщения на реку Енисей (По снаряжению экспедиции Министерства путей сообщения в реку Енисей)» из 191 страницы, содержащее в частности:

- всеподданнейший доклад министра путей сообщения по вопросу об организации речного флота на р. Енисее (от 31.03.1905) [4];
- журнал высочайше учрежденного особого совещания по вопросам о речных и гужевых путях Сибири и о доставке в Сибирь грузов морским путем (28.03.1905) [5];
- переписку Министра путей сообщения с его высокопревосходительством Ф.К. Авеланом о командировании в экспедицию Вилькицкого, Сергеева, Богославского, Иванова, Добротворского, Ислямова, о передаче парохода «Пахтусов» [6];
- итоговый документ о назначении и предписание [7];
- материалы об организации экспедиции: назначении водолазов, содержании участников экспедиции (подъемные средства и др.) [8];
- материалы о выезде за границу Сергеева, Ислямова, Вилькицкого [9];
- материалы об ассигновании средств, о принятии водолазной команды, о выходе «Пахтусова» [10];
- телеграммы и письма о согласовании руководства Вилькицким проводки судов через Югорский Шар [11];
- рапорт Вилькицкого о его выходе к Югорскому Шару на транспорте «Бакан» [12];
- телеграммы о прибытии в Лямчину губу и стоянке на Вайгаче [13];
- рапорты и свидетельства об отправленных телеграммах, копии телеграмм, в том числе с пояснениями Вилькицкого о поломке на Ермаке, князя Долгорукова, сопровождавшего транспорты «Свеаборг» и «Гапсаль» [14];
- телеграммы об окончании перехода через Карское море [15];
- благодарность и просьба о вознаграждении команды транспорта «Бакан» [16];
- телеграммы и другие сообщения от Иванова и Ислямова о прибытии судов в Енисейск с грузами, перечень грузов, о поломках на судах, о нехватке лоцманов, о непогоде [17];
- рапорты, правки, выписки из табеля довольствия морских чинов при заграничных командировках, об ассигновании средств в уплату отпущенных в кредит медицинских товаров, документы об оплате установки пяти опознавательных знаков на о-вах Белом, Вилькицкого, Сибирякова, о довольствии офицеров, возмещении путевых расходов и др. [18];

Кроме того, изучались и использовались данные из фонда 406, содержащие три послужных списка Ислямова, сведения о назначении в Северную экспедицию [19], назначение начальником экспедиции для розыска старшего лейтенанта Седова и его спутников (приказ по Морскому ведомству № 102) [20].

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Северный путь, давно уже известный в западной его части, активно использовался еще в XVII в., однако малый ледниковый период затормозил его развитие. Впоследствии, уже в XIX в., промышленники М.К. Сидоров и А.М. Сибиряков активно продвигали идею возрождения «кружного морского пути» из Европы в Азию. После

прохождения Карского моря А. Норденшельдом и Дж. Виггинсом (1874 г. — Виггинс достигает устья Оби, 1875 г. — Норденшельд Енисея, 1878 г. — знаменитое плавание Норденшельда на «Вега» в Тихий океан и др.) иностранные державы оценили идею использования пути для торговых отношений на азиатских просторах. Российские купцы также, закупая корабли за рубежом, принимали участие в использовании этого пути. Количество транспортных рейсов, совершенных по Северному Ледовитому океану в Сибирь, насчитывает с 1876 г. по 1900 г. 80 плаваний, однако, далеко не все из них были успешными [2].

Поражающий воображение, по историческим меркам мгновенный (всего около 150 лет) бросок на Восток российских первопроходцев вкупе с чисто природными особенностями создал одну из основных проблем российской государственности: плохую связность европейской и азиатской частей. На различных этапах своего трансконтинентального существования Россия по-разному пыталась преодолеть эту проблему [1].

