

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ  
РОССИИ В АРКТИКЕ**



**ТРУДЫ**  
*научно-исследовательского отдела*  
*Института военной истории*

**Том 9**  
**Книга 2**

**В.Г. Смирнов**

*Заведующий сектором истории Академии наук и научных учреждений  
Санкт-Петербургского филиала Института истории  
естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН,  
доктор исторических наук*

**Андрей и Борис Вилькицкие:  
30-летний вклад в исследование и освоение Северного морского пути**

1 (13) июня 1858 г. в г. Саратове, в семье потомственного дворянина Борисовского уезда Минской губернии Ипполита Ивановича Вилькицкого родился мальчик, которого назвали Андреем.

17-летним юношем Андрей начал службу на Балтийском флоте юнкером. Через два года, после сдачи экзаменов, Андрей был произведен в гардемарины.

Прослужив еще год, Вилькицкий получил звание мичмана и в том же 1878 г. поступил в Николаевскую морскую академию (далее – НМА). Учеба продолжалась два года. В 1880 г. мичман Вилькицкий окончил ее по первому разряду.

**От Балтики к Новой Земле**

В 1881–1885 гг. он выполнял гидрографические работы на Балтийском море и в Онежском озере<sup>187</sup>.

На Балтике в этот период гидрографическими работами руководили капитаны 2 ранга Н.Л. Пущин (впоследствии генерал-майор, начальник Главного гидрографического управления – ГГУ) и Е.В. Березин (впоследствии капитан 1 ранга). В подчинении каждого из них было от 10 до 25 офицеров<sup>188</sup>.

Исследования Онежского озера продолжались 20 лет – с 1874 по 1894 гг. Ежегодно на Онежском озере организовывались 2–3 партии с 4–16 производителями работ. Число нижних чинов составляло около 70 человек, а вольнонаемных рабочих – от 40 до 70 человек. В тот период, когда на Онежском озере работал А.И. Вилькицкий, гидрографическими исследованиями руководил капитан Корпуса флотских штурманов (КФШ) Л.И. Петухов.

Промерные работы выполнялись с пароходов «Казань», «Ладога», «Нева», «Петр», с портовых судов «Лаг» и «Лот» и с 6–15 гребных судов. В обеспечении работ ежегодно участвовали два грузовых судна.

Промер выполнялся по квадратам параллельными галсами нормально к берегу с междугалсовым расстоянием от 40 до 300 саженей (или 85, 107, 214,

<sup>187</sup> История Гидрографической службы Российской флота. В 4-х томах. Т. 4.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 70–71.

<sup>188</sup> Там же. Т. 1. С. 351.

428, 640 м) в зависимости от рельефа дна. Длина галсов доходила до 10 км. Глубины на галсе судового промера измерялись через одну минуту, место определялось по обратной засечке через 4–8 глубин, а на галсах шлюпочного промера глубины измерялись через 10–30 м, место определялось по обратной засечке через семь глубин. По результатам исследований были составлены карты и физико-географическое описание озера.

Как справедливо отмечается в «Истории Гидрографической службы Российской флота», исследование Онежского озера было школой для многих впоследствии известных российских гидрографов<sup>189</sup>, в том числе и для А.И. Вилькицкого.

Следует отметить, что в период работ на Онежском озере Вилькицкий продолжал учиться, поскольку между полевыми сезонами в зимнее время в течение трех лет изучал в Пулковской обсерватории практическую астрономию и высшую геодезию. В 1885 г. директор обсерватории в своем отчете отмечал следующее: «Флота Лейтенант Вилькицкий продолжал свои здешние занятия по настоящему времени и, по свидетельству г. Деллена (В.К. Дёллен занимался сухопутными и морскими офицерами. – В.С.), приобретенные им познания и ловкость в наблюдениях позволяют считать его вполне способным для всех задач предстоящего ему применения астрономии к морскому делу...»<sup>190</sup>.

Полученная Вилькицким основательная астрономическая подготовка способствовала тому, что, начиная с 1885 г., он вел практические занятия по астрономии в НМА на протяжении более чем 20 лет<sup>191</sup>, правда, с перерывами, когда не мог этого делать в связи с исполнением служебных обязанностей.

В 1886 г. А.И. Вилькицкий был назначен младшим делопроизводителем ГГУ, а затем старшим делопроизводителем Морского ученого комитета. В конце 80-х годов ему посчастливилось выполнять важную научную работу. Она была связана с деятельностью Императорского Русского географического общества (далее – ИРГО), которое в 1884 г. постановило включить маятниковые измерения силы тяжести в круг своих постоянных наблюдений. В том же году была создана Комиссия по изучению распределения силы тяжести на территории России. Председателем ее избрали начальника Военно-топографического отдела Главного штаба, известного геодезиста, полковника (с 1896 г. – генерала от инфanterии) И.И. Стебницкого. В 1887 г. Комиссия разработала план наблюдений силы тяжести по параллели 47°30' и 52° сев. шир., на которых располагались триангуляционные ряды государственных съемок. Производство на-

<sup>189</sup> Там же. С. 378–379.

