

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

# В ПОИСКАХ ЗЕМЛИ САННИКОВА

ПОЛЯРНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ  
ТОЛЛЯ И КОЛЧАКА



БИБЛИОТЕКА  
ПОЛЯРНЫХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

## Annotation

Популярное издание, в котором доступно и увлекательно рассказано о двух связанных между собой полярных экспедициях, оставивших яркий след в истории исследования Арктики. В книге впервые опубликован текст за авторством Колчака – собственноручно составленное им описание яхты «Заря».

---

- [Никита Кузнецов](#)
    - 
    - [Предыстория Русской полярной экспедиции 1900–1903 гг.](#)
    - [Под Высочайшим покровительством](#)
    - [«Заря»: яхта, шхуна-барк, баркентина](#)
    - [Плавание «Зари» летом 1900 года \[1\]](#)
    - [Первая зимовка «Зари»: 1900–1901 гг.](#)
    - [Плавание «Зари» летом 1901 года](#)
    - [Вторая зимовка «Зари»: 1901–1902 гг.](#)
    - [«Заря» уходит в Тикси](#)
    - [На поиски партии Толля: поход под руководством А. В. Колчака](#)
    - [След в науке](#)
    - [«Колчаковский» след на карте Арктики](#)
    - [Земля Санникова](#)
    - [Источники и литература](#)
  - [notes](#)
    - [1](#)
-

# **Никита Кузнецов**

## **В поисках Земли Санникова.**

### **Полярные экспедиции Толля и Колчака**

*К 140-летию со дня рождения полярного исследователя, адмирала, Верховного Правителя России Александра Васильевича Колчака (1874–1920)*

*«Первая половина торжественного заседания ученого общества, посвященного сообщением членов экспедиции, снаряженной для поисков пропавшего без вести барона Толля и его спутников, подходила к концу. На кафедре у стены, украшенной большими портретами сановных покровителей и председателей общества, находился морской офицер, совершивший смелое плавание в вельботе через Ледовитое море с Новосибирских островов на остров Беннета, на который высадился барон Толль, оттуда не вернувшийся. Мужественное лицо докладчика, обветренное полярными непогодами, оставалось в полутени зеленого абажура лампы, освещавшей рукопись его доклада на кафедре и его флотский мундир с золотыми пуговицами и орденами».*

Этими строками начал свой роман «Земля Санникова», впервые изданный в 1926 г., выдающийся русский геолог С. В. Обручев. И говорится в них об Александре Васильевиче Колчаке, который к моменту создания книги уже несколько лет как был без суда расстрелян большевиками. Деятельность Колчака как полярного исследователя долгие годы оставалась в «полутени». Его работы использовали советские ученые, но чаще всего без ссылок на автора.



Возвращение имени Колчака, в том числе и в историю географических исследований, произошло в конце 1980-х – начале 1990-х гг. Оно началось с публикации работ С. В. Дрокова, Ю. В. Чайковского, К. А. Богданова, В. В. Синюкова и других исследователей.



А. В. Колчак во время первой зимовки на полуострове Таймыр, 1900–1901 гг.



Участники экспедиции на «Заре» – офицеры, команда, ученые Ф. А. Матисен, Н. Н. Коломейцев, А. В. Колчак, Э. В. Толль, А. А. Бялыницкий-Бируля, Ф. Г. Зеберг, Г. Э. Вальтер



Офицеры «Зари», слева направо: А. В. Колчак, Н. Н. Коломейцев, Ф. А. Матисен

## **Предыстория Русской полярной экспедиции 1900–1903 гг.**

В конце XIX – начале XX вв. в исследовании Арктики обозначились два основных направления, тесно переплетенные между собой, – хозяйственное использование Северного морского пути и научное изучение Крайнего Севера.

В задачи Русской полярной экспедиции входило не только географическое изучение неизведанных земель, но и проведение самого широкого комплекса исследований – геологических, метеорологических, зоологических и других. Впрочем, была у барона Толля и личная мечта – найти Землю Санникова...

Выпускник Дерптского университета, естествоиспытатель Эдуард Васильевич Толль (1858–1902) впервые попал в Арктику в составе экспедиции доктора А. А. Бунге на Новосибирские острова (1885–1886 гг.).



Барон Эдуард Васильевич Толль (1858–1902)

Во время этой экспедиции барон Толль уверовал в существование неизвестной земли, якобы находившейся на северо-востоке от острова Котельный и известной как Земля Санникова. Впервые ее увидел в 1811 г. промышленник Яков Санников с северного берега Фаддеевского острова. По его мнению, до земли этой было около 45 верст. Сам же Толль вскоре после выхода с места ночлега в устье реки Могур-Юрях 13 августа 1886 г. наблюдал «в направлении на северо-восток 14-18<sup>о</sup> контуры четырех столовых гор, которые к востоку соединялись между собой понижением». Направление, в котором находилась *terra incognita*, подтверждало гипотезу Санникова.

С момента возвращения с Новосибирских островов Толль посвятил себя исследованию Арктики. Одной из главных его целей и мечтой всей жизни, ради исполнения которой он и положил ее, стал поиск Земли Санникова.

В 1893 г. Эдуард Васильевич возглавил геологическую экспедицию Академии наук в северные районы Якутии, обследовавшую пространство между нижним течением рек Лена и Хатанга. Ученый посетил и Новосибирские острова, где, по просьбе Ф. Нансена, был устроен продовольственный склад – на случай гибели его судна «Фрам» в предстоящей полярной экспедиции.

Вернувшись из путешествия с массой впечатлений и интересных наблюдений, Толль стал задумываться о возможности расширить круг своих исследований. Он надеялся открыть новые земли к северу от Новосибирских островов. Высокая оценка его второй экспедиции (в 1894 г. Императорское Русское географическое общество наградило ученого медалью Н. М. Пржевальского), а также мировой триумф его норвежского друга – Фритьофа Нансена – еще больше разожгли в нем стремления к новым исследованиям.

# Под Высочайшим покровительством

## *Проект и воплощение*

В 1898 г. Толль выступил в печати и на заседаниях Русского географического и Минералогического обществ с обоснованием идеи полярной экспедиции на «Санникову Землю». Автор проекта считал, что возможно достигнуть неизвестной земли морским путем в период, когда море освобождается ото льда. Он предлагал летом 1898 или 1899 гг. на подходящем для целей экспедиции судне отправиться через Карское море мимо мыса Челюскин в устье Лены – к месту зимовки; летом же следующего года совершить оттуда плавание на север с тем, чтобы достигнуть «Земли Санникова» в августе. Экспедиция должна была взять с собой запас продовольствия на два года, дом, лодки, 3–4 собачьи упряжки с нартами, небольшое число оленей и, возможно, якутских лошадей с необходимым запасом корма. По достижении цели, на обратном пути, намечалось устроить запасное продовольственное депо на острове Котельном («на случай неудачи плавания следующего года») и возвратиться к устью Лены. Часть участников экспедиции, оставшихся на «Земле Санникова», должна была построить для зимовки дом, а другой группе предстояло, пользуясь санями и лодкой, вести научные исследования, в том числе метеорологические и магнитные, в течение всего года. Весной и летом третьего года экспедиции следовало продолжить геологические, физико-географические и топографические работы «по возможности до острова Беннета». Тем же летом экспедиция на пришедшем за ней судне должна была вернуться на материк, пройдя по возможности восточнее Новосибирских островов. В состав ее планировали включить начальника и трех его



помощников – астронома, метеоролога и гидрографа, а также двух опытных новосибирских промысловиков.



Схема яхты «Заря»

Для того чтобы сократить расходы, Толль хотел заинтересовать «скандинавских коммерсантов посылкой товаров в Якутск на надежном, новом судне под командой опытного капитана-китобоя». Через год оно могло либо вернуться в Европу с сибирскими товарами, либо быть продано для плавания по Лене. Толль считал, что так он может достичь цели, «легко исполнив проектированную экспедицию при меньших средствах». В случае успеха исследований в районе Новосибирских островов путешественники намеревались пройти морем через Берингов пролив во Владивосток.

Срочное выполнение изложенного плана, по мнению Толля, являлось «во многих отношениях прямой потребностью». Он подчеркивал, что результаты новой полярной экспедиции имели бы большое значение для национальных интересов России. Помимо ответа на вопрос о существовании гипотетической «Земли Санникова»,

исследовании природы Новосибирских островов и прилегающего к ним района, предполагалось положить начало плаваниям пароходов из Карского моря в Лену и другие реки северо-востока Азии, вплоть до Берингова пролива, открыть новые районы морского промысла у северо-восточного побережья Сибири. Экспедиция должна была помочь предотвратить экспансию иностранцев на северо-восток Сибири и способствовать разрешению вопроса о сквозном плавании по Северному морскому пути.