Северная экспедиция начала XX века с этой точки зрения представляет не только историко-географический, но и вполне актуальный политико- и экономико-географический интерес, поскольку проблема не только не исчезла, но и с распадом СССР усилилась. Вопрос о территориальной, а значит, и экономической, социальной и политической связности российского Пред- и Зауралья стоит сегодня все так же остро. В этом свете знание и анализ успехов и неудач Северной экспедиции 1905-го года может оказать существенную помощь исследователям и государственным деятелям, анализирующим и принимающим решения прямо сейчас. Кроме того, в состав Северной экспедиции входили участники, оставившие заметный след и в географии, например, И.И. Ислямов. О его руководстве операцией по розыскам Г. Седова и присоединении к территории России Земли Франца-Иосифа известно довольно много, однако, чтобы прийти к главному делу своей жизни, Ислямов прошел долгий и насыщенный путь, одной из страниц которого стала Северная экспедиция 1905 г. Поэтому в данной статье на роль Ислямова будет обращено особое внимание. [20]

Не впервые, но со всей очевидностью проблема несвязанности восточной и западной частей огромной страны встала во время войны 1904–1905 гг. с Японией. Российская империя столкнулась с тем, что пропускная способность Транссибирской железной дороги не может адекватно обеспечить поставки для ведения военных действий на Дальнем Востоке. И перед государством ставился непростой выбор: либо полноценное снабжение маньчжурской армии, либо обеспечение прочих нужд Восточной Сибири.

Проект по предварительным расчетам обещал и экономическую выгоду: стоимость перевозки морским путем 1 пуда груза равнялась 1 рублю (из Петербурга до Красноярска стоимость перевозки составляла 1 руб. 37 коп). Правда, для получения экономической выгоды требовалось создать на Енисее собственную речную флотилию и решить вопрос с сухопутной частью маршрута от Енисея до железной дороги. Прохождение судов по Енисею было сложной задачей, и морские суда едва ли могли бы пройти енисейским фарватером.

То, что экспедиция организовывалась именно с этой сугубо утилитарной целью, подчеркивается отчетной картой. На ней, помимо речной сети, обозначены только путь следования каравана судов Северной экспедиции и Трансиб (см. рис. 1).

В целом отмечалось сложное отношение в правящих кругах к Северному пути [2]. Но обратим внимание (на основе имеющихся материалов), что на фоне отрицательного отношения к северному пути правительства и многих известных ученых

(Литке, Крузенштерн и т. д.), организация данной экспедиции продемонстрировала определенные сдвиги в его судьбе.

Чтобы полноценно разобраться во всех перипетиях подготовки и прохождения этой экспедиции, авторы обратились к архивным документам, многие данные и выдержки которых публикуются впервые. Распорядительная часть организации экспедиции проходила в три этапа.

1. 12 марта 1905 г. в помещении Главного Управления Торгового Мореплавания и Портов (Адмиралтейская наб. 8) под председательством А.И. Вилькицкого состоялось заседание Комиссии, которая собиралась, чтобы рассмотреть вопрос об установлении правильного сообщения через Карское море.

2. 24 марта состоялся доклад министра путей сообщения князя М.И. Хилкова «По вопросу об организации речного флота на р. Енисей». На этом докладе рукою императора была написана резолюция: «Согласен. Поручаю Вам привести эти предложения в исполнение» [4].

Речь в докладе шла о том, что необходимо организовать сообщение по водным и грунтовым дорогам Сибири для доставки грузов морским кружным путем до устьев Енисея и далее вверх по реке до Енисейска и Красноярска.

Такое значение этому пути придавалось в связи с доставкой военных грузов, но, более того, указывалась необходимость в будущем при предстоящей укладке второго пути на Сибирской магистрали удешевить доставку материалов, давая возможность доставлять грузы, необходимые для железнодорожного строительства, в наиболее трудный пункт линии и не обременять перевозкой остальные части дороги.

3. 28 марта прошло высочайше учрежденное особое совещание по вопросам о речных и гужевых путях Сибири и о доставке в Сибирь грузов морским путем.

На совещании присутствовали:

Председатель: министр путей сообщения, статс-секретарь князь М.И. Хилков.

Члены: Главноуправляющий торговым мореплаванием и портами великий князь Александр Михайлович, военный министр генерал-адъютант В.В. Сахаров, за министра внутренних дел товарищ министра сенатор П.Н. Дурново, за министра финансов товарищ министра тайный советник М.Д. Дмитриев, товарищ министра путей сообщения, инженер путей сообщения тайный советник В.А. Мясоедов-Иванов.

Присутствовали для дачи объяснений: начальник управления военных сообщений, генерал-лейтенант Н.Н. Левашов; начальник управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, действительный статский советник Иваницкий и помощник начальника главного гидрографического управления, генерал-майор А.И. Вилькицкий.

