

И.А. Рудь\*

**РОЛЬ Н.И. ЕВГЕНОВА В РАЗВИТИИ  
НАУЧНО-ОПЕРАТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАРСКИХ  
ТОВАРООБМЕННЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ 1925–1928 ГОДОВ**doi:10.31518/2618-9100-2023-6-11  
УДК 910.4+339(–05)

*Выходные данные для цитирования:*  
Рудь И.А. Роль Н.И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских товарообменных экспедиций 1925–1928 годов // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 154–169. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-11.pdf>

I.A. Rud\*

**THE ROLE OF N.I. YEVGENOV  
IN DEVELOPMENT SCIENTIFIC AND OPERATIONAL  
SUPPORT FOR THE KARA EXPEDITIONS 1925–1928**

doi:10.31518/2618-9100-2023-5-11

*How to cite:*  
Rud I.A. The Role of N.I. Yevgenov in Development Scientific and Operational Support for the Kara Expeditions 1925–1928 // Historical Courier, 2023, No. 6 (32), pp. 154–169. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-11.pdf>]

**Abstract.** The subject of this article is the application of ice surveillance methods during the Kara Sea Expeditions of 1924–1928. The author covers the establishment of scientific detachments that performed meteorological and ice forecasts, particularly in connection to the work of N.I. Yevgenov. Ice exploration and operational hydrometeorological forecasting are key elements of the scientific and operational support for navigational purposes. They first became vitally important during the 1920s with the intensification of navigation along the Northern Sea Route – the staging of the annual Kara Sea Expeditions. At the same time, the history of scientific and operational support for expeditions in the Arctic before the establishment of naval operations headquarters in 1939 has been insufficiently covered in polar literature. The article argues that it was then that the first experience was gained in conducting ice surveillance, building synoptic and ice forecasts to ensure the passage of ships from European ports through Kara Sea to the mouths of Siberian rivers. In the course of the paper, we consider how the position of the leader of these operations appeared in the structure of the Kara Sea Expeditions; how the scientific detachments were established, including a hydrographic detachment and a weather forecasting bureau. These processes were closely linked to the polar hydrographer N.I. Yevgenov, who was responsible for ice surveillance during the expedition of 1925, and then commanded them during 1926–1931. The article analyzes the work of N.I. Yevgenov on this post; it describes the application of scientific and operational methods during the Kara Sea Expeditions of 1924–1928. The approach was one of the factors contributing to the favorable outcomes of the Kara Sea Expeditions, transforming them into regular voyages.

**Keywords:** Northern Sea Route, Kara Sea Expeditions, N.I. Yevgenov, hydrography, history of science and technology.

*The article has been received by the editor on 03.11.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

\* **Илья Андреевич Рудь**, научный сотрудник, Российский государственный музей Арктики и Антарктики, Санкт-Петербург, Россия; аспирант, Санкт-Петербургский филиал Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: [rud45@bk.ru](mailto:rud45@bk.ru)  
**Ilya Andreevich Rud**, research fellow, Russian State Museum of the Arctic and Antarctic, St. Petersburg, Russia; Postgraduate Student, St. Petersburg Branch of the Vavilov Institute for the History of Science and Technology of the Russian Academy of Sciences, St. Petersburg, Russia, e-mail: [rud45@bk.ru](mailto:rud45@bk.ru)