<sup>190</sup> Годовой отчет, представленный 25 мая 1885 года Комитету Николаевской Главной Астрономической Обсерватории Директором Обсерватории // РГИА. Ф. 733. Оп. 142. 1885. Д. 9. Л. 38 об.-39.

<sup>191</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 4. С. 71.

блодений было поручено профессору геодезии Петербургского лесного института А.П. Соколову и лейтенанту флота А.И. Вилькицкому.

В июле 1887 г. Вилькицкий определил самый северный в то время в России гравиметрический пункт в становище Малые Кармакулы на Новой Земле ( $72^{\circ}22'33''$  с.ш.), а затем – в порту Архангельск. 2 декабря 1887 г. лейтенант А.И. Вилькицкий в ИРГО сделал интересное сообщение «Исторический ход развития вопроса об определении фигуры земли и наблюдения силы тяжести на Новой Земле»<sup>192</sup>.

В 1889 г. Вилькицкий произвел маятниковые наблюдения по дуге параллели  $52^{\circ}$  (в городах Орел, Липецк и Саратов), а в 1892 г. – в Кишиневе и Александровске. Научные труды А.И. Вилькицкого об этих исследованиях были опубликованы в «Записках ИРГО»<sup>193</sup>.

Кроме того, в эти же годы Вилькицкий совместно с ученым Ф.Ф. Витрацом определил по телеграфу разность долгот между Архангельском и Пулково, а также между Енисейском и Красноярском.

За выполнение этих научных исследований ИРГО дважды награждало гидографа А.И. Вилькицкого: в 1887 г. – малой золотой медалью и в 1892 г. – золотой медалью имени графа Ф.П. Литке. В это время лейтенант А.И. Вилькицкий уже был (с 26 октября 1891 г.) старшим делопроизводителем ГГУ<sup>194</sup>.

#### **А.И. Вилькицкий – исследователь Севера**

В конце XIX века, в связи со строительством Транссибирской магистрали, правительство России решило вплотную заняться исследованием Севера.

В 1894 г., по инициативе управляющего Морским министерством адмирала Н.М. Чихачева, Комитетом Сибирской железной дороги была организована Гидрографическая экспедиция для исследования морского пути в Сибирь. Начальником экспедиции был назначен подполковник КФШ А.И. Вилькицкий. Задачей экспедиции было изучение устьев Оби, Енисея и части Карского моря. Так, на долгие 20 лет деятельность А.И. Вилькицкого оказалась тесно связанной с исследованием Севера.

Следует отметить, что после 1828 г. в течение 66 лет у берегов Сибири гидрографические работы специальными подразделениями не производились, а сведения по гидрографии и гидрометеорологии поступали от различных научных экспедиций – отечественных и иностранных (в частности, от А.Ф. Миддендорфа, Н.А.Э. Норденшельда, Дж. Де-Лонга, Э.В. Толля и др.).

<sup>192</sup> Кронштадтский Вестник. № 144. 6 (18) декабря 1887.

<sup>193</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 1.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 391, 494.

<sup>194</sup> Отчет о действиях Главного гидрографического управления Морского министерства за 1891 год.– СПб., 1894. С. 95.

В составе экспедиции А.И. Вилькицкого было 7 офицеров – производителей работ, одно паровое судно «Лейтенант Овцын» (на нем и находился Вилькицкий) и одна паровая баржа. Экспедиция методом морской съемки выполнила описание восточного берега Енисейского залива от острова Диксон до реки Гольчиха, острова Сибирякова, а также судовой промер на входе в Енисейский залив, осуществила проверку карт реки Енисей от реки Гольчиха до Туруханска с полуинструментальной съемкой берегов и промером по фарватеру от Туруханска до Енисейска.

Этими работами была доказана доступность для океанских судов гавани у протоки Луковая реки Енисей и обеспечено плавание речных судов по Енисею до города Енисейск. Была выполнена также описание Обской губы, плановой основой которой послужили 52 астрономических пункта.

По приказанию адмирала Н.М. Чихачева в инструкцию ГГУ для экспедиции Вилькицкого были включены также наблюдения за силой тяжести в районе работ экспедиции, о чем ходатайствовало и ИРГО. В соответствии с этим указанием Вилькицкий в 1894 г. определил силу тяжести в Енисейске, селении Гольчиха и на острове Диксон, а в 1896 г. – в Тобольске и Березове, селениях Обдорск и Никольское, проливе Югорский Шар. Об уникальности этих работ свидетельствует следующий факт: в конце XIX века в России имелось всего восемь маятниковых приборов, с которыми умели работать только 12 наблюдателей разных ведомств<sup>195</sup>.