В протоколе заседания главная обсуждаемая проблема — даже не стоимость перевозки (хотя и это было важно), а поможет ли такой способ доставки разгрузить Транссиб. Так, основным возражающим оказался товарищ (заместитель) министра финансов тайный советник М.Д. Дмитриев, и его аргументация весьма показательна: «Товарищ министра финансов указывает на рискованность данного предприятия. Так как все равно грузы не доходят на самый театр военных действий, а только до Красноярска, то есть к тому участку Сибирской магистрали, который и так является наиболее трудным в эксплуатации, то есть разгрузится и без того свободный участок Сибирской магистрали. Поэтому тратить средства Государственного казначейства нецелесообразно» [19].

Мнения членов комиссии разделились. К мнению о рискованности и нецелесообразности присоединился и министр путей сообщения М.И. Хилков.

Особое Совещание признало, что эта проблема распадается на четыре категории: на вопросы об организации доставки грузов морским путем в Сибирь, об утилизации (т.е. обустройстве соответствующей инфраструктуры) речных путей Сибири с устройством между ними волоков, об организации гужевых перевозок по грунтовым дорогам и об организации автомобильных по ним сообщений.

«По сему предмету Председатель Особого Совещания объяснил, что из всех вышеуказанных способов доставки грузов на Восток наиболее целесообразным является, по его мнению, доставка из Архангельска и Балтийского моря до устья Енисея и далее вверх по реке до г. Енисейска» [5].

Совещание также рассмотрело данные, полученные от капитана Дж. Виггинса, руководившего доставкой рельсов для строительства Транссиба северным путем еще в плавании 1893-го года. По этим данным с конца июля до половины сентября навигация по Карскому морю не встречает никаких затруднений, затем далее вверх по реке фарватер совершенно свободный и морские суда с осадкой до 9 футов могут свободно доходить до Енисейска. Если использовать морские суда грузоподъемностью до 5 000 тонн и осадкой 22 фута, то они войдут в устье р. Енисей и дойдут до села Гольчиха, далее необходима перегрузка на баржи и пароходы, которые идут до Енисейска. Но на Енисее на данный момент отсутствует надлежащий речной флот.

А.И. Вилькицкий пояснил, что согласен с выкладками Дж. Виггинса о временном отрезке свободного плавания по Карскому морю, но предложил иной перегрузочный пункт — не Гольчиху, а Бреховские острова. Кроме того, Вилькицкий предлагал рассчитывать на доставку не 6 000 000 пудов груза, а 4 500 000, т.е. предполагать, что речной караван успеет сделать один полный рейс и один рейс в половинном составе.

Великий князь Александр Михайлович, занимавший должность главноуправляющего торговым мореплаванием и портами «всецело поддержал» идею плавания до устья Енисея. Он сообщил, что решено уже в текущую навигацию командировать «Ермак» и еще один ледокол в эти моря для производства дополнительных исследований. Его высочество согласился, что основная тягость вопроса в немедленном создании речного флота на Енисее.

Таким образом, вопрос об организации специальной экспедиции Министерства путей сообщения на р. Енисей был решен. [19]

Начался отбор участников экспедиции. Он проводился очень тщательно, т.к. нужны были специалисты, которые могли бы

а) выбрать подходящие суда для покупки (было принято решение о покупке судов за границей, т.к. производить свои суда с мощным двигателем у России возможности не было) б) провести эти суда водным путем до Енисейска

в) провести экспедиционные работы для дополнительного изучения возможности проводки судов по Енисею и в целом оценить опасности и достоинства такого способа доставки грузов из европейской в азиатскую часть страны.

При министерстве путей сообщения создается комиссия под председательством действительного статского советника Б.Е. Иваницкого. Представителем от морского ведомства был избран помощник начальника главного гидрографического управления А.И. Вилькицкий, также в ведение Министерства путей и сообщения поступают подполковник И.С. Сергеев и капитан 2 ранга К.В. Иванов. Сергеев вместе с специалистами-инженерами должен был организовать покупку судов, а также осуществить их проводку к Енисею. Иванов также принимал участие в покупке судов, но основная его деятельность была связана с принятием экспедиции на Енисее, осо-

бенное внимание уделялось обустройству опасных мест по руслу Енисея, и проводке судов по реке [6].