**Аннотация.** Статья посвящена вопросам применения в Карских экспедициях 1924–1928 гг. ледовой разведки, созданию научных отрядов, осуществлявших метеорологические и ледовые прогнозы, и роли Н.И. Евгенова в этом процессе. Ледовая разведка и оперативное гидрометеорологическое прогнозирование относятся к научно-оперативному обеспечению мореплавания и стали необходимы в 1920-е гг. при интенсификации судоходства по Севморпути – при проведении ежегодных Карских экспедиций. При этом история научно-оперативного обеспечения экспедиций в Арктике до создания штабов морских операций в 1939 г. недостаточно освещена в литературе. В статье показано, что именно в период Карских экспедиций был получен первый опыт в проведении ледовых разведок, создании синоптических и ледовых прогнозов для обеспечения прохождения Карских экспедиций из портов Европы через ледовитое Карское море к устьям сибирских рек. В статье рассматривается, как в структуре Карских экспедиций появилась должность начальника ледовой разведки, как создавались научные отряды, осуществлявшие научно-оперативное обеспечение, – гидрографический отряд и бюро погоды. Данные процессы были тесно связаны с именем полярного гидрографа Н.И. Евгенова, который был назначен начальником ледовой разведки в Карскую экспедицию 1925 г., а затем возглавлял их на протяжении 1926–1931 гг. В статье представлен анализ деятельности Н.И. Евгенова на посту начальника ледовой разведки, его роль в организации работы гидрографического отряда и бюро погоды на борту судна-лидера Карских экспедиций. В статье описано применение научно-оперативных методов в Карских экспедициях на протяжении 1924–1928 гг., показано, какую организацию имело данное обеспечение в структуре Карских экспедиций. Сделаны выводы о том, что данное обеспечение было одним из факторов благоприятного исхода Карских экспедиций, способствовавшее переходу их на уровень Карских операций.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Карские экспедиции, Н.И. Евгенов, гидрография, история науки и техники.

*Статья поступила в редакцию 03.11.2023 г.*

---

В августе 2023 г. исполнилось 135 лет со дня рождения одного из крупнейших полярных гидрографов и океанологов СССР – Николая Ивановича Евгенова (1888–1964 гг.). Н.И. Евгенов являлся участником более 15 полярных экспедиций и за карьеру полярного исследователя внес весомый вклад в развитие мореплавания по Северному морскому пути. Помимо активной экспедиционно-научной деятельности, Н.И. Евгенов является автором десятков научных работ – от статей до крупных навигационно-гидрографических трудов. Среди них можно выделить первый в мире атлас реки Лены от Якутска до ее дельты и одну из первых лоций Карского моря и Новой Земли, а также материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд и др.<sup>1</sup> Под авторством Н.И. Евгенова в совокупности было издано более 100 научных и научно-популярных работ<sup>2</sup>.

Длительный период в жизни Н.И. Евгенова заняла работа в структуре Карских товарообменных экспедиций 1925–1931 гг. За этот период он внес большой вклад в успешное проведение коммерческих рейсов между Европой и Сибирью. Значительную роль Н.И. Евгенов сыграл и как организатор научной работы во время проведения Карских экспедиций, в том числе особого направления – научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения.

В марте 1932 г. в Центральном торговом бюллетене ТАСС вышла статья под авторством Н.И. Евгенова и гидролога Ю.К. Алексева под названием «Научно-оперативное

---

<sup>1</sup> Евгенов Н.И., Хмызников П.К., Чирхин Ю.Д. Атлас реки Лены от Якутска до дельты, с описанием судового хода. Л., 1928; Евгенов Н.И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930; Евгенов Н.И. Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд. Л., 1937.

<sup>2</sup> Евгенова Н.Н. Студеные вахты (Воспоминания об исследователе Арктики). СПб., 2006. С. 161–165.

обслуживание и исследовательская работа Карских морских экспедиций»<sup>3</sup>. Данная статья посвящена развитию научных исследований в Карских экспедициях. В этой статье Н.И. Евгенов одним из первых выделил и обобщил особое направление в проводимых исследованиях – научно-оперативное обслуживание. К нему он относил метеорологическое прогнозирование, освещение гидрологического режима моря путем ледовой разведки, гидрологических исследований и создания ледовых карт. Методы научно-оперативного гидрометеорологического обслуживания были необходимы для обеспечения безопасной навигации и нужд Карских экспедиций. Их применение начало активно развиваться в период Карских экспедиций, в частности под руководством Н.И. Евгенова. При нем начинает активно развиваться применение метода ледовой разведки непосредственно на судне-лидере Карских экспедиций. До 1924–1925 гг. флагманские суда Карских экспедиций не использовались в качестве судов-разведчиков, а до Карских экспедиций в Арктике и вовсе плавали, как правило, одиночные суда, проводка караванов отсутствовала. Важно обозначить роль Н.И. Евгенова в расширении и закреплении практики работы научных отрядов на борту Карских экспедиций – гидрографической партии и бюро погоды, которые проводили гидрометеорологические исследования и создавали оперативные синоптические и ледовые прогнозы.