Гидрологическая лаборатория на яхте «Заря»

Идею одобрили многие выдающиеся русские ученые: академики Ф. Б. Шмидт, А. П. Карпинский, Ф. Н. Чернышев, М. А. Рыкачев, а также Д. И. Менделеев, С. О. Макаров, Н. М. Книпович, П. П. Семенов и другие. Присоединил к ним свой голос и Фритъоф Нансен, выступавший в Географическом обществе во время пребывания в Петербурге в апреле 1898 г. Соображения Эдуарда Васильевича заинтересовали президента Академии наук Великого Князя Константина Константиновича, который, учитывая вышеупомянутые рекомендации, тоже поддержал этот проект. В начале 1899 г. из представителей разных ведомств при Академии наук создали Комиссию по снаряжению Русской полярной экспедиции под председательством академика Ф. Б. Шмидта, а в июле 1899 г. из казны было отпущено 60 тысяч рублей (в пересчете на современные рубли примерно 64 290 000 руб. –

сопоставление производилось на основе стоимости золота на Лондонской бирже) на покупку экспедиционного судна.

В процессе подготовки Толль несколько изменил план экспедиции. Вместо одной зимовки было предусмотрено две – на восточном берегу Таймырского полуострова и на острове к северу от Новосибирского архипелага. Предполагалось создать вспомогательную партию для устройства продовольственных складов на островах, где планировалась зимовка.

Необходимые ассигнования для экспедиции, 180 000 руб. (в пересчете на современные рубли примерно 192 870 000 руб.) выделили в январе 1900 г. Ранее в Норвегии было приобретено китобойное судно «Harald Harfager», получившее русское название «Заря».

Состав экспедиции был утвержден 8 – 10 марта 1900 г. приказом по Академии наук. Помимо начальника, в него вошли шесть человек. В том числе – три строевых офицера флота: лейтенант Николай Николаевич Коломейцев – командир яхты «Заря»; лейтенант Федор Андреевич Матисен – геодезист и метеоролог экспедиции; лейтенант Александр Васильевич Колчак – гидролог и магнитолог экспедиции. Коломейцев и Матисен, в отличие от Колчака, уже имели опыт полярных плаваний. Всем троим, помимо научных задач, предстояло нести штурманские вахты и выполнять свои обязанности строевых офицеров, – несмотря на то, что «Заря» несла флаг Невского яхт-клуба, большая часть ее команды была укомплектована матросами военного флота. Ученые, отправившиеся в Арктику на «Заре», в большинстве своем также работали на Севере. Старший зоолог Зоологического музея Академии наук Алексей Андреевич Бялыницкий-Бируля стал зоологом экспедиции; преподаватель физики, кандидат физико-математических наук Фридрих Георгиевич Зееберг – астрономом и магнитологом (первоначально он был согласен идти кочегаром, если ему не нашлось бы иного применения в команде Толля); доктор медицины Герман Эдуардович Вальтер – врачом-бактериологом и вторым зоологом экспедиции.



Яхта «Заря» в норвежском доке. Из фондов СПФ АРАН.  
Публикуется впервые



Яхта «Заря» в Норвегии, 1899 г.

В состав команды корабля вошли: боцман Никифор Бегичев, старший механик Эдуард Огрин, матросы рулевые Семен Евстифеев, Сергей Толстов, Алексей Семяшкин

(заменен впоследствии Петром Стрижевым), Иван Малыгин (заменен впоследствии Степаном Расторгуевым), Василий Железняков, Николай Безбородов, второй машинист Эдуард Червинский, старший кочегар Иван Клуг, второй кочегар Гавриил Пузырев, третий кочегар Трифон Носов, повар Фома Яскевич.



Каюта лейтенанта Ф. А. Матисена. Из фондов СПФ АРАН.  
Публикуется впервые



## **«Заря»: яхта, шхуна-барк, баркентина Описание А. В. Колчака**

Подробное описание судна Русской полярной экспедиции составил в январе 1906 г. А. В. Колчак для немецкого издания дневников Э. В. Толля, осуществленного его вдовой – Эммелиной Толль (*Toll E. Die russische Polarfahrt der Sarja 1900/02. Berlin, 1909*). В оригинале, на русском языке, этот текст публикуется впервые.

Осенью 1899 года барон Э. В. фон Толль отправился в Норвегию для приобретения судна для Русской Полярной Экспедиции. После осмотра в портах Норвегии нескольких судов барон Толль остановился на паровом тюленебойном барке «Harald Haarfoger», который после покупки был переименован в яхту «Заря».

Барк «Harald Haarfoger» по своей постройке и вооружению принадлежит к типу китобойных или тюленебойных барков, предназначавшихся для промыслового плавания в Ледовитом океане. Суда этого типа, строившиеся на мелких эллингах в Норвегии, полагались, главным образом, для парусного крейсерства вблизи кромки льдов и сообразно этому имели полное барковое вооружение и сравнительно слабую вспомогательную машину. Построенные на чисто практических основаниях, суда этого выработанного типа отличались огромным запасом прочности и прекрасными мореходными качествами: отлично держались на волнении, обладали большой поворотливостью и малым радиусом циркуляции, облегчавшим управление этими судами во время плавания в разбитом льде.

Применительно к условиям плавания во льду, эти суда имели крайне солидный набор и обшивку, сплошные забранные дейдвуды [кормовые оконечности судна, в которых устанавливаются выходы гребных валов наружу – здесь и далее в квадратных скобках примечания Н. Кузнецова], усиленные литыми брештуками [горизонтальными треугольными листами] и крючьями, и специальную наружную обшивку из твердого мыльного дерева (green-heart) [современное название – бакаут, очень твердая и плотная древесина] в виде пояса шириной около 10-12 фут [3-3,65 м] с углублением ниже WL [ватерлинии] по 8 – 10 фут [2,4-3 м], а в носовой части доходившего до киля. На некоторых судах этого типа устраивался подъемный руль, что имеет значение при положении судна, затертым льдом, особенно во время напора; на «Заре» руль был простой, не подъемный, и практика показала, что замена руля запасным или постановка на место вышедшего из петель руля не представляет затруднений.

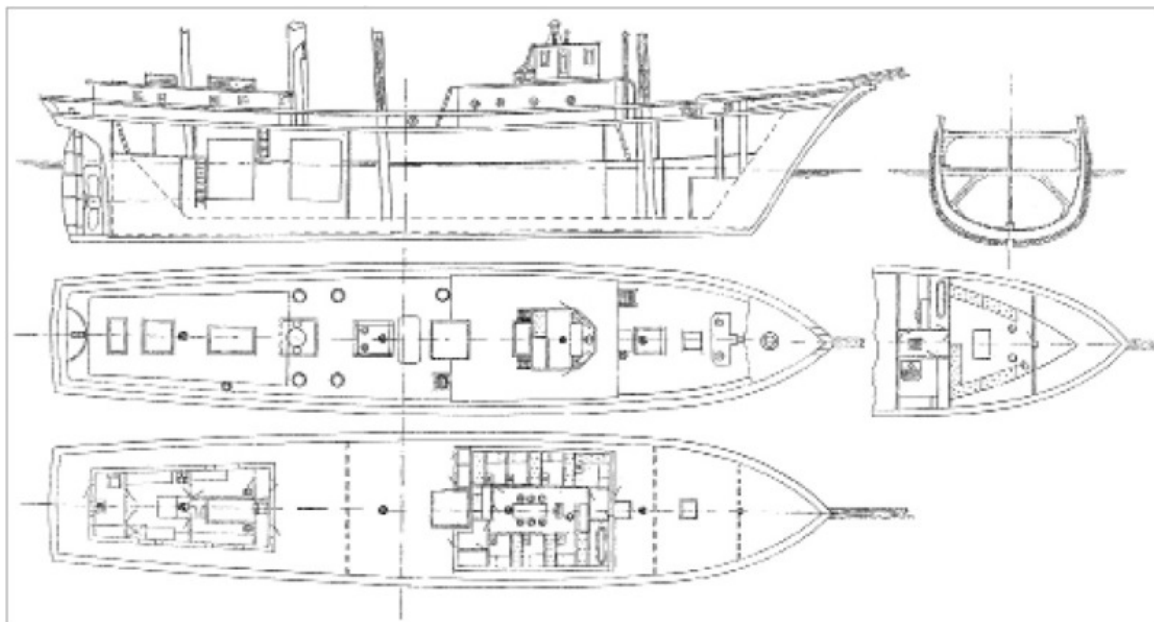


Схема общего расположения яхты «Заря»

К подобному же типу, как и бывший «Harald Haarfager», принадлежало много судов [неразборчиво] арктических и антарктических экспедиций, начиная с «Vega» экспедиции Норденшельда и кончая «Stella Polare» (бывший «Jason») экспедиции герцога Абрुцского, «Southen Cross» – Боргревника, «Belgica» – Герлиха, «Antarctic» – Норденшельда и пр.

Размерения корпуса «Зари» были следующие. Длина (наибольшая) – 144' [43,89 м], ширина (наибольшая) – 33' [10 м], углубление ахтерштевнем в полном грузу – 17½' [5,2 м]. Водоизмещение (displacement) в полном грузу 1082 тонны, light displacement [водоизмещение порожнего судна] – 589 тонн, dead weight [полная грузоподъемность] – 493 тонны.