В середине мая 1905 г. участники экспедиции выезжают в Гамбург, однако перед выездом потребовалось усилить руководящий состав. Поэтому 10 мая Министр путей сообщения М. Хилков пишет письмо в Главное Гидрографическое управление (оно входило в состав Морского министерства) Ф.К. Авелану с просьбой назначить в помощь Сергееву лейтенанта И.И. Ислямова. Авелан не отказал Хилкову, и 12 мая было сделано соответствующее распоряжение о командировании лейтенанта Ислямова в распоряжение Начальника Управления Водных Путей и Шоссейных Дорог для назначения этого офицера в отправляемую на Енисей экспедицию в помощь начальнику экспедиции подполковнику Сергееву [7].

Несмотря на видную роль, которую сыграл Ислямов в освоении Севера, его имя мало известно российскому обществу (за исключением узких специалистов), что представляется крайне несправедливым.

В частности, даже в написании имени и отчества Ислямова нет единообразия. Так, несмотря на то что в тексте послужного списка [19] указано имя «Исхак», в перечне материалов из РГВМА указано имя «Исхан», а в фонде 434, описи 2, ед. хр. 777 того же архива Ислямов обозначен как «Исаак Абрагимович».

Еще в 1899-м году Ислямов принимал участие в пробном плавании ледокола «Ермак» под командованием С.О. Макарова. Он самостоятельно проводил метеорологические, гидрографические наблюдения и измерения, изучал ледовую обстановку, результаты своих наблюдений обобщил и опубликовал в «Морском сборнике» [21].

В послужном списке Ислямова содержится следующая запись о Северной экспедиции: «В 1905 году с 22 июня по 16 ноября находился на судах Министерства Путей Сообщения в экспедиции из Гамбурга в Енисейск в должности помощника начальника экспедиции, причем до Мурманска самостоятельно вел караван из 18 судов, в дальнейшем командовал отрядом пароходов и лихтеров» [19].

Покупка судов оказалась непростым делом, так как они должны были удовлетворять многочисленным требованиям. В частности, у них должна была быть малая осадка, но при этом они должны были быть мореходны и иметь сильную машину, причем с возможностью использовать для котлов и пресную, и соленую воду, а в качестве топлива и уголь, и дрова. В поисках пришлось посетить речные и морские порты Гамбурга, Франкфурта, Майнца, Кельна, Роттердама, Бремена, Любека, Лондона, Ливерпуля и др. [9] Все купленные суда предстояло еще частично переделать (в основном укрепить корпуса судов), чтобы они были пригодны для морского плавания. В итоге было приобретено 2 паровых лихтера «Ангара» и «Лена», буксирные пароходы («Енисейск», «Минусинск», «Туруханск», «Красноярск»), а также 9 непаровых лихтеров (плоскодонных барж). Кроме того, были зафрахтованы 3 немецких морских буксира. Одновременно фрахтуются 4 английских больших морских парохода, однако два из них загораются перед походом в порту Риги и заменяются транспортом Морского министерства «Свеаборг» (отметим, кстати, что на «Свеаборге» врачом состоял исследователь Арктики А.А. Бунге) и «Гапсаль». Из двух оставшихся английских пароходов только один — «Роддам» — дошел до устья Енисея, тогда как другой — «Гамистед» — сел на мель и пробил дно у о. Вайгач [21].

Переход из Гамбурга (Гамбург — Егерзунд (Эгерсунн) — Берген — Александровск-на-Мурмане) основной части флотилии во главе с Сергеевым занял 19 дней. Ислямов зашел в Вардэ (Варде) для пополнения запасов и пришел чуть позже.

Итак, флотилия 31 июля собралась в Екатерининской гавани Александровска-на-Мурмане. Ислямов руководил частью каравана и шел на «Енисейске». Здесь уже находился пароход «Пахтусов», прикомандированный к экспедиции. Командиром «Пахтусова» был известный гидрограф Н.В. Морозов, составитель десятков карт арктических акваторий. Также ожидали прихода ледокола «Ермак».

Из Екатерининской гавани вышли 3 августа двумя отрядами. Первый — под руководством Сергеева на «Пахтусове». В отряд входили «Енисейск» и «Минусинск» с лихтерами на буксире, «Красноярск», «Туруханск» и «Ангара». Второй отряд составили «Лена» и три немецких буксира с двумя лихтерами каждый, «Ермак» с лихтером на буксире. Руководил отрядом Ислямов (шел на «Ермаке»). Для Ислямова «Ермак», как мы отмечали выше, был знакомым судном.