Таким образом, в ходе двухлетней экспедиции под руководством А.И. Вилькицкого были произведены комплексные исследования от устья Печоры до Енисея, в Енисейском заливе и Обской губе. В результате их удалось уточнить береговую черту, установить наличие и местоположение паковых льдов, протяженность постоянного припая, нанести на карту сотни ориентиров, навигационных опасностей и выставить десятки навигационных знаков, выполнить маятниковые и гидрометеорологические наблюдения.

17 февраля 1896 г. А.И. Вилькицкий сделал в ИРГО сообщение о географических результатах работ в 1895 г. состоявшей под его начальством экспедиции Морского министерства по исследованию устьев реки Енисея и Оби и части Карского моря. Вслед за тем врач экспедиции (он же вахтенный начальник мичман А.С. Боткин демонстрировал собранные им естественноисторическую и этнографическую коллекции, а так же сделанные фотографии различных мест на Севере. После того, как докладчик показал на экране вид острова, открытого экспедицией к северу от мыса Матэ-Салэ, вице-председатель ИРГО П.П. Семёнов предложил назвать этот остров островом Вилькицкого. Такое предложение

---

<sup>195</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 1.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 362, 391–392.

было принято и «закреплено собранием дружными рукоплесканиями»<sup>196</sup>. Так на карте Арктики появился первый остров Вилькицкого.

В том же 1896 г. в «Морском сборнике» была опубликована статья Вилькицкого о произведенных в Арктике гидрографических работах<sup>197</sup>.

В 1897 г. за отличие по службе Андрей Ипполитович был произведен в полковники КФШ, а в 1898–1901 гг. являлся начальником Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, исследовавшей пролив Югорский Шар и лиман реки Печоры<sup>198</sup>.

Для обеспечения этой экспедиции в Англии был приобретен за 11700 фунтов стерлингов новейший пароход водоизмещением около 1000 т, получивший название «Пахтусов» в честь известного исследования Арктики подпоручика КФШ П.К. Пахтусова (1800–1835). Поиск фирмы-изготовителя, а также покупка парохода были выполнены, в частности, при участии полковника А.И. Вилькицкого и военно-морского агента России капитана 1 ранга И.К. Григоровича (впоследствии адмирала, последнего морского министра Российской империи). 1 сентября 1898 г. пароход «Пахтусов» был принят в состав флота и долгие годы успешно участвовал в гидрографических работах в северных морях<sup>199</sup>.

В ходе работ Гидрографической экспедиции под руководством А.И. Вилькицкого в 1898–1901 гг. были составлены карты арктических районов, способствовавшие установлению регулярных пароходных рейсов из Архангельска на Печору и в Югорский Шар.

Итоги исследований в Арктике Андрей Ипполитович изложил в ряде печатных трудов: «Предварительный отчет о работах гидрографической экспедиции в 1894 г. в реке Енисее и Ледовитом океане», «Метеорологические и гидрологические наблюдения, произведенные летом 1898 г. экспедицией Северного Ледовитого океана под начальством полковника Вилькицкого», «Материалы по изучению Обской губы и Енисейского залива».

Осенью 1899 г. офицер ГГУ, подполковник Ю.М. Шокальский, на VII Международном географическом конгрессе сообщил иностранным коллегам о результатах работы Гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане<sup>200</sup>.

В 1900 г. был опубликован «Атлас реки Енисея», подготовленный участ-

<sup>196</sup> Журнал общего собрания И.Р.Г.О. – 17-го февраля 1896 г. // Известия ИРГО. Т. XXXII. 1896. Вып. II.– СПб., 1896. С. 156.

<sup>197</sup> Вилькицкий А. Обзор работ гидрографической экспедиции к устьям рек Енисея и Оби в 1894–1895 гг. // Морской сборник. 1896. № 5. С. 153–176.

<sup>198</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 4.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 71.

<sup>199</sup> Там же. Т. 1.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 605.

<sup>200</sup> Шокальский Ю. Седьмой Международный географический конгресс в Берлине осенью 1899 г. // Записки по гидрографии. Вып. XXI.– СПб., 1900. С. 248.

иками экспедиции (переиздан в 2009 г.<sup>201</sup>).

В 1901 г. 43-летний полковник Вилькицкий был назначен помощником начальника ГГУ, однако с «арктической тематикой» он не расстался.

