



Никита Кузнецов

**В поисках Земли  
Санникова. Полярные  
экспедиции Толля и Колчака**

«Паулсен»

2014

## **Кузнецов Н. А.**

В поисках Земли Санникова. Полярные экспедиции Толля и Колчака  
/ Н. А. Кузнецов — «Паулсен», 2014 — (Библиотека полярных исследований)

ISBN 978-5-457-64565-3

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».

ISBN 978-5-457-64565-3

© Кузнецов Н. А., 2014  
© Паулсен, 2014

## Содержание

Предыстория Русской полярной экспедиции 1900–1903 гг.	8
Под Высочайшим покровительством	10
«Заря»: яхта, шхуна-барк, баркентина	14
Конец ознакомительного фрагмента.	18

# 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° 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.

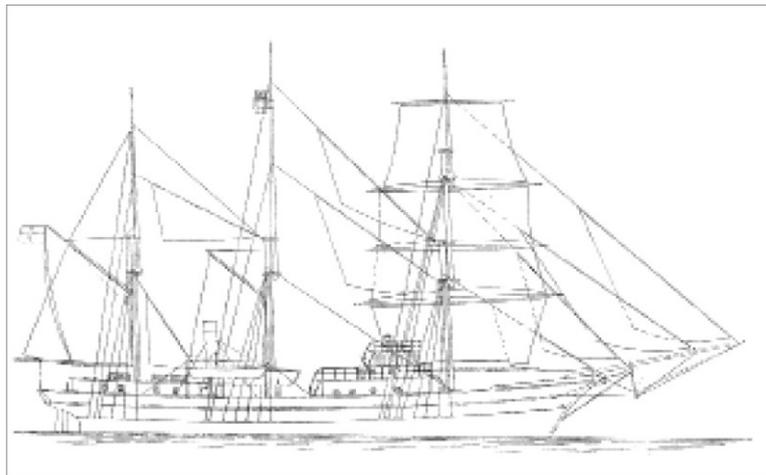


Схема яхты «Заря»

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 Рассторгуевым), Василий Железняков, Николай Безбородов, второй машинист Эдуард Червин-

ский, 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 Haarfogger», который после покупки был переименован в яхту «Заря».

Барк «Harald Haarfogger» 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.

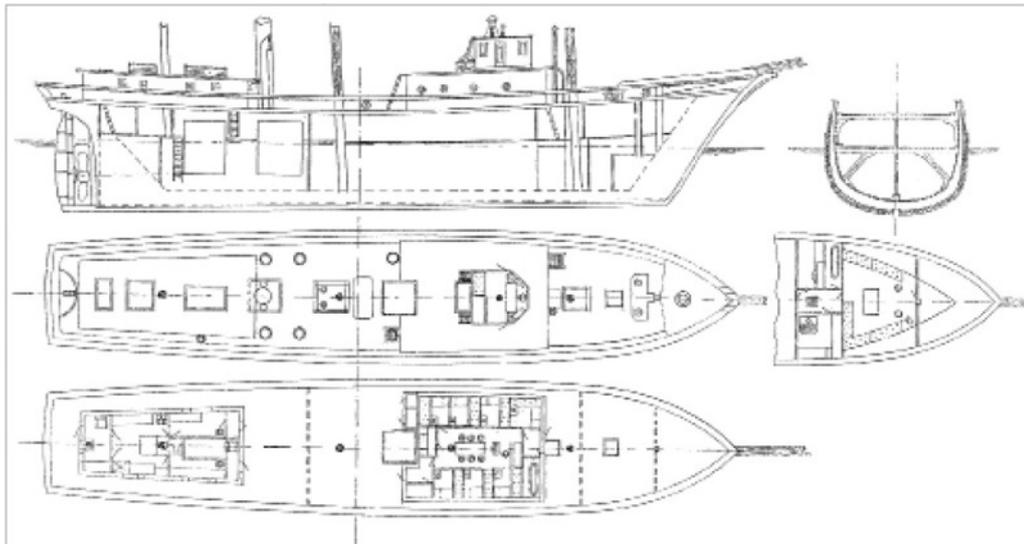


Схема общего расположения яхты «Заря»

К подобному же типу, как и бывший «Harald Haarfogger», принадлежало много судов [неразборчиво] арктических и антарктических экспедиций, начиная с «Vega» экспедиции Норденшельда и кончая «Stella Polare» (бывший «Jason») экспедиции герцога Аbruцкогo, «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 [ремонтровалось], 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 Haarfogger», 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 крыйт-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.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.