Суда Карской экспедиции во льдах к северо-западу от о. Белый, август 1925 г.  
(Фото из фондов Российского государственного музея Арктики и Антарктики)

Важно сказать, что под термином «научно-оперативное обеспечение» сегодня понимают использование краткосрочной информации о метеорологических и ледовых условиях для выбора пути следования судов<sup>4</sup>. В документах и публикациях 1920-х гг. этот термин еще не встречается и терминология того времени, касающаяся данной части научных наблюдений, отличается разнородностью. Например, в документах термин «гидрографическая партия» чередуется с понятиями «гидрологический отряд», «гидрографическая группа» при попытках сказать об одном и том же. Такая ситуация свидетельствует о зарождении отдельных элементов системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения, которая обретает четкие контуры во второй половине 1930-х гг. при создании штабов морских операций. Термин «научно-оперативное обслуживание» начинает появляться

<sup>3</sup> *Евгенов Н.И., Алексеев Ю.К.* Научно-оперативное обслуживание и исследовательская работа карских морских экспедиций // Центральный торговый бюллетень Телеграфного агентства СССР (ТАСС). 1932. № 9-10. С. 11–15.

<sup>4</sup> История организации отдела Ледового режима и прогнозов ААНИИ // Арктический и антарктический научно-исследовательский институт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aari.ru/assets/files/94/4oarzg-94-olrip-history.pdf> (дата обращения: 04.12.2023).

в публикациях в начале 1930-х гг., например в указанной статье Н.И. Евгенова и Ю.К. Алексеева от 8 марта 1932 г. В данной статье мы применяем понятие научно-оперативного обеспечения к периоду 1920-х гг., так как считаем, что это один из периодов ее становления. Подобная точка зрения фиксируется в середине 1940-х гг. в трудах Всесоюзного арктического института<sup>5</sup>.

Благодаря успешному завершению всех шести Карских экспедиций, которые возглавлял Н.И. Евгенов, гидрограф в дальнейшем был привлечен для налаживания судоходства на востоке Арктики. В 1932 г. его назначили начальником Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода. В задачу Н.И. Евгенову было поставлено провести караван из семи судов по примеру Карских экспедиций из Владивостока в устье Колымы в адрес Дальстроя. Для успешного проведения Северо-Восточной экспедиции Н.И. Евгенов применял в том числе методы научно-оперативного обслуживания, что и в Карских экспедициях: судовую и воздушную ледовую, создал на ледорезе «Ф. Литке» специальную научно-оперативную группу – бюро погоды и др. Опыт научно-оперативного обслуживания экспедиций Н.И. Евгенова получил развитие в Карских экспедициях и после его ухода с поста начальника. Элементы научно-оперативного обеспечения, которые начали применять при Н.И. Евгенове, можно наблюдать в структуре штабов морских операций Главсевморпути, которые создавались в Арктике с конца 1930-х гг. Например, научно-оперативные группы при этих штабах, которые состояли из гидрологов и метеорологов.

Штабы морских операций, размещаемые поначалу на головных ледоколах, выполняли общий план арктической навигации в западном и восточном секторах Советской Арктики. Они координировали действия ледоколов, самолетов и всех судов в акватории Севморпути вне зависимости от ведомства. Научные группы, которые создавались в структуре Карских экспедиций 1925–1931 гг., Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода 1932 г., можно считать прообразом научно-оперативных групп при штабах морских операций. С 1935 г. к работе начальников морских операций стали подключать синоптиков и гидрологов, состоящих из сотрудников Арктического института, которые составляли основу научно-оперативных групп<sup>6</sup>. Первые гидрологи и метеорологи для научно-оперативного обслуживания впервые были включены как раз во время Карских экспедиций середины 1920-х гг. А.Я. Попов-Введенский и Н.И. Евгенов были первыми руководителями гидрографических партий, созданных в Карских экспедициях 1924 и 1925 гг. Гидрографические партии были первыми научными группами, в чьи задачи входило обеспечение Карских экспедиций ледовой разведкой, наблюдение за характером льдов и ледовым прогнозированием. Воздушная ледовая разведка, оперативное метеорологическое и ледовое прогнозирование показали высокую эффективность в обеспечении навигации в Арктике и применялись в работе штабов морских операций вплоть до их расформирования в середине 1990-х гг.