Корпус был построен на заводе Brink'a в Христиании в 1873 г. В 1894 году судно тимберовалось [ремонтировалось], конопатилось все вновь, и был сменен и положен новый ледяной пояс из green-heart'a. В 1900 году судно было проконопачено вновь и переменены износившиеся доски наружной медной обшивки.

Весь набор судна дубовый; наружная обшивка, первая – сосновая, вторая – смешанная, из дуба и сосны, третья, внешняя – из green-heart'a. Внутренняя обшивка в главном трюме и машинном отделении сосновая.

Машина была построена на заводе «Nylands Vaerksted» в Христиании в 1872 г. и исправлялась в Sandefjord'e в 1894 г. Машина системы compound, ГНР [индикаторных лошадиных сил] = 228 (номинальных сил 64), двухцилиндровая; диаметры цилиндров 20".3 [51,5 см] и 40".3 [1,02 м], ход поршня 24".8 [63 см]. Котел цилиндрический – один. Диаметр котла – 10'.5 [3,2 м], длина 9'.1 [2,77 м], построен на заводе «Nylands Vaerksted» в Христиании в 1885 г. Топок – 2, диаметром 3'.5 [1,06 м]. Рабочее давление

пара 62 фунта [427,5 кПа]. При благоприятных условиях наибольшая скорость хода около 8 узлов.

После покупки «Harald Haarfoged», переименованный в яхту «Заря», был приведен в Larkick (Христиания) и на эллинге Колин-Арчера (известного строителя «Фрама» норвежской экспедиции Ф. Нансена) был приспособлен для целей экспедиции, для чего были сделаны следующие переделки и устройства.

В нижнем трюме были поставлены в средней части корпуса шпангоутные крепления в виде наклонных пиллерсов [вертикальных стоек] между флор-тимберсами [нижними частями шпангоутов] и нижним рядом бимсов [поперечных связей шпангоутов]. В диаметральной плоскости поставлен ряд пиллерсов между кильсоном [продольная связь днищевых частей шпангоутов] и нижними бимсами, а также между последними и бимсами верхней палубы. Палубная настилка верхней палубы tween deck'a [междупалубного пространства] заменена новой. Построена между фок- и грот-мачтой новая рубка с семью каютами для членов экспедиции и кают-компанией. В ней даже была выгорожена крюйт-камера для запасов патронов, пороха и пироксилина, [неразборчиво], ванная и ватер-клозет.

Рубка построена с двойными стенами и потолком с промежутком, заполненным листами толя и смесью из пробки и опилок. Устроено вновь и переделано носовое отделение для команды на 10 человек, поставлен новый камбуз, устроена командная ванна.

Кормовая рубка между грот и бизань мачтами переделана в лабораторию, приспособленную для научных работ, также, как и описанная выше рубка для помещения личного состава экспедиции, т. е. с двойными стенами, потолком и двойными дверями. Лаборатория эта имела три отделения: одно, предназначавшееся для морских зоологических и гидрологических работ, другое – для геологических

(служившее рабочим кабинетом начальника экспедиции) и третье – для биологических и бактериологических занятий. Над передней рубкой был устроен командный мостик и штурманская рубка, в которой находился путевой компас и главный штурвал. На баке был установлен новый паровой брашпиль. Дальнейшие мелкие работы по корпусу состояли в установке различных приспособлений для морских зоологических и гидрологических работ и исследований: вынос [выносная площадка] с линиями, глубиномеров и т. п. Паровая лебедка у грот-мачты со стрелой была приспособлена для драгирования и траления.

В виду малочисленности команды парусное барковое вооружение было изменено: прямые паруса оставлены были только на фок-мачте, и по парусному вооружению яхта «Заря» отвечала типу шхуны-барка или баркентины.

В машинном отделении, кроме полного ремонта машины и котла, было устроено помещение для 4 человек машинной команды, добавочная угольная яма и установлены турбодинамо для электрического освещения и токарный станок.

На яхте «Заря» находился паровой катер, два 26-футовых китобойных вельбота, один 24-футовый спасательный вельбот образца, принятого в военном флоте, одна четверка [четырёхвесельная шлюпка] и двойка [двухвесельная шлюпка]. На яхте имелся запасный руль и штурвал, а также запасной винт.

В октябре 1899 года яхта «Заря» была освидетельствована обществом «Norwegian Bureau Veritas» и получила аттестат A1 N1 [свидетельство о годности к плаванию в определенном районе] на три года.

*Санкт-Петербургский филиал Учреждения  
Российской академии наук Архива РАН (СПФ*



*АРАН) Ф. 14. Оп. 1. Д. 127. ЛЛ. 1 - 3об.  
Рукопись. Автограф. Публикуется впервые.*



Яхта «Заря» в бухте Тикси, 1912 г.



Яхта «Заря» в бухте Тикси, после 1915 г.

Так как «Заря» ходила под флагом Невского яхт-клуба, то во многих документах и исследованиях она именуется яхтой. После гибели Толля судно осталось в бухте Тикси и было продано якутской судоходной фирме А. И. Громовой. В 1915 г. на «Заре», стоявшей западнее северной оконечности острова Бруснева, вспыхнул пожар, и она обгорела по ватерлинию. Прочный деревянный корпус, намертво

приросший к грунту, стал своеобразным основанием нефтяного причала, который используется в Тикси и сейчас.

## Плавание «Зари» летом 1900 года [\[1\]](#)

- **21 июня** – выход «Зари» из Санкт-Петербурга
- **31 июля** – судно покинула Александровск-на-Мурмане (ныне – Полярный)
- **13-18 августа** – стоянка у Диксона
- **22 августа** – «Заря» достигла шхер Минина
- **23 августа** – яхта подошла к входу в залив Миддендорфа
- **16 сентября** – «Заря» выбирается из ледовой западни в заливе Миддендорфа
- **26 сентября** – судно встает на зимовку в бухте Колина Арчера

Выйдя из Санкт-Петербурга, «Заря» направилась в Александровск-на-Мурмане (ныне – Полярный), где на борт взяли двадцать собак, доставленных из Усть-Янска. Вскоре после этого через Югорский Шар яхта вошла в Карское море. Три дня она пробыла у острова Диксон, а затем следовала вдоль берегов Сибири на северо-восток, надеясь достичь Новосибирских островов. Однако уже вскоре после выхода с Диксона на пути встретились значительные массы льда, сильно затруднявшие продвижение судна. Далее, в шхерах Минина, стало еще сложнее. Плавание в неглубоких и совершенно не исследованных проливах среди этих шхер оказалось нелегким, и «Заря» два раза садилась на каменные банки. Следующей вехой путешествия стал залив Миддендорфа, который Толль первоначально принял за Таймырский пролив. Здесь тяжелое состояние льдов более чем на три недели задержало судно, но, даже выбравшись из ледовой западни, продвинуться далеко на восток экспедиции не удалось. «Заря» прошла через пролив между островом Нансена и материком, названный Толлем проливом Фрама, а дальше, в Таймырском проливе, лед оказался еще не взломанным. В итоге «Заря» встает на зимовку в бухте

Колина Арчера, названной так в честь строителя нансеновского «Фрама», и остается там до 25 августа 1901 года.

## Первая зимовка «Зари»: 1900-1901 гг.

- **Конец октября** – отправка санной экспедиции для устройства склада по пути к мысу Челюскин
- **3 февраля** – отправка Коломейцева с почтой на материк и переход командования к Матисену
- **8 – 22 марта** – санная экспедиция Матисена
- **20 апреля – 31 мая** – санная экспедиция Толля и Колчака

Во время зимовки, с 26 сентября 1900 года по 25 августа 1901 года, участники экспедиции продолжали начатую в пути исследовательскую работу. Еще в конце октября они предприняли санную экспедицию с целью устройства продовольственного депо на пути к мысу Челюскин, куда Толль собирался пройти весной на собаках. Несмотря на хорошее продовольственное снабжение экспедиции – но, очевидно, все же недостаточно богатое витаминами, в то время еще неизвестными науке, – среди команды наблюдались случаи заболевания цингой, не принявшей, впрочем, тяжелой формы.



Командир яхты «Заря» лейтенант Н. Н. Коломейцев в кают-компани, 1900 г. Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые.