В 1905 г. Министерством путей сообщения была организована экспедиция для доставки морским путем в реку Енисей грузов для Сибирской железной дороги. Министром путей сообщения М.И. Хилковым к участию в организации и снаряжении этой экспедиции был приглашен помощник начальника ГГУ генерал-майор КФШ А.И. Вилькицкий. Вместе с М.И. Хилковым Вилькицкий был командирован за границу для осмотра приобретенных судов и сделанных на них приспособлений для плаваний в Северном Ледовитом океане.

В том же году А.И. Вилькицкий был командирован непосредственно в Северный Ледовитый океан для личного руководства проводкой судов Енисейской экспедиции через пролив Югорский Шар как наиболее затруднительное место всего морского пути. Из военных судов Енисейскую экспедицию сопровождали «Бакан» и «Пахтусов»<sup>202</sup>. В результате в 1905 г. под руководством А.И. Вилькицкого был благополучно проведен через пролив Югорский Шар до устья Енисея целый караван из 22 судов Министерства путей сообщения<sup>203</sup>.

12 февраля 1907 г. А.И. Вилькицкий был назначен исправляющим должность начальника ГГУ<sup>204</sup>. Через год, в марте 1908 г., по предложению вице-председателя ИРГО П.П. Семенова-Тян-Шанского, он был утвержден одним из двух делегатов от России для участия в конференции Международной полярной комиссии в Брюсселе (май–июнь 1908 г.), однако, поехать туда ему не удалось<sup>205</sup>.

В декабре 1909 г. Андрей Ипполитович был произведен в чин генерал-лейтенанта КФШ и утвержден в должности начальника ГГУ.

### Организация Гидрографической экспедиции СЛО и ее деятельность в 1908–1912 гг.

Еще в 1906 г. полковник А.И. Вилькицкий вошел в состав комиссии ад-

<sup>201</sup> Атлас реки Енисея: от Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А. И. Вилькицкого. – Факсимильное издание 1900 г. – СПб.: Альфа-рет, 2009. 14 с.; 10 л. карт.

<sup>202</sup> Отчет о деятельности Главного гидрографического управления Морского министерства за 1905 год.– СПб., 1908. С. 8.

<sup>203</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 4.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 71.

<sup>204</sup> Отчет о деятельности Главного гидрографического управления Морского министерства за 1907 год.– СПб., 1909. С. 4.

<sup>205</sup> РГА ВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 556. Л. 7–17 об. Изучение переписки между П.П. Семеновым-Тян-Шанским и А.И. Вилькицким позволяет предположить, что вице-председатель ИРГО был более заинтересован в командировке второго представителя России – генерал-майора Ю.М. Шокальского, заведующего Гидрометеорологической частью ГГУ (т.е. подчиненного А.И. Вилькицкого), который был одним из видных деятелей ИРГО.

мирала В.П. Верховского, которая должна была изучить возможности регулярного плавания вдоль берегов Сибири. Эта проблема оказалась весьма актуальной после Русско-японской войны, когда 2-я Тихоокеанская эскадра вице-адмирала З.П. Рожественского, шедшая на Дальний Восток вокруг Африки, была разгромлена в Цусимском сражении.

Членами комиссии являлись также гидрографы А.И. Варнек, Ф.К. Дриженко, И.С. Сергеев, Ю.М. Шокальский, участники Русской полярной экспедиции Академии наук на яхте «Заря» офицеры А.В. Колчак, Н.Н. Коломейцев и Ф.А. Матисен, ученые Л.Л. Брейтфус и И.П. Толмачев.

2 апреля 1907 г. товарищ (заместитель. – *B.C.*) морского министра контр-адмирал И.Ф. Бострем представил императору Николаю II доклад с обоснованием важности развития полярного мореплавания и необходимости проведения гидрографических работ в Арктике для его обеспечения. В докладе содержалось явно необоснованное утверждение его авторов о возможности «...в каких-либо девять–десять дней перебросить наши боевые силы в Тихий океан»<sup>206</sup>.

В том же 1908 г. иркутский генерал-губернатор А.И. Пантелеев поставил перед Советом министров вопрос об открытии пароходного сообщения из Владивостока к устью реки Лены «как для оживления этой части северо-восточной Сибири, так и для противодействия экономическому захвату этого края американцами, ежегодно посылающими сюда из Аляски свои шхуны для меновой торговли с инородцами»<sup>207</sup>. Иркутский генерал-губернатор и Министерство торговли и промышленности совместно обратились в ГГУ с целью выяснения условий плавания в северо-восточной части Северного Ледовитого океана. В ответе ГГУ была отмечена полная недостаточность картографических сведений и данных лоций «для сколько-нибудь уверенного плавания в этой части Ледовитого океана», а также указано, что плаванию судов должна предшествовать гидрографическая экспедиция, которая может дать «главнейшие сведения по этой части». Министерство торговли и промышленности согласилось с таким выводом, после чего в ГГУ стали разрабатывать «главные основы» и план намечаемой морской и сухопутной экспедиции для обследования северо-восточной части Северного Ледовитого океана<sup>208</sup>. Организация будущей экспедиции была поручена А.И. Вилькицкому.