Несмотря на крупное научное наследие Н.И. Евгенова и его интенсивную научную деятельность в Карских экспедициях, роль гидрографа в научно-оперативном обслуживании Карских экспедиций недостаточно отражена в историографии. Практически отсутствуют комплексные научные работы и статьи, в которых исследуется роль гидрографа в области научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения. Однако можно выделить произведения, которые обзорно касаются данного вопроса. Например, монография Н. Сибирцева и В. Итина «Северный морской путь и Карские экспедиции», в которой сказано о проведении Н.И. Евгеновым ледовых разведок и развитии гидрометеорологической службы в составе Карских экспедиций, которые играли решающую роль в период сложной ледовой обстановки<sup>7</sup>. Четырехтомный труд М.И. Белова и Д.М. Пинхенсона «История открытия и освоения Северного морского пути» содержит краткое описание

<sup>5</sup> Карелин Д.Б., Дрозайцев Д.А. Служба льда и погоды в Советской Арктике // XXV лет научной деятельности Арктического института. Л.; М., 1945, С. 86–110.

<sup>6</sup> Дмитриев А.А., Горбунов Ю.А., Соколов В.Т. История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века. СПб., 2015. С. 58.

<sup>7</sup> Сибирцев Н., Итин В.А. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936.

работы Н.И. Евгенова на посту начальника Карских экспедиций<sup>8</sup>. Роль Н.И. Евгенова в обеспечении мореплавания рассматривается в книгах К.А. Богданова и С.В. Попова, в значительной степени посвященных известному гидрографу<sup>9</sup>. Одним из важнейших источников по биографии Н.И. Евгенова являются воспоминания супруги Н.Н. Евгеновой, затрагивающие его участие в экспедициях и основные профессиональные достижения ученого<sup>10</sup>. О появлении при Н.И. Евгенове практики привлечения гидрометеорологов к процессу обеспечения судоходства Карских экспедиций сказано в монографиях «Гидрометеорологическое обеспечение Арктического мореплавания в XX и начале XXI века» и «История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века» в трех томах<sup>11</sup>. Авторы данных книг подчеркивают, что подобный союз моряков и ученых в Карских экспедициях является прообразом штабов морских операций, обеспечивавших единый план арктической навигации конца 1930-х гг. Стоит отметить сборник документов «Карские операции 1920–1930-х годов» с предваряющим документальную часть историческим очерком<sup>12</sup>. В данном очерке сказано о новых практиках судоходства, которые складывались в Карских экспедициях и получили дальнейшее развитие в системе Главсевморпути. Среди них перечисляется ледокольная служба, воздушная ледовая разведка, работы научных групп и бюро погоды на борту экспедиции. Все эти элементы относятся к научно-оперативному обслуживанию Карских экспедиций.

В иностранной литературе роль Н.И. Евгенова в развитии судоходства в Арктике отражена, например, в комплексной работе по истории Северного морского пути – *From North east Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*<sup>13</sup>. Он отмечен как создатель лоции Карского моря и Новой Земли, начальник ряда Карских экспедиций и Северо-Восточной полярной экспедиции. Важно отметить и используемые электронные ресурсы, например электронную библиотеку Русского географического общества, где можно ознакомиться с основными навигационно-гидрографическими трудами Н.И. Евгенова, в частности «Лоцией Карского моря и Новой Земли». Внимания заслуживает работа портала [Polarpost.ru](http://Polarpost.ru), где можно обнаружить множество материалов по полярным экспедициям (оцифрованные монографии, сканированные газетные статьи, фотографии и т.д.).

Для создания данной статьи был привлечен широкий круг архивных источников, выявленный в федеральных архивах. В Российском государственном архиве экономики основным для работы стал фонд учреждений Северного морского пути (№ 9570), содержащий большое количество документов по Карским экспедициям. Безусловно полезным оказался личный фонд Н.И. Евгенова (№ 579). В Российском государственном архиве военно-морского флота оказались полезны материалы фонда Главного гидрографического управления СССР (№ Р-180), содержащие информацию по Карским экспедициям 1924 и 1925 гг. Были использованы материалы из фондов Российского государственного музея Арктики и Антарктики, в частности тетрадь для записей Н.И. Евгенова периода Карских экспедиций 1928–1929 гг.