В начале февраля «Зарю» покинули лейтенант Коломейцев и промышленник Расторгуев, которым Толль дал поручение доставить до ближайшего населенного пункта почту. Командование судном перешло к Матисену. Очевидно, что задание это было только предлогом для списания с судна Коломейцева. Отношения начальника экспедиции – ученого-гуманиста Э. В. Толля и строевого офицера Н. Н. Коломейцева – не сложились изначально. Вот что пишет о Коломейцеве в своей фундаментальной монографии «Моря Советской Арктики» В. Ю. Визе: «... последний, занимая должность командира судна, вместе с тем претендовал на права начальника экспедиции. Кроме того, Коломейцев возбудил недовольство Толля своими попытками установить на «Заре» режим военной казармы, вплоть до телесного наказания команды». Сам же Толль рассказывал в письме к Великому Князю Константину Константиновичу в 1901 г. о том, что: «Полагаясь на кажущуюся любовь к делу и ум лейтенанта К[оломейце]ва и ожидаемую от него, как морского офицера, дисциплину, я надеялся, что тяжелые черты его характера будут чувствоваться только мною, но не в делах Экспедиции и потому, наконец, остановился на нем». Однако первые конфликты начались уже в Александровске-на-Мурмане. После того, как пришлось списать с «Зари» и заменить двух матросов – одного за пьянство, другого за драку, – Коломейцев в сердцах заявил Толлю, что команду в повиновении можно удержать только с помощью телесных наказаний (которые давно уже были отменены на флоте). Далее, впрочем, дела пошли лучше. Толль пишет: «...во время плавания все шло сравнительно хорошо. Офицеры, убедившись в отличных качествах матросов, стали обращаться с ними, как с людьми, о пьянстве, конечно, во время плавания не могло быть и речи». Новые проблемы возникли во время зимовки. Коломейцев заявил Толлю о том, что он должен постоянно иметь в своем распоряжении обоих офицеров на судне; одновременно с этим он потребовал отмены дежурств ученых по судну, как противоречащее Морскому Уставу. Такую позицию,

ставящую под угрозу выполнение задач экспедиции, Толль поддержать не мог и предложил Коломейцеву списаться с судна.



А. В. Колчак измеряет температуру и берет пробы воды на гидрохимический анализ с помощью батометра Тимченко

После того как Коломейцев покинул «Зарю», он должен был добраться до устья реки Таймыры, отсюда на Хатангу и далее на Дудинку. Выйдя с места зимовки 3 февраля, Коломейцев безуспешно искал устье Таймыры и 21 февраля вернулся на судно. Вторично Коломейцев вышел 5 марта, но через двадцать шесть дней снова вернулся на «Зарю», опять не найдя устья Таймыры. После этих неудач было решено отправить почту через Гольчиху (в Енисейском заливе). На этот раз Коломейцев выполнил свое задание. Он прибыл в Гольчиху 27 мая, пройдя расстояние между этим становищем и «Зарей» (около 800 км) за сорок суток. До мыса Стерлегова его провожал Бялыницкий-Бируля, через два месяца вернувшийся на «Зарю» с богатым научным материалом.



Лейтенант Ф. А. Матисен. Из фондов СПФ АРАН.  
Публикуется впервые

В целом же обстановка в экспедиции и отношения между научными работниками, офицерами и командой были очень хорошими. Немало теплых слов, относящихся к Колчаку, написал Толль в своем дневнике. «Наш гидрограф Колчак – прекрасный человек, преданный экспедиции». Вспоминая об одной из застольных бесед в кают-компании, он отмечал начитанность лейтенанта Колчака. Впрочем, не обходилось и без споров. «Беседую и забавляюсь горячим спором между Матисеном и Колчаком; они неизменно придерживаются противоположных мнений, но, благодаря добродушию Матисена остаются в дружбе, несмотря на частое раздражение гидрографа».

Между тем на долю Колчака выпало немало работы. Помимо несения ходовых вахт, он занимался промерами глубин, брал пробы воды, осуществлял магнитные наблюдения, составлял подробное описание берегов и островов Северного Ледовитого океана, изучал морские льды. Во время первой зимовки Колчак провел топографическую съемку района стоянки и составил карту рейда «Зари». Интересный и немаловажный для биографии Колчака факт, относящийся ко второй зимовке, отметил в своем исследовании историк А. С. Кручинин, цитируя

воспоминания врача экспедиции В. Н. Катина-Ярцева, который заменил умершего в начале 1902 г. доктора Г. Э. Вальтера. «По праздникам, обыкновенно через воскресенье, на нижней палубе совершалось перед завтраком богослужение, состоявшее из чтения и пения молитв. За священника был лейтенант Колчак, а в его отсутствие – квартирмейстер Толстов». Естественно, мирянин не мог в полной мере исполнять обязанности священника, но этот факт говорит о глубокой и искренней религиозности Колчака.



«Заря» в полярных льдах

Успешные санные экскурсии (по современной терминологии – радиальные походы) были предприняты весной Матисеном. В первую экскурсию, состоявшуюся с 8 по 22 марта, он прошел по меридиану мыса Лаптева (на острове Таймыр) на север до  $77^{\circ}$  широты, зафиксировав на карте положение ряда островов из архипелага Норденшельда. Вторая поездка, предпринятая им с целью топографических работ, также дала хорошие результаты.



Э. В. Толль и А. В. Колчак отправляются в поездку к Восточному Таймыру, 1900 г. Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые

Менее успешной оказалась экскурсия Толля и Колчака. Поставив себе задачу обогнуть мыс Челюскин, 20 апреля они покинули «Зарю» и 1 мая достигли места, где еще осенью устроили продовольственное депо. Найти его не удалось, потому что при закладке оно не было обозначено никакими опознавательными знаками. Весной же все оказалось покрытым глубоким слоем снега. В течение пяти



дней путешественники упорно раскапывали сугробы, но все их усилия оказались напрасными.

Эта неудача заставила их отказаться от мысли дойти до мыса Челюскин. Вместо этого Толль решил сделать экскурсию в глубь тундры для геологических исследований. Увиденную местность Толль описывает как «безотрадную пустыню, наводящую ужас своей безжизненностью». Только 31 мая путники, потеряв пять собак, изголодавшиеся и истощенные, вернулись к месту зимовки. Летом Толль, совместно с Зеебергом, предпринял еще одну большую экскурсию, продолжавшуюся больше месяца.

## Плавание «Зари» летом 1901 года

- **30 августа** – «Заря» отходит от острова Нансена
- **1 сентября** – судно прибывает в район мыса Челюскин
- **10 сентября** – «Заря» находится севернее острова Котельный
- **14 сентября** – яхта достигает острова Беннета, но не может подойти к берегу из-за плотных льдов
- **16 сентября** – судно входит в Нерпичью губу и встает на зимовку

Льды около «Зари» пришли в движение 25 августа. Немедленно были разведены пары, но отойти от острова Нансена ледовая обстановка позволила только 30 августа.

Добравшись до мыса Челюскин, участники экспедиции высадились на берег, где произвели различные наблюдения и сложили из камней большой гурий, который в ноябре 1918 года разобрал Р. Амундсен. Впрочем, как выяснилось уже в наше время, на самом деле этот знак оказался поставлен восточнее мыса Челюскин, на северо-западной оконечности мыса Чекина. В 1972 г. он был восстановлен по инициативе и под руководством известного советского гидрографа и историка освоения Арктики В. А. Троицкого.



Яхта «Заря» в лагуне Нерпалах, 14 декабря 1901 г. Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые

У острова Котельный, приблизительно на широте N 77° 20', «Заре» преградили путь плотные льды. Видимость была очень плохая, и при таких условиях поиски Земли Санникова не имели смысла. Толль приказал идти к острову Беннета, на котором он предполагал зазимовать, чтобы попытаться достичь Земли Санникова уже в следующем году. Увы, достигнув величественного мыса Эмма у острова Беннета, «Заря» не смогла подойти к берегу из-за тяжелых льдов. Тогда Толль принял решение возвращаться к острову Котельный, решив на пути туда еще раз сделать попытку проникнуть далеко на север от Новосибирских островов. На этот раз «Заре» удалось подняться до точки с координатами N 77° 32' E 142° 17', где льды воспрепятствовали дальнейшему продвижению на север. Но и здесь признаков земли не наблюдалось – надо льдом всюду держался туман. Наконец судно вошло в Нерпичью губу у западного берега Котельного, где в лагуне Нерпалах и осталось на вторую зимовку.

## Вторая зимовка «Зари»: 1901-1902 гг.

- **Середина ноября** – отправлена почта на материк
- **Начало января 1902** – умирает доктор Вальтер
- **Январь - 11 апреля** – поездка Толля на материк
- **11 мая** – партия Бялыницкого-Бирули выходит на Новую Сибирь
- **5 июня** – партия Толля выходит в направлении острова Беннета

В Нерпичьей губе Толль встретился с участниками вспомогательной экспедиции под руководством геолога К. А. Воллосовича, перешедшей на Новосибирские острова весной из Усть-Янска. Ее главной задачей было устройство на этих островах ряда продовольственных складов на случай гибели «Зари». В середине ноября Нерпичью губу покинул М. И. Бруснев (помощник Воллосовича), который повез почту на материк. В это время на «Заре» уже был установлен зимовочный режим, стационарные научные работы шли полным ходом.

Начало 1902 г. омрачилось смертью доктора Г. Э. Вальтера, скончавшегося от расстройства сердечной деятельности, связанной с перенесенным в прошлую зимовку суставным ревматизмом. Весной на его место из Якутска прибыл доктор В. Н. Катин-Ярцев, политический ссыльный. В конце января судно покинул Толль с целью принять на материке почту; вместе с ним отправился и Воллосович, закончивший свои работы на Новосибирских островах. Путь на материк Толль и Воллосович совершили по обычному маршруту промышленников через Малый и Большой Ляховские острова к зимовью Чай-поварня у Святого Носа. Обратный путь Толль прошел по другому маршруту: с острова Малого Ляховского он перешел на остров Столбовой, откуда взял курс прямо на Котельный остров. 11 апреля он снова был на «Заре».