6 февраля 1908 г. Морское министерство заключило контракт на постройку двух однотипных судов ледокольного типа – «Таймыр» и «Вайгач». Невского судостроительного и механического завода в Петербурге.

<sup>206</sup> Цит. по: Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). – СПб.: ЦКП ВМФ, 2000. С. 6.

<sup>207</sup> Отчет о деятельности Главного гидрографического управления Морского министерства за 1908 год. – СПб., 1909. С. 4.

<sup>208</sup> Там же. С. 4, 5.

По инициативе Вилькицкого, наблюдающие за постройкой судов капитан 2 ранга Ф.А. Матисен и капитан-лейтенант А.В. Колчак 29 мая 1908 г. были назначены командирами этих судов.

«Таймыр» и «Вайгач» были спущены на воду весной 1909 г. Они имели следующие основные характеристики: длина 60 м, ширина 11,9 м, осадка 4,6 м, водоизмещение 1360 т, максимальная скорость хода 10,6 уз, мощность паровых машин 1200 л.с., дальность плавания экономическим ходом 11000 миль. Суда могли ломать лед толщиной до 60 см. Позже на них были установлены радиостанции с радиусом действия 150 миль.

Программу и план работ на два года разработали подполковник И.С. Сергеев и капитан 2 ранга Ф.А. Матисен. Вначале предполагалось обследовать морской район у полуострова Таймыр, а затем провести гидрографическую экспедицию к востоку вдоль Сибири до Берингова пролива. Однако в 1908 г. по ряду причин правительство решило начать работы не с запада, а с востока, от Берингова пролива.

В 1909–1910 гг. транспорты «Таймыр» и «Вайгач» совершили переход из Петербурга через Суэцкий канал во Владивосток, стали судами специально созданной Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО), деятельность которой лично курировал начальник ГГУ генерал-лейтенант КФШ А.И. Вилькицкий. В 1910–1912 гг. ГЭСЛО, под командованием полковника КФШ И.С. Сергеева, совершила три исследовательских плавания из Владивостока через Берингов пролив в Арктику<sup>209</sup>.

Хотя участники экспедиции каждый раз собирали богатые картографические, гидрометеорологические, астрономические, геофизические, биологические и зоологические материалы, дело, в целом, шло «ни шатко, ни валко». Судовой врач «Вайгача» Э.Е. Арнгольд в марте 1913 г. писал А.В. Колчаку (командиру судна в 1908–1910 гг.): «В экспедиции у нас мрачно. В прошлом году, не дойдя 160 миль до м. Челюскина, повернули обратно. У Сергеева панический страх перед зимовкой, и это главным образом вредит делу...»<sup>210</sup>.

Несколько ранее, в начале 1913 г., А.И. Вилькицкий был зачислен в созданный по его инициативе Корпус гидрографов (далее – КГ) со званием гидрографа-геодезиста, произведен в полные генералы КГ и уволен от службы по болезни<sup>211</sup>.

26 февраля 1913 г. 54-летний генерал Вилькицкий скончался<sup>212</sup>. Он был

<sup>209</sup> Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века... С. 7–11.

<sup>210</sup> Там же. С. 15.

<sup>211</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 4.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 71.

<sup>212</sup> В тот же день помощник начальника ГГУ генерал-майор А.М. Бухтеев в телеграмме Директору маяков и лоций Белого моря сообщал: «26 февраля скончался Начальник Управления Генерал Вилькицкий. Погребение предполагается пятницу. Бухтеев». Полковник К.И. Престин после получения

похоронен на Смоленском православном кладбище Петербурга. Трудно переоценить вклад Андрея Ипполитовича в исследование Севера. Недаром одной из его главных научных работ является монография «Северный морской путь», опубликованная в 1912 г. в виде приложения к 35-му выпуску «Записок по гидрографии».

Андрей Ипполитович был награжден орденами Св. Станислава 1-й степени, Св. Владимира 3-й степени, Св. Анны 3-й степени<sup>213</sup>. Его именем названы залив, ледник и два мыса на Новой Земле, остров у полуострова Ямал и острова в архипелаге Норденшельда (Карское море), остров на Новосибирских островах (Восточно-Сибирское море)<sup>214</sup>.