В статье рассматриваются причины и условия создания первых научных отрядов в Карских экспедициях 1924–1928 гг. и появление должности начальника ледовой разведки; первые попытки применения ледовой разведки на судне-лидере Карской экспедиции А.Я. Поповым-Введенским и Н.И. Евгеновым; определяется структура, состав и назначение научных групп на борту Карских экспедиций; наконец, раскрывается роль Н.И. Евгенова на

<sup>8</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 214.

<sup>9</sup> Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века: К 85-летию открытия Северной Земли. СПб., 2000; Попов С.В. Гидрограф Н.И. Евгенов. Якутск, 1988.

<sup>10</sup> Евгенова Н.Н. Студеные вахты... СПб., 2006.

<sup>11</sup> Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX и начале XXI века. СПб., 2008.

<sup>12</sup> Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива Совфрахт. М., 2019.

<sup>13</sup> Nielsen J.P., Okhuizen E. From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston, 2022.

посту начальника ледовой разведки и руководителя Карских экспедиций, его вклад в обеспечение судоходства данных коммерческих плаваний.

Западный участок Северного морского пути исторически был самым освоенным для судоходства в Арктике. До середины XX в. этот участок даже имел собственное название – «Карский морской путь»<sup>14</sup>. Иногда в исторических документах 1920-х гг. можно встретить, что под понятием Северного морского пути наоборот подразумевался именно маршрут из Европы в Сибирь<sup>15</sup>. Это указывает на особую роль западного участка Севморпути в истории Арктики. Уже в период XVI–XVII вв. поморы торговали по этому маршруту с территориями Западной Сибири – был сформирован Мангазейский морской ход, который использовался, пока не был запрещен указом царя Михаила Федоровича в 1619 г. В этот же период проводились первые англо-голландские экспедиции для поиска Северо-Восточного прохода, в ходе которых проводились первые научные наблюдения в регионе. Например, в середине XVI в. экспедицией Стивена Барроу уже были созданы первые карты региона севера Европейской России, проведены первые гидрографические съемки побережья Кольского полуострова, Белого моря, устья Северной Двины<sup>16</sup>.

Гидрографические исследования западной части Северного морского пути активно проводились в Российской империи в последующие столетия. Великая Северная экспедиция (1733–1743 гг.) стала одной из первых научных экспедиций России в Арктике и внесла большой вклад в гидрографическое освещение Северного морского пути. В частности, участок от Архангельска до Оби и Енисея был описан Двинском-Обским, Обско-Енисейским и Енисейским отрядами. В первой половине XIX в. серию плаваний к Новой Земле совершили Ф.П. Литке (1821–1824 гг.), П.К. Пахтусов (1832–1833, 1834–1835 гг.), К.М. Бэр (1836 г.). Эти исследования важны в контексте описания новоземельских проливов, являющихся воротами в Карское море. Гидрографическое описание в районе Оби, Енисея и Карского моря было проведено Гидрографическими экспедициями Северного Ледовитого океана 1894–1896 гг. и 1910–1915 гг. Активным участником последней в 1913–1915 гг. являлся Н.И. Евгенов. К началу 1920-х гг. можно говорить о том, что западный участок Северного морского пути был наиболее обследованным относительно других морей Арктики, а Карские экспедиции имели определенный научный фундамент.

С 1860-х гг. возродился и коммерческий интерес к водам Карского моря, снизившийся в Европе в конце XVII в. Это произошло благодаря активной деятельности сибирских золотопромышленников М.К. Сидорова и А.М. Сибирякова, иностранных купцов (О. Диксона и др.), режиму порто-франко в устьях Оби и Енисея и общему индустриальному подъему в Западной Сибири. Можно выделить зверобойные экспедиции Э. Карлсена в Карском море в 1868 и 1869 гг., коммерческие плавания Д. Уиггинса (1876–1894 гг.) и А.Э. Норденшюльда (1875, 1876 гг.) на Енисей. Строительство Транссибирской железной дороги стимулировало торговые операции Комитета Сибирской железной дороги (1893 г.), Министерства путей сообщения (1905 г.), Компании паровой торговли и промышленности (1912–1917 гг.). По статистике, приведенной Л.Л. Брейтфусом в 1904 г., за период 1874–1904 гг. между Европой и Сибирью (с возвращением обратно) из 129 рейсов было совершено 96 рейсов без серьезных происшествий<sup>17</sup>. Успешные экспедиции второй половины XIX – начала XX в. использовались как аргумент в доказательство возможности проведения Карских экспедиций, о чем свидетельствуют документы Главного гидрографического управления<sup>18</sup>.