Строительство поварни – избы для временного проживания. Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые

Весной участники экспедиции осуществили ряд сухопутных маршрутов. Матисен сделал попытку пройти как можно дальше на север от Котельного острова, но продвинулся только на семь миль к северо-западу от устья реки Решетникова, так как дальше находилась открытая вода. Он посетил также стрелку Фаддеевского острова, остров Фигурина и Землю Бунге. Другая партия произвела съемку Бельковского острова, к югу от которого был открыт небольшой скалистый островок, названный островом Стрижева, в честь каюра – участника экспедиции.

11 мая Нерпичью губу покинула партия зоолога А. А. Бялыницкого-Бирули в составе трех человек. Она имела целью провести лето на острове Новая Сибирь, откуда ее должна была снять «Заря».

5 июня Толль отправился на остров Беннета в сопровождении астронома Ф. Г. Зееберга и промышленников – якута В. Горохова и эвенка Н. Протодьяконова. Ученый предполагал исследовать остров Беннета, посещенный до того только экспедицией Де Лонга в 1879 г., и, по возможности, произвести в окружающем районе рекогносцировку с целью открытия неизвестной земли. После окончания работ их должна была забрать «Заря».

Отправляясь на остров Беннета, начальник экспедиции вручил командиру яхты конверт с подробными инструкциями на случай «гибели экспедиционного судна и возвращения без меня экипажа на материк, или в случае моей смерти». В ней он предусмотрительно взвесил и четко изложил те меры, которые должен принять командир, чтобы спасти если не его самого, то состав экспедиции. «Предел времени, когда вы можете отказаться от дальнейших стараний снять меня с острова Беннета определяется тем моментом, когда на «Заре» будет израсходован весь запас топлива для машины до 15 тонн угля» – говорилось в документе».



Лейтенант А. В. Колчак (третий слева) со спутниками отправляется на остров Бельковский во время второй зимовки «Зари». Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые

## «Заря» уходит в Тикси

- **Начало августа** – «Заря» выходит из Нерпичьей губы
- **17 августа** – возвращение в Нерпичью губу из-за сложной ледовой обстановки
- **21 августа** – повторный выход «Зари» в море
- **1 сентября** – неудачная попытка подхода к острову Беннета
- **5 сентября** – выход судна в сторону бухты Тикси
- **8 сентября** – прибытие в бухту Тикси

Из-за очень неблагоприятного состояния льдов летом 1902 г. «Заря» смогла выйти из Нерпичьей губы только в начале августа, однако ее сейчас же затерло льдом, в котором она беспомощно дрейфовала. Только 17 августа «Заре» удалось пробиться обратно в Нерпичью губу. Там команда занялась ремонтом машины, а 21 августа судно снова вышло в море. Увы, попытки обогнуть Котельный остров с севера, а также подойти к острову Новая Сибирь окончились неудачей.

Не удалось приблизиться и к острову Беннета: «Заря» встретила к юго-востоку от этого острова тяжелые льды. Матисен писал в своем отчете: «Мы стояли, упершись носом в торосистый многолетний мощный лед, все проходы между взломанными полями, границ которых не было видно, были плотно забиты обломками. Мы подошли к границе непроходимого пака. Надо было немедленно выбираться, или мы были бы неминуемо затерты. Стоять на месте у пака и ждать изменения ветра было немыслимо: мы не имели никаких данных на его перемену и располагали слишком коротким сроком для такой пассивной и томительной деятельности». После вторичной неудачной попытки подойти к острову Беннета со стороны Котельного острова командир «Зари», не надеясь на улучшение в состоянии льдов и имея весьма ограниченный запас угля, решил отказаться от снятия остававшихся на Новой Сибири и на острове Беннета людей и идти в бухту Тикси. Советский



ученый В. Ю. Визе в своей работе «Моря Советской Арктики» пишет о том, что «это решение стоило жизни Толлю и его спутникам», тем самым фактически обвиняя Матисена. Ему возражает моряк и ученый Н. Н. Зубов: «Такое мнение не совсем обоснованно. Рисковать зимовкой в открытом море среди льдов, притом рисковать после уже проведенных двух зимовок с недостаточным запасом угля и провизии, было нельзя. Да и сам Толль оставил Матисену приказание идти в Тикси после уменьшения запасов угля до пределов, необходимых для возвращения. Никто из современников, знавших обстоятельства дела, Матисена не осуждал».

Тем не менее, Матисен предпринял безуспешные попытки снять с острова Новая Сибирь хотя бы партию А. А. Бялыницкого-Бирули. В итоге, четко следуя инструкции Толля – да и не имея другого выхода в сложившейся ситуации, – командир «Зари» привел 8 сентября свое судно в бухту Тикси.

После ухода «Зари» партии Толля и Бялыницкого-Бирули оказались предоставленными самим себе. Видя, что на приход судна надеяться нельзя, Бялыницкий-Бируля выстроил на западном берегу острова Новая Сибирь поварню, пригодную для зимовки. 21 ноября, когда лед в море окончательно смерзся и стал неподвижен, Бялыницкий-Бируля покинул Новую Сибирь и отправился на своих собаках в Казачье, куда и прибыл в середине декабря.

## На поиски партии Толля: поход под руководством А. В. Колчака

- **13 февраля** – выезд Колчака в Мезень для вербовки поморов
- **22 февраля** – выступление спасательной партии из Санкт-Петербурга
- **21 марта** – спасатели прибывают в Якутск
- **5 июня** – экспедиция достигает южной оконечности острова Котельный
- **23 июля** – первая попытка выйти на вельботе в море
- **31 июля** – выход вельбота к Благовещенскому проливу
- **10 августа** – экспедиция достигает мыса Благовещенского
- **17 августа** – вельбот подходит к острову Беннета
- **20 августа** – поисковая партия выходит с острова Беннета
- **24 августа** – вельбот приходит на стан Бирули на острове Новая Сибирь
- **29 августа** – спасатели достигают острова Фаддеевского с южной стороны Благовещенского мыса
- **9 сентября** – вельбот прибывает к Михайлову стану острова Котельный
- **29 ноября** – поисковая партия по льду возвращается на материк
- **14 декабря** – путешественники прибывают в Казачье
- **26 января** – Колчак приезжает в Якутск

Так как от Толля и его спутников никаких известий не поступало, то Академия наук решила организовать экспедицию по их поиску. Первоначально к острову Беннета планировали послать ледокол «Ермак», но от этой идеи отказались из-за дороговизны ее реализации, а также из-за того, что основной задачей ледокола было обеспечение навигации на Балтике, а опыта подобного длительного плавания ледокола в тот период просто не было. Кроме



август 1903 г.)

В итоге было решено сформировать санно-шлюпочную экспедицию, которую возглавил лейтенант Колчак. Помимо нее организовали вспомогательную партию, которой руководил политический ссыльный М. И. Бруснев, участвовавший и в экспедиции под началом Толля. Весной, летом и осенью он обследовал северные берега островов Котельного и Фаддеевского, а также берега Новой Сибири, но безрезультатно.

Поисковая партия под руководством Колчака выехала из Санкт-Петербурга 22 февраля 1903 г. Но перед этим сам Колчак, получив первые суммы, ассигнованные на организацию спасательной партии, 13 февраля отправился в Мезень, где нанял шесть местных жителей – поморов, ранее участвовавших в экспедиции на Шпицберген. Из них приняли участие в экспедиции четверо – А. М. Дорофеев, И. Я. Иньков, А. М. Олупкин и М. М. Рогачев. Отправились с Колчаком и его соплаватели по «Заре» – боцман Н. А. Бегичев и рулевой В. Железняков. 21 марта спасатели прибыли в Якутск, откуда направились через Верхоянск в село Казачье. Тем временем в районе устьев Яны и Индигирки закупили 161 ездовую собаку, на которых на Новосибирские острова отправили один из китобойных вельботов «Зари», а также снаряжение и продовольствие для спасательной партии.

5 июня экспедиция достигла поварни Михайлов стан, расположенной у южной оконечности острова Котельный, где остановилась, ожидая, когда море вскрыется ото льда. За это время на вельботы были установлены полозья, а участники экспедиции активно занимались охотой и рыбалкой, пополняя запасы. Из-за невозможности прокормить в течение лета всех имеющихся собак, 80 лучших из них были в двух партиях отправлены на северо-западный и юго-восточный берега острова, а остальных пришлось отравить стрихнином.



Вид на северную часть острова Беннета. Фотография 1913 г.

23 июля основная часть экспедиции из семи человек, остававшаяся с вельботом в Михайловом стане, сделала попытку выйти в море по образовавшимся в районе стоянки большим полыньям во льду. Однако, дойдя до мыса Медвежьего, спасатели обнаружили, что лед за ним стоит плотно надвинутым на берег, вследствие дувших до этого времени восточных ветров.