### **Полярная миссия Бориса Вилькицкого**

Вскоре после смерти отца 28-летний капитан 2 ранга Борис Вилькицкий, кавалер орденов Анны IV степени, Станислава III степени с мечами и бантом и Владимира IV степени с мечами и бантом за участие в Русско-японской войне (в последние дни обороны Порт-Артура он был тяжело ранен), добился аудиенции у морского министра адмирала И.К. Григоровича, под командованием которого начинал службу на эскадренном броненосце «Цесаревич». Борис попросил назначить его на вакантную должность командира ледокольного судна «Таймыр» в ГЭСЛО. Григорович не мог отказать своему бывшему офицеру и сыну человека, которого очень высоко ценил<sup>215</sup>. Вскоре Борис покинул престижное место службы – он был флагманским штурманом в штабе Командующего Морскими силами Балтийского моря адмирала Н.О. Эссена – и в июне 1913 г. отправился во Владивосток.

Уже 26 июня 1913 г. экспедиция вышла из Владивостока. Обоими судами командовали новые командиры («Вайгачом» – старший лейтенант П.А. Новопашенный, 31 год), не имевшие опыта плавания в Арктике, что было явлением уникальным.

Через две недели, когда суда уже были в районе Чукотки, у начальника экспедиции произошло кровоизлияние в мозг. Вскоре Сергеева, по указанию из Петербурга, отправили в Петропавловск, а исполняющим обязанности начальника экспедиции адмирал Григорович назначил командира «Таймыра» капитана 2 ранга Б.А. Вилькицкого.

---

лечального известия телеграфировал в столицу одному из своих подчиненных, Чичагову: «Прошу Вас испросить разрешение Гидрографии быть представителем Дирекции при погребении Генерала Зилькицкого и возложить венок надписью на лентах Незабвенному Начальнику. Точка. Чины Беломорской дирекции. Точка. Деньги до сорока рублей завтра переведу телеграфом. Точка. Отпуск Вам должен» (РГА ВМФ. Ф. 779. Оп. 1. Д. 684. Л. 34, 35).

<sup>213</sup> Словарь биографический морской / Авт.-сост. В.Д. Доценко. – СПб.: Изд. «Logos», 2000. С. 80.

<sup>214</sup> История Гидрографической службы Российского флота... Т. 4.– СПб.: ГУНиО МО, 1997. С. 71.

<sup>215</sup> Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века... С. 15, 17.

И Вилькицкий, и Новопашенный с помощью своих вахтенных офицеров довольно быстро научились распознавать типы льдов и умело маневрировать среди них. Вилькицкий, не отягощенный, как Сергеев, грузом прожитых лет, стал активно внедрять в практику работ раздельное плавание судов (имевших радиостанции с дальностью действия до 150 миль), что позволило расширить зону исследований.

Результаты не заставили долго ждать. 7 августа 1913 г. вахтенный офицер «Таймыра» лейтенант А.Н. Жохов в районе к северо-востоку от о. Новая Сибирь обнаружил неизвестный остров с обрывистыми берегами. 20 августа к северу от мыса Челюскина был открыт другой остров. Наконец утром 21 августа 1913 г. суда, следя по полынье к западу–северо-западу, неожиданно обнаружили «вырисовывающиеся контуры массива гористой неведомой земли». Обследуя ее, суда произвели описание восточного берега на протяжении 180 миль, дойдя до широты 81°07'. В 6 часов вечера 22 августа Вилькицкий объявил сдавшимся экипажам судов о присоединении новооткрытой земли к владениям России, поздравил их с открытием, после чего под крики «ура» на мачте был поднят национальный флаг. Команда получила по чарке водки, был устроен праздничный ужин.

Дальнейшему движению на запад мешали тяжелые сплоченные льды. Судам пришлось возвращаться. Обратный путь во Владивосток был трудным. 12 сентября в результате несчастного случая погиб кочегар В.С. Беляк. В Беринговом море суда попали в жестокий шторм (крен достигал 59°), между ними прервалась радиосвязь, иссякли запасы угля. Пришлось заходить в американский порт Сент-Майкл на Аляске (в прошлом российский Михайловский редут). Отсюда по миру разнеслась сенсационная информация об открытом русскими моряками материке или огромном острове.

14 октября 1913 г., по прибытии в Петропавловск, Вилькицкий отправил в Петербург подробную телеграмму о результатах плавания<sup>216</sup>. 31 октября начальник ГЭСЛО направил в Петербург, начальнику ГГУ, секретную телеграмму с ходатайством о награждении офицеров «за выдающиеся отличия». Командир «Вайгача» старший лейтенант П.А. Новопашенный – передовой, образованный офицер, «главная научная сила экспедиции, заботливый командир», был представлен к ордену Св. Владимира 4-й степени; старший офицер «Таймыра» старший лейтенант В.В. Нилендер, «правая рука» Вилькицкого по командованию судном, главный работник в морской съемке, «заведывающий гидрологией», и доктор Л.М. Старокадомский, «редкий врач, неутомимый собиратель коллекций, руководитель двух санных экспедиций на мыс Челюскин и остров Беннетта» – к ордену Станислава 2-й степени. Лейтенанту К.К. Неупо-

<sup>216</sup> Там же. С. 17–22.