Однако Карский морской путь все еще требовал большой работы по его исследованию и оборудованию. По приведенной выше статистике Л.Л. Брейтфуса, за период 1874–1904 гг. 26 % плаваний заканчивались с происшествиями, 11 судов погибло, что составляло 8 % от

<sup>14</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 214.

<sup>15</sup> Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 2–3.

<sup>16</sup> Nielsen J.P., Okhuizen E. From Northeast Passage... P. 36.

<sup>17</sup> Емелина М.А., Савинов М.А., Филлин П.А. Карские операции... С. 12.

<sup>18</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 3.

общего количества<sup>19</sup>. В дальнейшем количество плаваний к устью Оби и Енисея сократилось – в период 1901–1919 гг. было совершено 42 плавания, но 37 из них были проведены успешно<sup>20</sup>.

Западная часть Северного морского пути имела свои особенности, отличающиеся от других морских путей: удаленность от обжитых районов, недостаточную исследованность, нехватка навигационного оборудования и портовой инфраструктуры, ледовый режим Карского моря<sup>21</sup>. Поэтому недостаточное гидрографическое освещение, неточность карт, нехватка знаний о гидрометеорологическом режиме Карского моря были главным тормозом развития судоходства на данном участке. К середине 1920-х накопился комплекс проблем, которые требовали решения. Не хватало полярных станций, в частности на острове Белый и мысе Желания, о чем говорили многие полярные исследователи, в том числе Н.И. Евгенов. К середине 1920-х гг. еще не существовало на русском языке лоции Карского моря, а первые лоции Енисейского залива и Обской губы, составленные под руководством гидрографов Н.Ф. Тимофеевского и В.В. Ахматова, появились лишь в 1924 и 1925 гг.<sup>22</sup> Н.И. Евгенов, автор лоции Карского моря, до ее издания в 1930 г. вынужден был для подготовки к экспедициям использовать публикации полярных исследователей прошлых лет. Тетрадь для записей по Карским экспедициям 1928–1929 гг., принадлежавшая гидрографу, свидетельствует, что он выписывал гидрометеорологические данные по Карскому морю и сибирских рек из трудов С.О. Макарова, А.В. Колчака, судового журнала Л.Г. Брусилова на шхуне «Св. Анна» и др.<sup>23</sup>

Однако определенная работа по освещению морского пути через Карское море была проведена. В 1922 г. Обь-Енисейский гидрографический отряд под руководством известного гидрографа, участника ГЭСЛО (1910–1915 гг.) К.К. Неупкоева был преобразован в Управление по безопасности кораблевождения в Сибири – Убеко-Сибирь. Данное управление фактически являлось филиалом Главного гидрографического управления ВМС СССР и занималось оборудованием для судоходства устьев Оби и Енисея, а также восточной части Карского моря.

Однако если фундаментальные научные исследования на западном участке Северного морского пути имели длительную историю, то научно-оперативное обеспечение экспедиций гидрометеорологической информацией практически отсутствовало. Только в 1921 г. Наркомвнешторгом была создана служба погоды в Мурманске, которая ежедневно собирала информацию от метеостанций и передавала данные о льдах и погоде на борт Карской экспедиции. Мурманская служба погоды считается первой в истории службой для научно-оперативного обслуживания навигации в Арктике<sup>24</sup>. Для Карской экспедиции 1921 г. была проведена ледовая разведка на ледокольных пароходах «Малыгин» и «Таймыр». В 1923 г. для Карской экспедиции ледовую разведку выполняли гидрографические суда «Метель» и «Иней», а с радиостанции Новый Порт ежедневно передавались метеорологические сводки<sup>25</sup>.