Далее экспедиция следовала следующим маршрутом: 4–5 августа прошли Канин нос, 5 августа — о. Колгуев, 6 — Русский Заворот и устье р. Печора. В эти дни путь судов сопровождала качка и холодный северо-восточный ветер, порой речным судам в таких условиях было нелегко. В ночь с 6 на 7 августа — о. Матвеев, подошли к о. Вайгач (здесь уже ощущалось влияние Карского моря, температуры воздуха и воды значительно снизились). Зайдя в бухту Варнека (при входе в Югорский шар), отряд Сергеева встал на стоянку. Достаточно простой переход первого отряда к Вайгачу давал надежду на благоприятную перспективу в дальнейшем. Югорский шар был свободным от льда. Сергеев предпринял разведку ледовой обстановки, которая оказалась очень неблагоприятной. Выхав на восточный берег Вайгача, он увидел, что все пространство моря к северу и северо-востоку занято льдами. Примерно в это же время 8 августа на западном берегу Вайгача в бухте Лямчиной оказались два английских парохода, один с пробойной [13].

Для выяснения обстоятельств «Пахтусов» перебирается в Лямчину бухту 10 августа, здесь уже находился транспорт «Бакан» с А.И. Вилькицким на борту, который прибыл в экспедицию, чтобы руководить проводкой судов через Югорский Шар. Вечером этого же дня пришел «Ермак» с остальными судами. [12]

По записям бортовых журналов большую часть времени дул неблагоприятный северный и северо-восточный ветер, и к 12 августа весь пролив был занят льдом [17]. Поэтому руководители экспедиции регулярно проводили ледовую разведку, и 15 августа «Пахтусов» в сопровождении «Ермака» отправился в бухту Варнека из Лямчиной бухты.

На следующий день была предпринята попытка выйти в море, но она оказалась неудачной: суда встретили на своем пути непроходимые льды, более того, возвращаясь назад, «Ермак» наскочил на банку.

Ситуация изменилась к 19 августа, когда задул юго-восточный ветер и Югорский Шар освободился ото льда, правда, эти льды понесло в бухту Варнека, где к этому времени находились все суда. Поэтому было принято решение вывести все корабли на рейд. 20 августа и «Ермак» сошел с камня, продолжать идти дальше он не смог, так как ему нужно было пополнить запасы угля. Ислямов перешел с «Ермака» на «Енисейск». Наконец 21 августа караван из 22 судов двинулся в Карское море. Такая продолжительная незапланированная остановка у Вайгача свидетельствует о рискованности предпринятого похода. Руководители экспедиции отмечают в отчете, что как бы ни были благоприятны расчеты (в том числе и капитана Дж. Виггинса), прав оказался А. Вилькицкий, который говорил о сокращенной навигации по этому пути. Ночью с 21 на 22 августа весь караван прошел Югорский Шар, 22 августа экспедиция последний раз наблюдала большие льды в

Карском море, которые под влиянием южного ветра были отнесены в центральные части моря [14].

К 23 августа вышли к Ямалу, 24 августа к о. Белый. Здесь, обогнув остров, «Пахтусов» достиг самой северной широты в экспедиции — $73^{\circ}49'$. Движение так и продолжали по этой линии до входа в Енисейский залив, в который вошли 26 августа. При входе глубина постепенно уменьшалась, но даже суда с глубокой осадкой «Свеаборг», «Гапсаль», «Роддам» сумели преодолеть бар р.Енисей. Добраться до с. Гольчиха в этот день не удалось из-за сильного ветра на Енисее, поэтому караван заночевал у мыса Зверева (на левом берегу Енисея) [14].