коеву, «очень опытному, заботливому штурману, главному работнику по морской съемке на «Вайгаче» предлагалось возвратить старшинство в чине по сравнению со сверстниками. Лейтенанта Н.А. Гельшерта Вилькицкий представил к ордену Св. Анны, лейтенанта Н.И. Евгенова – к ордену Станислава 3-й степени. 5 ноября 1913 г. генерал-лейтенант М.Е. Жданко в докладе начальнику Главного морского штаба поддержал это ходатайство<sup>217</sup>.

12 ноября суда прибыли во Владивосток. Вскоре почти все офицеры-гидрографы и судовые врачи поездом отправились в Петербург. В столице начальник ГГУ генерал-лейтенант М.Е. Жданко представил о плавании ГЭСЛО доклад императору Николаю II, который наложил резолюцию: «Весьма интересно», а также утвердил предложенные Жданко и Григоровичем названия открытых экспедицией географических объектов. Новооткрытая земля к северу от мыса Челюскин получила название «Земля Императора Николая II», остров к югу от нее – «Остров Цесаревича Алексея», открытый Жоховым остров – «Остров генерала Вилькицкого»<sup>218</sup>. Об этом Жданко письменно известил Вилькицкого 6 января 1914 г. Через два дня начальник ГГУ направил в Главный морской штаб ходатайство о награждении капитана 2 ранга Б.А. Вилькицкого орденом Св. Анны 2-й степени<sup>219</sup>.

20 января 1914 г. Вилькицкий выступил в Главном Адмиралтействе, в библиотеке Морского министерства, с докладом о работах экспедиции. Среди присутствующих были морской министр и министр Императорского двора, некоторые члены Государственной думы, многие известные моряки и ученые (в их числе – А.В. Колчак).

В марте 1914 г. Б.А. Вилькицкий получил звание «флигель-адъютант» (т.е., был причислен к свите императора)<sup>220</sup>.

Завершающим этапом в деятельности ГЭСЛО под руководством Вилькицкого стало первое арктическое плавание из Владивостока в Архангельск с зимовкой в заливе Толля (у северо-западного берега полуострова Таймыр) в 1914–1915 гг. В этот период экспедиция выполнила морскую опись южного берега Земли Императора Николая II и тем самым впервые показала на карте пролив между ней и полуостровом Таймыр; прошла этим проливом из моря Лаптевых в Карское море; описала остров, открытый А.Н. Жоховым, участки северных берегов Новосибирских островов, полуостров Оскара и Гафнер-фьорд в северо-западной части Таймыра; произвела комплексные физико-

<sup>217</sup> РГА ВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 600. Л. 247, 249, 311–318.

<sup>218</sup> Постановлением ВЦИК от 11 января 1926 г. Земля Николая II была переименована в Северную Землю, остров Цесаревича Алексея – в остров Малый Таймыр, остров генерала Вилькицкого «утратил звание».

<sup>219</sup> РГА ВМФ. Ф. 404. Оп. 1. Д. 600. Л. 257.

<sup>220</sup> Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века... С. 26–29.

географические исследования и наблюдения в Восточной Арктике.

В Архангельске, куда суда ГЭСЛО прибыли 3 сентября 1915 г., Вилькицкий принимал многочисленные поздравления в связи с успешным завершением плавания.

Русская и зарубежная научная общественность высоко оценила достижения моряков-гидрографов, назвав их «Российскими Колумбами» XX века. ИРГО наградило Вилькицкого золотой Константиновской медалью, Географическое общество Франции – золотой медалью «Ла-Рокет»<sup>221</sup>.

Открытия военных гидрографов имели важное геополитическое значение, так как позволили царскому правительству 20 сентября 1916 г. объявить нотой МИД о принадлежности к Российской империи не только Земли Императора Николая II и островов, открытых экспедицией Б.А. Вилькицкого в 1913–1914 гг., но и островов Уединения, Беннетта, Жаннетты, Генриетты и Геральда «по географическому положению своему существующих входить в состав Империи»<sup>222</sup>.

### Судьба Б.А. Вилькицкого

В связи с тем, что ко времени прибытия ГЭСЛО в Архангельск уже в течение года шла Первая мировая война, она была расформирована. С ноября 1915 г. Вилькицкий командовал на Балтике эсминцем «Летун», который после удачной постановки мин 12 октября 1916 г. сам подорвался на мине. Корабль удалось притащить в порт и поставить в док. Командир был награжден Георгиевским оружием<sup>223</sup>.

Затем произошли одна за другой две революции 1917 г., сменившиеся новой войной – Гражданской. Эти исторические потрясения не могли не повлиять на судьбу Бориса Андреевича.