Как отмечал Н.И. Евгенов, существовала потребность в научном исследовании Карского моря, требовалось встроить Карские экспедиции в программу научных работ в Карском море<sup>26</sup>. Поэтому одной из важнейших особенностей Карских экспедиций стало сочетание прикладных практик судоходства с научным подходом к освоению Северного морского пути. Это было одной из причин создания в 1924 г. первых научных групп в составе данных экспедиций.

<sup>19</sup> Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Карские операции... С. 12.

<sup>20</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 2. С. 411.

<sup>21</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 80.

<sup>22</sup> Тимофеевский Н.Ф., Ахматов В.В. Лоция Енисейского залива и реки Енисей до Усть-Енисейского порта. Л., 1924; Тимофеевский Н.Ф. Лоция Обской губы. Л., 1925.

<sup>23</sup> Дневник Н.И. Евгенова. Карская экспедиция. 1928–1929 гг. // Российский государственный музей Арктики и Антарктики (РГМАА). Д. О-6377.

<sup>24</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 166.

<sup>25</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 566. Л. 234 об.

<sup>26</sup> Евгенов Н.И., Алексеев Ю.К. Научно-оперативное обслуживание... С. 11.

Развитие научно-оперативного обеспечения в составе Карских экспедиций начинается в 1924 г. с созданием гидрологической партии на флагманском судне Карской экспедиции для ледовой разведки в открытом море. Весной 1924 г. Комитет Северного морского пути (далее – КСМП) предложил Главному гидрографическому управлению (далее – ГГУ СССР) командировать на флагман экспедиции «Малыгин» гидрологическую партию и биологический отряд<sup>27</sup>. Гидрологическая партия состояла из двух человек – начальника партии гидрографа А.Я. Попова-Введенского и его помощника Н.С. Гурьева<sup>28</sup>. Биологический отряд состоял из профессора биологии А.Г. Генкеля (биолога Карских экспедиций 1924–1926 гг.), биолога П.А. Генкеля<sup>29</sup>. Помогал группе ученых гидрограф А.П. Белобров.

В задачу гидрологической партии входили следующие функции: проведение ледовой разведки для определения характера льдов и выбора оптимального пути следования экспедиции; получение оперативной гидрометеорологической информации с радиостанций, других судов и самолетов; ледовое прогнозирование и создание ледовых карт; получение гидрометеорологических данных для исследования режима Карского моря; реализация гидрологических и метеорологических исследований во время экспедиции.

Ледокольный пароход «Малыгин» сообщал о ледовой обстановке и передавал сведения о температуре воды пароходу «Аркас», где находился начальник экспедиции Б.А. Вилькицкий. Однако проведение ледовой разведки в 1924 г. оказалось неэффективным из-за неясного положения гидрологической партии в структуре экспедиции. Начальник гидрологической партии А.Я. Попов-Введенский не имел в своем распоряжении ледокольного судна. При этом Б.А. Вилькицкий оказался недоволен разведывательным рейсом «Малыгина» и сделал строгий выговор его капитану Д.Т. Черткову, а затем и А.Я. Попову-Введенскому<sup>30</sup>. Начальник экспедиции указывал, что на «Малыгине» неправильно толковали его приказы, не поняли смысла ледовой разведки, которая фактически была проведена его пароходом «Аркас». А.Я. Попов-Введенский отвечал, что все распоряжения по радио получал капитан Д.Т. Чертков, который редко знакомил с ними начальника гидрологической партии. Б.А. Вилькицкий указывал и на высокую стоимость ледокольного парохода, который не принес пользы<sup>31</sup>. А.Я. Попов-Введенский заметил, что в более трудную в ледовом отношении навигацию ледокольный пароход ярче продемонстрировал бы свои преимущества<sup>32</sup>.

Научные отряды в 1924 г. выполняли и научную программу: осуществляли метеорологические наблюдения, проводили глубоководные гидрологические станции, наблюдали за течениями. Результаты глубоководных станций были опубликованы в сборнике Гидрографического управления<sup>33</sup>. Биологический отряд занимался исследованием фитопланктона Карского моря. Из-за того, что научные отряды находились в зависимости от капитана ледокольного парохода, они и здесь испытывали значительные трудности. А.Я. Попов-Введенский в своем отчете указывал, что не встречал особого содействия при проведении гидрологических станций, и жаловался на то, что его постоянно торопили при проведении исследований<sup>34</sup>. Ученый был недоволен тем, что начальник Карской экспедиции Б.А. Вилькицкий поздно отдавал приказы «Малыгину» о выходе в море, вследствие чего не хватило времени на проведение гидрологического разреза.