Дальнейшее путешествие не создало непреодолимых трудностей, хотя льды еще встречались на пути, и 27 августа караван благополучно прибыл в село Гольчиху. Здесь его встречал К.В. Иванов, который в дальнейшем должен был осуществлять проводку судов вверх по Енисею, а также подготовить все необходимое для принятия каравана, в том числе отметить вехфарватер, осуществить постройку пристаней, нанять рабочих (не менее 300 человек), организовать складские помещения для зимовки. «Пахтусов» и три немецких буксира уже 29 августа отправились в обратный путь, потратив на это всего 10 дней и не встретив нигде льдов [15]. Оставшиеся корабли, во главе которых стоял Иванов на пароходе «Обь» и Ислямов на «Енисейске» к 31 августу дошли до Луковой протоки, которая была неудобна для больших морских пароходов, но зато давала убежище в непогоду для лихтеров. Далее была произведена частичная разгрузка, проходившая сложно. Например, рабочие неохотно носили уголь на крутой берег Енисея, а это было необходимо, потому что часть угля должна была сохраниться до навигации 1906 года, и если бы он остался на низком берегу, то его смыло бы половодьем. Капитаны «Свеаборга», «Гапсали» и «Роддама» торопились сдать свои грузы, чтобы скорее уйти с Енисея в экстренном темпе. После этого Иванов принимает решение сформировать первый отряд из 4 лихтеров и трех пароходов («Красноярск», «Туруханск», «Лена»), уже загруженных и готовых к плаванию вверх по Енисею. Этот отряд было поручено вести Ислямову.

7 сентября суда вышли из Луковой протоки вверх по Енисею. Второй отряд вышел из протоки 11 сентября. Погодные условия стали меняться, по ночам фиксировались отрицательные температуры, да и днем было не намного теплее. В сочетании с холодным северо-восточным ветром, дождями и туманами условия для плавания были очень суровыми. 20 сентября ударили морозы, 22 сентября температура днем была около -10°C . 26 сентября, миновав о. Пашкова, с. Дудинское, с. Хантайское, Туруханск, у д. Сумароково второй отряд соединился с отрядом Ислямова.

Пройдя 27 сентября устье Подкаменной Тунгуски, а затем Осиновские пороги (проходить их оказалось сложной задачей, так как не хватало знающих енисейский фарватер лоцманов, поэтому пароходы вели только по одному лихтеру) и о. Черный Индыгин к 1 октября достигли с. Ворогово. Октябрь — время завершения навигации на Енисее, но ускорить передвижение каравана не удавалось, так как капитаны были незнакомы с фарватером реки. Несмотря на многочисленные трудности этого последнего отрезка пути, 10 октября экспедиция успешно прибыла в Енисейск. Об этом сообщается в телеграмме Ислямова: «... пароходы Красноярск, Минусинск, Туруханск, Ангара, Лена, семь лихтеров прибыли с грузом (цемент, масло, керосин, пакля) благополучно. Пароходы «Енисейск», «Обь», два лихтера ожидаются в прибытии» [17].

Попытка продвигаться дальше в Красноярск не увенчалась успехом, так как 12 октября река покрылась крупной шугой. Поэтому караван остался на зимовку в