В 1918 г. Вилькицкого направили на север, где он руководил Гидрографической экспедицией Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана, которая, в связи с интервенцией, работала на «белых». В этот период осенью 1918 г., в Енисейском заливе затонул «Вайгач». В 1919 г. Борис Андреевич стал контр-адмиралом.

С 1920 г. Вилькицкий находился в эмиграции в Англии. В 1923–1924 г., работая по контракту, он возглавлял 3 и 4-ю советские Карские экспедиции. В последующие годы Борис Андреевич занимался гидрографическими исследованиями в Бельгийском Конго (Заир). Затем он жил в Брюсселе, где разделил

<sup>221</sup> Там же. С. 29–39.

<sup>222</sup> Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века (Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910 – 1915 годах). – СПб.: РГМАА, 2012. С. 295.

<sup>223</sup> Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века... С. 42, 49.

участь многих эмигрантов: работал бухгалтером, преподавателем русского языка, шофером грузовика и мечтал о возвращении на родину. Но, к сожалению, этого при его жизни так и не случилось.

6 марта 1961 г. Борис Андреевич Вилькицкий скончался в католической богоадельне и был похоронен на кладбище в Брюсселе. В 1996 г., по случаю празднования 300-летнего юбилея Российского флота, по инициативе писателя-мариниста Н.А. Черкашина, поддержанной Главным командованием ВМФ, прах Б.А. Вилькицкого был перевезен в Петербург и 20 ноября 1996 г. захоронен на Смоленском православном кладбище – рядом с могилами отца и младшего брата. 29 августа 1997 г. на могиле Б.А. Вилькицкого был торжественно открыт памятник<sup>224</sup>.

Имя Бориса Вилькицкого увековечено и в географических названиях. В 1919 г. знаменитый норвежский путешественник Р. Амундсен назвал в честь него острова в заливе Терезы Клавенес на полуострове Таймыр (море Лаптевых). Имя русского полярника носит и пролив между полуостровом Таймыр и Северной Землей<sup>225</sup>.

### Заключение

На протяжении 30 лет (1894–1924) исследование и освоение Северного морского пути в России было связано с деятельностью Андрея Ипполитовича и Бориса Андреевича Вилькицких. Потомки должны всегда помнить об их вкладе в героическое дело покорения Арктики. К счастью, так и происходит.

20 июня 1997 г., Комитет по наименованию малых планет Международного астрономического союза принял решение присвоить имя «Вилькицкая» одной из малых планет (№ 5314), открытой в 1982 г. Н.С. Черных из Крымской астрофизической обсерватории.

20 декабря 2002 г., в Санкт-Петербурге, на доме 96 по каналу Грибоедова (Адмиралтейскому), где с 1900 г. проживала семья Вилькицких, была открыта мемориальная доска в честь исследователей Севера – отца и сына Вилькицких<sup>226</sup>. Инициатива установки доски принадлежала Историко-географическому клубу школы № 43 Приморского района (руководитель – учитель географии Е.А. Назаренко), который носит имя Б.А. Вилькицкого.

3 сентября 2013 г. на Смоленском православном кладбище у семейного захоронения Вилькицких состоялась Акция памяти, посвященная 100-летнему юбилею открытия Северной Земли и организованная Гидрографическим обще-

<sup>224</sup> Там же. С. 79–84. Могилы Андрея и Бориса Вилькицких внесены в «Перечень объектов исторического и культурного наследия федерального (общероссийского) значения, находящихся в г. Санкт-Петербурге» (Постановление Правительства РФ от 10 июля 2001 г. № 527).

<sup>225</sup> Аветисов Г.П. Имена на карте Арктики.– СПб.: ВНИИОкеангеология, 2009. С. 123.

<sup>226</sup> Смирнов В. В память о гидрографах // Морской сборник. 2003. № 2. С. 10.

ством<sup>227</sup>.

В 2013 г. увидели свет две книги, содержанием которых стали подгото-  
ленные несколько десятилетий тому назад рукописи Н.И. Евгенова и В.Н. Ку-  
пецкого. Одна из них – «Экспедиция века» – была издана Российским государ-  
ственным музеем Арктики и Антарктики (директор – В.И. Боярский). Другая –  
«Полярная экспедиция на ледоколах “Таймыр” и “Вайгач” в 1910–1915 годах» –  
снабженная великолепными фотографиями, – увидела свет при содействии  
Санкт-Петербургской Региональной общественной организации (РОО) «Поляр-  
ный конвой» (президент – капитан 1 ранга в отставке Ю.Е. Александров).

Следует так же отметить, что «Почта России» в 2013 г. отпечатала темати-  
ческие конверты – «100 лет открытию Архипелага Северная Земля».

---

<sup>227</sup> Информационное письмо Гидрографического общества № 91. 5 октября 2013.