Лед стал отходить лишь 31 июля, после того, как подул сильный ветер северо-западного направления. Это позволило вельботу направиться вдоль южных берегов Котельного и Земли Бунге к Благовещенскому проливу. На этом переходе экспедицию сопровождали почти непрерывные густые снегопады. Береговые отмели Земли Бунге окаймляли 8–10-метровые валы летних торосов льда, и перетаскивать через них лагерное снаряжение при высадках на берег приходилось с большими трудностями. Обогнув южную оконечность острова Фаддеевского, вельбот направился Благовещенским проливом, следуя его западной частью. Условия перехода были очень тяжелыми. «С первых дней нашего выхода с Михайлова стана пошел густой снег, не перестававший идти почти до перехода через Благовещенский пролив. Мне никогда не приходилось видеть такой массы снега во время арктического лета; снег шел не переставая, густыми хлопьями, заваливая все на вельботе мягким влажным покровом, который таял в течение дня, вымачивая нас хуже дождя и заставляя испытывать ощущение холода сильнее, чем в сухие

морозные дни», – писал Колчак. Возможности для высадки на берег в этих местах оказались еще затруднительнее, чем в районе Земли Бунге. 10 августа экспедиция достигла мыса Благовещенского, с которого усматривался мыс Высокий острова Новая Сибирь; видимую часть моря и пролив покрывал битый лед.

Переход к мысу Высокому вызвал серьезные трудности: мешали сильные приливо-отливные течения в проливе, а туман и снег усугубляли ситуацию. Временами приходилось вытаскивать вельбот на стоячие льдины, чтобы избежать напора стремительно двигавшихся льдов. У мыса Высокого экспедиция встретила со своей вспомогательной партией. Пополнив запасы продовольствия, спасатели 15 августа двинулись в море по направлению к острову Беннета. Двое суток вельбот шел почти безостановочно, то на веслах, то под парусами. В море встречались редкие мощные льдины, на которые спасатели высаживались для короткого отдыха и еды.

На вторые сутки пути туман разошелся и перед участниками экспедиции открылись отвесно спускающиеся в море скалы острова Беннета. С приближением шлюпки к берегу ветер стих и команде вельбота пришлось на веслах пробираться среди скопления мощных льдин, возвышавшихся над водой на 6–8 м.

Увидев среди скал узкое песчаное побережье, участники экспедиции высадились и приступили к поискам следов Толля и его спутников. Недалеко от мыса Эмма был найден керн, около которого лежала бутылка с документами (три записки) и планом острова. Руководствуясь последним, удалось обнаружить построенную Толлем поварню. В ней нашли записку, датированную 26 октября (8 ноября) 1902 г., в которой было приведено краткое описание острова, список оставленных инструментов и коллекций, а завершался текст словами: «Отправимся сегодня на юг. Провизии имеем на 14–20 дней. Все здоровы». Содержание и дата документа однозначно свидетельствовали о том, что барон Толль и его спутники нашли свою смерть в ледяной пустыне и их дальнейшие поиски бесполезны.

Работа поисковой экспедиции была постоянно сопряжена с риском. Во время поисков поварни Толля Колчак провалился под лед. Этот случай описал советский историк Арктики Н. Я. Болотников в своей книге, посвященной спутнику Колчака – боцману Бегичеву. «Я шел передом, как вспоминает Бегичев, увидел впереди трещину, с разбега перепрыгнул ее. Колчак тоже разбежался и прыгнул, но попал прямо в середину трещины и скрылся под водой. Я бросился к нему, но его было не видно, потом показалась его ветряная рубашка. Я схватил его за нее и вытащил на лед. Он совершенно потерялся. Но это было недостаточно. Под ним опять подломился лед, и он совершенно погрузился в воду и стал тонуть. Я быстро схватил его за голову... вытащил еле живого на лед и осторожно перенес... к берегу. Положил на камни и стал звать Инькова, который стоит возле трещины и кричит: «Утонул, утонул!» – совершенно растерялся. Я крикнул ему: «Перестань орать, иди ко мне!» Он подошел. Мы сняли с Колчака сапоги и всю одежду, потом я снял с себя егерское белье и стал одевать на Колчака. Оказалось, он еще живой. Я закурил трубку и дал ему. Он пришел в себя. Я стал ему говорить, что, может, он с Иньковым вернется назад в палатку, и я пойду один. Он сказал: «Я от тебя не отстану, тоже пойду с тобой». Я пошел по камням, где были крутые подъемы и спуски. Он совершенно согрелся и благодарил меня, сказал, что в жизни никогда этого случая не забудет...». В статье о Бегичеве, опубликованной в 1936 г. в журнале «Советская Арктика», Болотников, отдавая дань времени, написал: «Многих тысяч пролетарских жизней в будущем стоил этот отважный поступок Бегичева».

Взяв небольшую часть оставленных Толлем геологических коллекций, поисковая партия 20 августа вышла с острова Беннета в обратный путь. Переход к Новой Сибири также занял около двух суток, но в море теперь было очень много льда – это усложняло дело, но вместе с тем не давало образоваться большой волне, когда ближе к концу пути стали дуть сильные ветра. Опасаясь в тумане и во льду входить в Благовещенский пролив, экспедиция

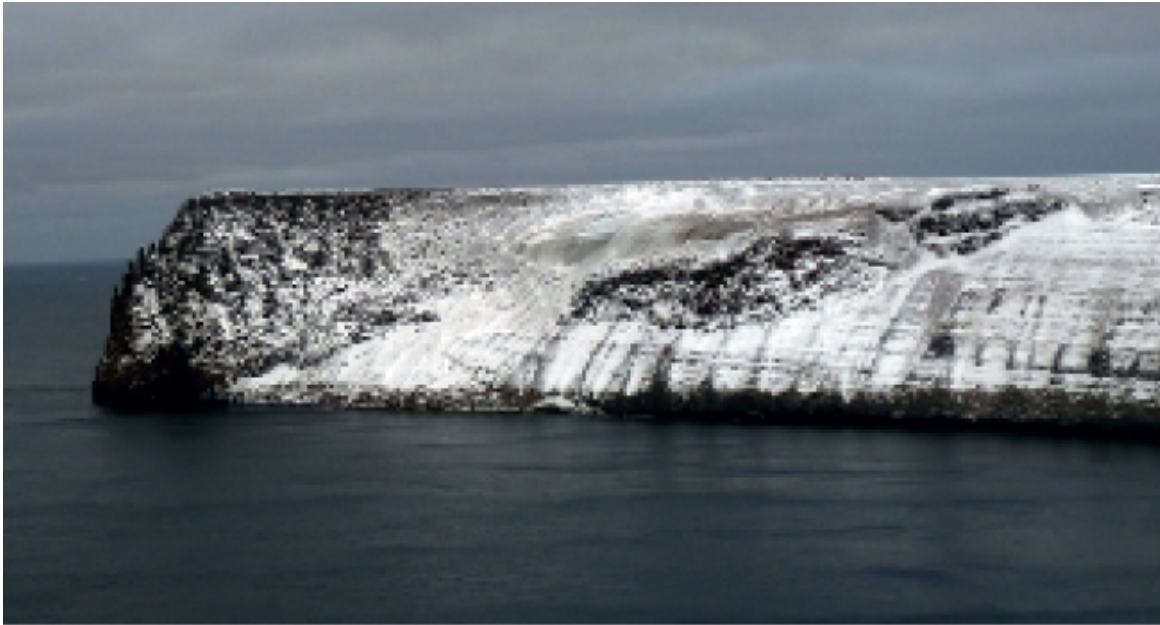


направилась к мысу Вознесения, к которому прибыла 22 августа.

24 августа вельбот пришел на стан Бирули, расположенный на острове Новая Сибирь, и партия сделала трехдневную остановку для отдыха. Двинувшись дальше 27 августа, вельбот за двое суток пересек Благовещенский пролив и 29 августа достиг острова Фаддеевского с южной стороны Благовещенского мыса.

31 августа экспедиция, приняв на шлюпку встреченную здесь вспомогательную партию, проследовала на юг. 2 сентября начался сильный снегопад, в течение дня держался мороз до  $-2^{\circ}\text{C}$ , море покрывалось густым слоем мелких ледяных кристаллов на поверхности воды (т. н. салом) и молодым льдом. С трудом вельбот прошел остров Фаддеевский и 9 сентября прибыл к Михайлову стану острова Котельный. Здесь экспедиция остановилась и стала ожидать зимы для возвращения на материк. В последующее время море то покрывалось льдом, то освобождалось от него благодаря ветрам. Лишь 29 ноября спасателям удалось двинуться в путь по еще не вполне окрепшему льду на материк. 14 декабря путешественники прибыли в Казачье, откуда направились в Якутск и Иркутск.





Вид на мыс Преображения острова Беннета. Фотография Н. А. Кузнецова, Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), 2010 г.

После Русско-японской войны Колчак продолжил участвовать в исследовании и освоении Арктики. В мае 1908 г. он был назначен командиром ледокольного транспорта «Вайгач» и наблюдал за постройкой судна. В октябре «Таймыр» и «Вайгач», входившие в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, ушли на Дальний Восток через Индийский океан. 3 июля 1910 года они прибыли во Владивосток и до конца навигации совершили плавание к Берингову проливу и в Чукотское море, проведя комплекс научных исследований.