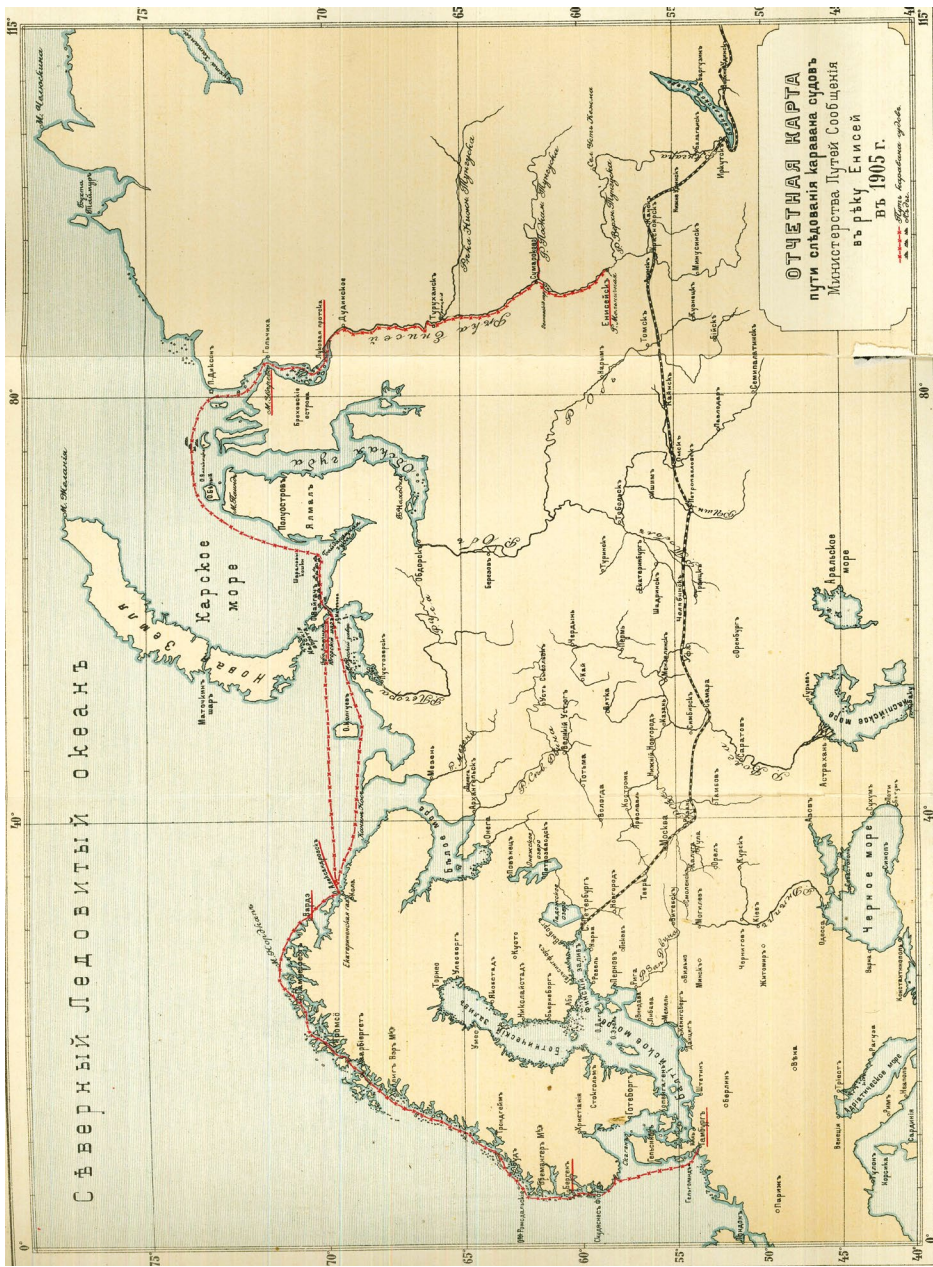


Рис. 1. Отчетная карта пути следования каравана судов Министерства Путей Сообщения в реку Енисей в 1905 г. [3]
Fig. 1. Report map of the route of a caravan of ships of the Ministry of Transport to the Yenisei River in 1905 [3].

Енисейске. Для этого расчистили и углубили протоку Мельничной речки. В декабре почти все участники экспедиции вернулись в Петербург [18].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом результаты экспедиции оказались противоречивыми.

С одной стороны, была показана принципиальная возможность морского перехода по запланированному маршруту крупных грузовых судов, даже в условиях развития морской техники и навигации начала XX века. При этом были сделаны ценные географические наблюдения, подтверждающие привнос льдов в Югорский Шар из Байдарацкой губы, а также зависимость условий для плавания от южных ветров, которые способствуют очищению Югорского Шара ото льдов. Время, затраченное на переход из Европейской части в устье Енисея, при благоприятных обстоятельствах составляет всего 9–10 дней. Благополучный исход второй части экспедиции непосредственно по реке во многом зависел от знающих и опытных лоцманов (которых категорически не хватало), глубина реки достаточна, даже для глубокоосидающих груженных морских судов, но скальные выступы и сужения русла создают существенные трудности, требуя установления специальных знаков. Также к сложностям на этом отрезке следует отнести нехватку рабочей силы при малой заселенности территории, а также проблемы с обеспечением продовольствием. Суровые климатические условия укорачивают навигацию на Енисее и негативно сказываются на жизни и здоровье участников.

С другой стороны, конкретная текущая задача — разгрузить Транссиб или хотя бы дать начало диверсификации грузовых перевозок никоим образом не была решена, поскольку эта задача, очевидно, двусоставна: водный путь должен был быть сопряжен с сухопутным, т.е. параллельно с обустройством водного пути, проложенного экспедицией Сергеева-Иванова-Ислямова, необходимо было обустроить соответствующую инфраструктуру хотя бы гужевого, а лучше автомобильного или железнодорожного пути от Енисейска или другого населенного пункта на Енисее до Транссиба.

Таким образом, экспедиция, безусловно, сыграла свою роль в освоении российского Севера и Западной Сибири. В частности, можно считать, что появление этих судов на Енисее послужило основанием для создания здесь Енисейской речной флотилии, которая впоследствии была преобразована в Енисейское речное пароходство. Но главный вопрос остается открытым и сегодня: возможно ли и нужно ли организовать не челночно-тупиковый маршрут из Енисея в Европу, а использовать Енисей как часть сквозного пути, соединяющего Европу и Азию через Северный Ледовитый океан?

Экономическая составляющая подобного проекта сегодня сомнительна. Несмотря на очевидно увеличившийся с начала XX века технический арсенал и изменившийся в сторону потепления климат (что существенно увеличивает потенциал водной части маршрута), главным камнем преткновения служит сложный фарватер Енисея и слабая обустроенность сухопутных транспортных путей от Енисейска на юг. Кроме того, торговля с Зарубежной Европой в настоящее время находится в совершенно неопределимом для перспективного строительства состоянии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гладкий Ю.Н. Россия в лабиринтах географической судьбы. М.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2006.
2. Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 765 с.
3. Фонд 404, опись 1, дело 457, лист 2 Морского Министерства главного гидрографического управления.
4. Там же, лист 3.
5. Там же, лист 4–12.
6. Там же, лист 13–20.
7. Там же, лист 20–22.
8. Там же, лист 23–26.
9. Там же, лист 26–29.
10. Там же, лист 30–43.
11. Там же, лист 44–81.
12. Там же, лист 81.
13. Там же, лист 82–89.
14. Там же, лист 90–97.
15. Там же, лист 98–106.
16. Там же, лист 107–110.
17. Там же, лист 111–125.
18. Там же, лист 126.
19. Фонд 406, Опись 9, лист 3, Ед. хр. 1618и Послужные списки. Ислямов Исхан Ибрагимович.
20. Там же, лист 21.
21. Северная морская экспедиция Министерства Путей Сообщения на реку Енисей в 1905 году. СПб., 1906.

Geographical Trace of the Yenisei Expedition of 1905: Historical and Modern Significance

Yu. V. Dvornikov^{1, *}, L. A. Nesterova^{1, **}

¹*The Herzen State Pedagogical University of Russia, St. Petersburg, Russia*

^{*}*E-mail: dvo-juri@yandex.ru*

^{**}*E-mail: l-nesterova@mail.ru*

Abstract — The little-known Yenisei Expedition of 1905 led by I.S. Sergeyev, K.V. Ivanov, and I.I. Islyamov is examined and described. Based on the study of archival documents, the preparation of the expedition in the highest state institutions of the Russian Empire and the specific circumstances of its journey from European seaports to the Russian river port in Yeniseisk are demonstrated. The significance of the expedition is analyzed in connection with its contemporary realities. An assessment of the importance of the waterway along the Yenisei River is also provided, which connects not only the South and North but also the West and East of Russia. The special role of certain participants, particularly I.I. Islyamov, who played a notable role in the geographical exploration of Russia but remained little-known to the general public and even many specialists, is emphasized.

Keywords: I.I. Islyamov, I.S. Sergeyev, Yenisei Expedition, Northern Sea Route, Trans-Siberian Railway, Russo-Japanese War

REFERENCES

1. Gladkiy Yu.N. Russia in the labyrinths of geographical destiny. Moscow: Publishing house "Law Center Press", 2006.
2. Pinhenson D.M. The history of the discovery and development of the Northern Sea Route. V. 2. The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism. Leningrad: Marine Transport, 1962. 765 p.
3. Fund 404, Inventory 1, case 457, sheet 2 of the Maritime Ministry of the Main Hydrographic Department.
4. Ibid, sheet 3.
5. Ibid, sheet 4–12.
6. Ibid, sheet 13–20.
7. Ibid, sheet 20–22.
8. Ibid, sheet 23–26.
9. Ibid, sheet 26–29.
10. Ibid, sheet 30–43.
11. Ibid, sheet 44–81.
12. Ibid, sheet 81.
13. Ibid, sheet 82–89.
14. Ibid, sheet 90–97.
15. Ibid, sheet 98–106.
16. Ibid, sheet 107–110.
17. Ibid, sheet 111–125.
18. Ibid, sheet 126.
19. Fund 406, Inventory 9, sheet 3, Ed. Hr. 1618I Service records. Islyamov Iskhon Ibrahimovich.
20. Ibid, sheet 21.
21. The Northern Sea Expedition of the Ministry of Railways to the Yenisei River in 1905. St. Petersburg, 1906.