Лейтенант А. В. Колчак на охоте. Остров Котельный, 1902 г. Из фондов СПФ АРАН. Публикуется впервые

В ходе работ экспедиции состоялось последнее географическое открытие XX века – на карту была нанесена Земля Императора Николая II (впоследствии переименована в Северную), но Колчаку участвовать в этом уже не удалось: в конце 1910 года его вызвали в Петербург.

Отметим лишь, что даже в условиях Гражданской войны, когда, казалось бы, ни о каких научных работах не могло идти и речи, адмирал Колчак не оставлял мыслей о продолжении полярных исследований. При нем в Сибири были созданы и успешно действовали Дирекция маяков и лоции Северного Ледовитого океана и Комитет Северного морского пути – по сути, предтеча легендарного Главсевморпути.



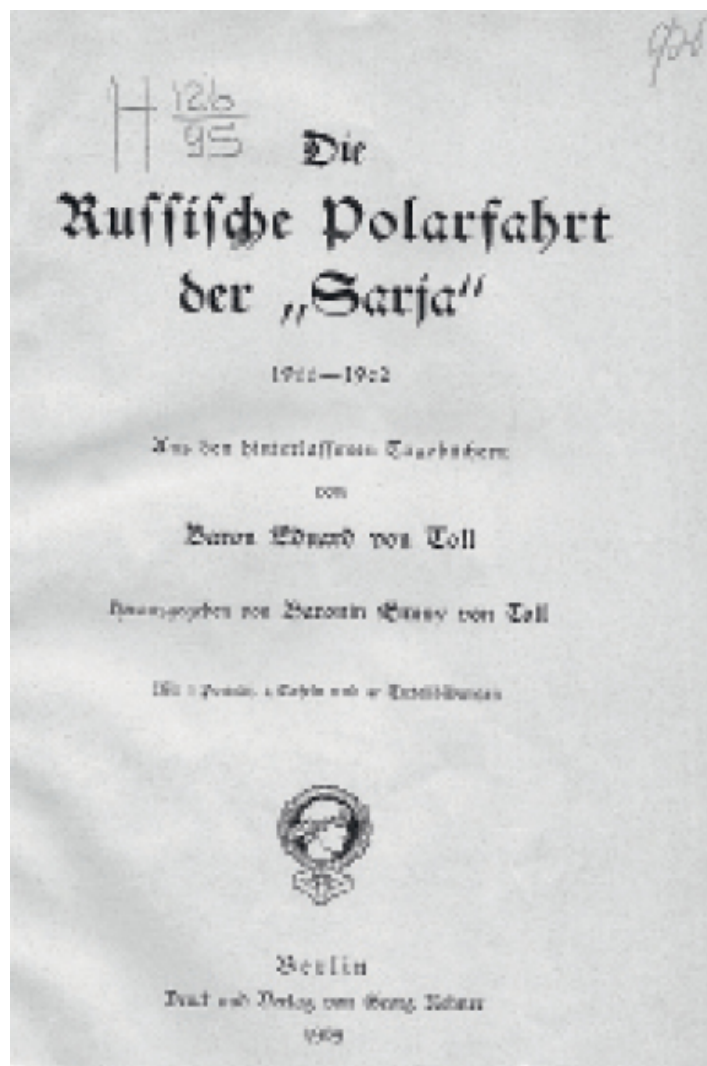
Вид на северную часть острова Беннета. Фотография Н. А. Кузнецова, Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ), 2010 г.

# След в науке

## *Итоги экспедиции*

Барон Толль писал: «Как бы не закончилось задуманное мной предприятие, наша экспедиция несомненно оставит некоторый след в науке». Действительно, Русская полярная экспедиция принесла весьма значительные научные результаты. Ее участниками были всесторонне исследованы Западный Таймыр, острова Котельный, Новая Сибирь и Беннета. В результате наблюдений были собраны систематические данные о давлении и температуре воздуха, влажности, облачности, ветрах, температуре на поверхности почвы. Метеорологические наблюдения вели и участники спасательных партий, посланных на поиски барона Толля. Были определены точные координаты ряда географических пунктов. Картографические работы экспедиции заключались в проведении морской описи прибрежной полосы от полуострова Михайлова до устья реки Таймыры, съемке части Таймырского полуострова, северного берега острова Таймыр, ряда островов в архипелаге Норденшельда, а также заливов Миддендорфа, Волчий, бухты Коломейцева. Удалось уточнить очертания Таймырского залива. Была выполнена топографическая съемка острова Бельковский и открыт расположенный южнее него остров Стрижева.





Титульный лист первого издания книги Э. В. Толля о Русской полярной экспедиции

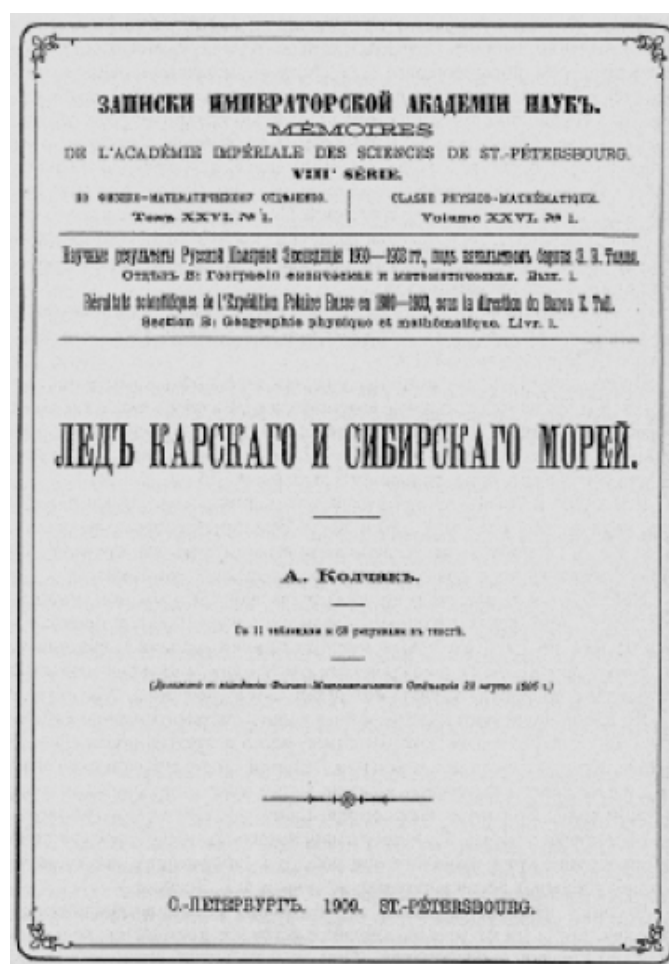
Наиболее значительную коллекцию ценных геологических материалов собрал сам Э. В. Толль. Она включает в себя 450 образцов и хранится в Геологическом музее Академии наук. Именно благодаря работам Русской полярной экспедиции была создана достоверная картина геологического строения полуострова Таймыр.

А. А. Бялыницкий-Бируля провел обширные зоологические исследования – в частности, по изучению орнитофауны.

Труды экспедиции были изданы Академией наук, но из-за недостатка средств и последовавшей Первой Мировой



войны их публикация затянулась. Так, материалы по изучению земного магнетизма напечатали лишь в 1926 г., а метеорологические наблюдения лишь в 1928-м. Одним из наиболее важных научных итогов экспедиции стала работа А. В. Колчака – «Лед Карского и Сибирского морей», увидевшая свет в 1909 г. и переизданная в полном объеме лишь в наши дни. Она уникальна тем, что, объединив практический опыт плавания и результаты наблюдений (как своих, так и предшественников) с теоретическими знаниями, он фактически впервые научно обосновал сравнительную доступность Карского моря для судоходства и возможность плавания судов в высоких широтах Восточно-Сибирского моря. Последующее развитие судоходства в Арктике полностью подтвердило правоту выводов Колчака.

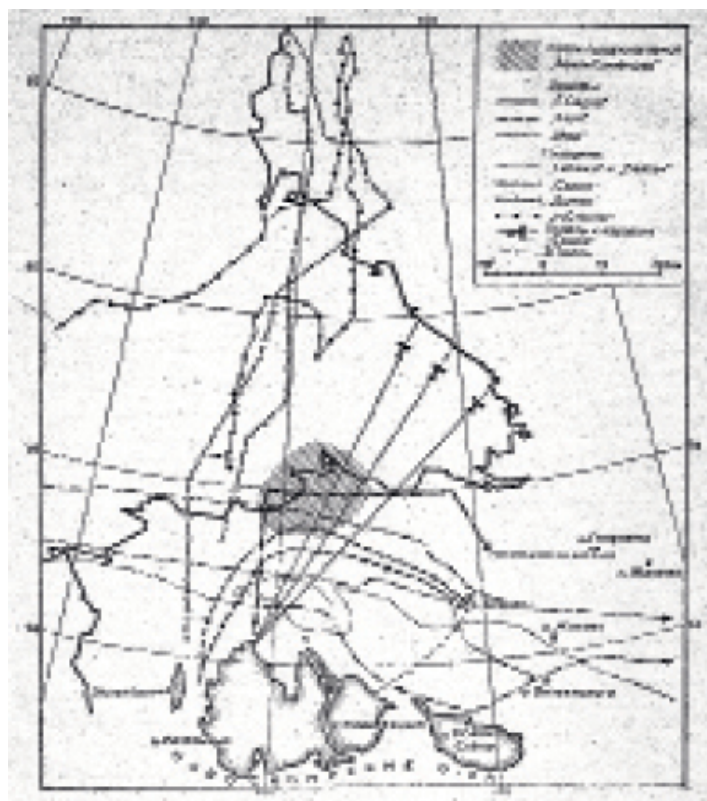


Титульный лист первого издания книги А. В. Колчака «Лед Карского и Сибирского морей»

## **«Колчаковский» след на карте Арктики**

Русская полярная экспедиция 1900–1902 гг. оставила значительный след в топонимике Арктики. Главное гидрографическое управление в 1906–1908 гг. напечатало карты за № 679, 681, 687, 712, составителем которых был Колчак. С его именем связан и ряд названий, данных вновь открытым объектам. Островок в группе островов Литке (архипелаг Норденшельда в Карском море) и мыс на юго-восточной оконечности острова Беннета Колчак назвал в честь Софии – своей невесты (впоследствии жены) С. Ф. Омировой. Эти названия сохранялись неизменными и в советский период.

Гораздо меньше повезло острову, расположенному у юго-восточного берега Таймырского залива, название которому дал барон Толль в честь своего товарища по экспедиции. В 1906 г. он появился на морской карте, как остров Колчак. В советское время остров переименовали в честь старшего каюра экспедиции Толля – унтер-офицера Якутского казачьего полка Степана Расторгуева. Историческое наименование острова восстановлено уже в наши дни – 15 июля 2005 года постановлением Правительства Российской Федерации № 433.



## Маршруты кораблей и самолетов в районе «Земли Санникова»

# Земля Санникова

## *Миф или реальность?*

Район предполагаемого нахождения земли, которую искал барон Толль неоднократно посещался судами различных экспедиций (в основном в советское время).

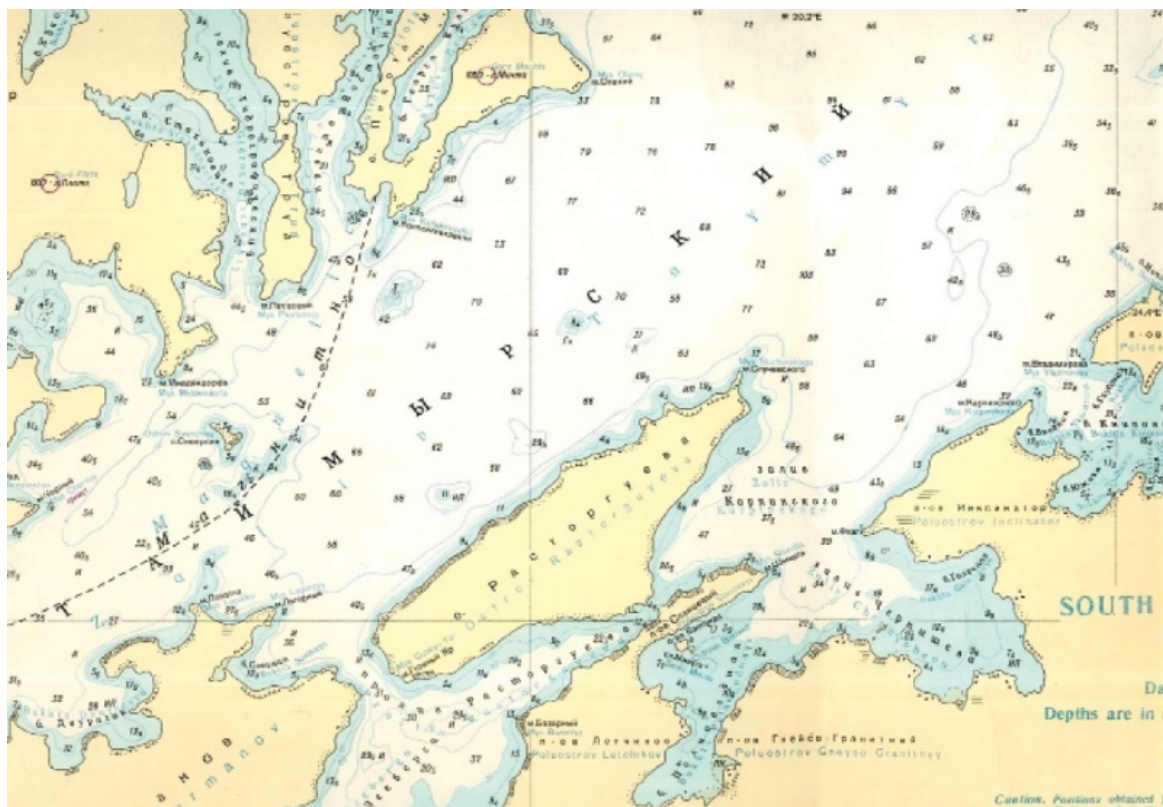
Казалось бы, окончательно Земля Санникова была «закрыта» в 1944 г., после того, как по просьбе В. А. Обручева летчиками И. С. Котовым и В. Н. Задковым была предпринята специальная глубокая воздушная разведка к северу от Новосибирских островов (14 июля и 25 августа). Летчики не обнаружили ничего, что говорило бы о присутствии земли в обширном исследованном районе. Несмотря на это, на 2-ом Всесоюзном географическом съезде в 1947 г. советский ученый В. Н. Степанов высказал гипотезу о том, что Земля Санникова, а также Земля Андреева, предположительно находившаяся к северу от устья Колымы, вполне могли существовать. Например, Новосибирские острова, а также часть побережья материка, лежащая напротив этого архипелага, в значительной степени состоят из ископаемых льдов. Льды эти довольно интенсивно разрушаются. Так же могла обстоять ситуация и с Землей Санникова.



На дореволюционном плане – остров Колчак, на советской карте – остров Расторгуева. Современное название – остров Колчака



Памятный знак на острове Колчака, установленный Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ) под руководством профессора П. В. Боярского 1 сентября 2009 г.





## Источники и литература

- Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 1900.
- Санкт-Петербургский филиал Учреждения Российской академии наук Архива РАН (СПФ АРАН). Ф. 14. Оп. 1. Д. 30, 39, 43, 127, 221.
- Колчак А. В. Последняя экспедиция на остров Беннета, снаряженная Императорской Академией Наук для поисков барона Толля. СПб., 1906.
- Отчет о работах Русской полярной экспедиции, находящейся под начальством барона Толля. Донесение начальника экспедиции барона Э. В. Толля Президенту Императорской Академии Наук Великому Князю Константину Константиновичу. СПб., 1901.
- Отчеты о работах Русской полярной экспедиции, находящейся под начальством барона Толля. Отчет лейтенанта Ф. А. Матисена о плавании яхты «Заря» в навигацию 1902 года и о возвращении экипажа ее в Якутск. Отчет зоолога Экспедиции А. А. Бялыницкого-Бирули о пребывании и научных работах на острове Новой Сибири летом 1902 года. СПб., 1903.
- Отчет о работах Русской полярной экспедиции, находящейся под начальством барона Толля. Предварительный отчет начальника экспедиции на землю Беннет для оказания помощи барону Толлю. Краткий отчет барона Э. В. Толля. Отчет начальника экспедиции на Ново-Сибирские острова для оказания помощи барону Толлю. СПб., 1904.
- Толль Э. В. Плавание на яхте «Заря». М., 1959.
- Болотников Н. Я. Последний одиночка. Жизнь и странствия Никифора Бегичева. М., 1976.
- Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. М.—Л., 1948.
- Виттенбург П. В. Жизнь и научная деятельность Э. В. Толля. М.—Л., 1960.
- Дроков С. В. Полярный исследователь Александр Колчак // Северные просторы. 1989. № 6. С. 32–34.

- Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. М., 1954.
- Кручинин А. С. Адмирал Колчак: жизнь, подвиг, память. М., 2009.
- Островский Б. Г. Безвременно ушедшие: Г. Я. Седов, В. А. Рusanов, Г. Л. Брусилов и Э. В. Толь. Л., 1934.
- Пинхенсон Д. М. Проблема Северного Морского пути в эпоху капитализма. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л., 1962.
- Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей Советской Арктики. Л., 1972.
- Синюков В. В. Александр Васильевич Колчак как исследователь Арктики. М., 2000.
- Хмызников П. К. Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-сибирского моря. Л., 1937.

---

<b>notes</b>
--------------

## Примечания

Основным источником информации об экспедиции барона Толля стал его дневник, впервые опубликованный вдовой ученого в 1909 г. В 1959 г. он был издан на русском языке в переводе З. И. Виттенбург под редакцией выдающегося геолога П. В. Виттенбурга (1884–1968). В немецком издании даты были приведены по Юлианскому (старому) и Григорианскому (новому) стилям. В советском переиздании все даты указаны только по Григорианскому (новому) стилю. В настоящей работе в описании Русской полярной экспедиции и спасательной экспедиции на остров Беннета даты также указаны только по новому стилю.