В 1924 г. в Карском море впервые была выполнена воздушная ледовая разведка. Со станции Маточкин Шар Б.Г. Чухновский на самолете выполнил 12 разведывательных

<sup>27</sup> *Евгенов Н.И.* Посылка гидрографической партии на л.п. Малыгин в Карское море в 1924 и 1925 гг. // Записки по гидрографии. 1926. Т. 51. С. 259.

<sup>28</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 36 об.

<sup>29</sup> Там же.

<sup>30</sup> Там же. Л. 33.

<sup>31</sup> Там же. Л. 33–34.

<sup>32</sup> Там же.

<sup>33</sup> *Евгенов Н.И.* Посылка гидрографической партии... С. 262.

<sup>34</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 37.

полетов для Северной гидрографической экспедиции<sup>35</sup>. В первый полет 22 августа Б.Г. Чухновский в качестве ледового наблюдателя пригласил Н.И. Евгенова, с которым они вместе участвовали в этой экспедиции<sup>36</sup>. О своем первом полете Н.И. Евгенов отзывался так: «Я был крайне доволен тем, что мне удалось принять участие в качестве наблюдателя в первом полете Б.Г. Чухновского надо льдами Маточкина Шара. Мои стремления использовать авиацию в Карских операциях были таким образом подкреплены личным, хотя и небольшим опытом»<sup>37</sup>. Н.И. Евгенов не раз совершал разведывательные полеты в дальнейшем и всегда выступал за применение авиации для ледовой разведки в Арктике. Данные воздушной ледовой разведки были использованы Карской экспедицией при возвращении обратно<sup>38</sup>.

Карская экспедиция 1924 г. завершилась успешно – впервые был осуществлен экспорт сибирского леса за границу. Комитет Северного морского пути и Гидрографическое управление извлекли уроки из первой попытки в организации научно-оперативного обслуживания. Необходимо было конкретизировать положение научных отрядов в структуре Карской экспедиции и дать возможность проводить ученым хотя бы попутные научные исследования. Поэтому для Карской экспедиции 1925 г. Комитет и Гидрографическое управление подчеркивали обязательность выработанной программы.

Программа экспедиции вновь предусматривала организацию гидрографической партии и биологического отряда. Гидрографическая партия должна была выполнять план «ледовой службы» – так в документах того времени обозначена ледовая разведка с судна и самолета, сбор ледовой информации и создание специального бюро «службы льда»<sup>39</sup>. От Гидрографического управления был командирован помощник председателя комиссии по изучению Северного Ледовитого океана – гидрограф Н.И. Евгенов. Председателем комиссии являлся А.М. Лавров, оба являлись участниками Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913–1915 гг. С приходом Н.И. Евгенова в структуру Карских экспедиций в 1925 г. работа гидрографической партии изменилась, его обязанности были конкретизированы в должности начальника ледовой разведки. В документах можно встретить и другое название должности Н.И. Евгенова – ледовый лоцман, или айсмастер<sup>40</sup>. Разные названия свидетельствуют о процессе формирования новой должности в Карских экспедициях. В отличие от экспедиции прошлого года, в 1925 г. ледокольный пароход на время ледовой разведки и перегрузочных работ поступал в распоряжение начальника ледовой разведки. В распоряжении Н.И. Евгенова также находились гидрографическое судно Убеко-Сибири «Иней» (капитан В.А. Лысенко), биологический отряд А.Г. Генкеля и два самолета, выделенные для Северной Гидрографической экспедиции.

Радиостанциям было дано задание снабжать Н.И. Евгенова информацией о льдах и погоде, а тот в свою очередь создавал карты с характеристиками льдов для станции Маточкин Шар, где было создано Бюро службы льда. Гидрографический отряд на судне-лидере должен был группировать, обрабатывать, а затем сообщать по радио в форме сводок ледовую информацию для плавающих судов<sup>41</sup>. Таким образом, в руках Н.И. Евгенова были сконцентрированы все полномочия для успешного проведения ледовой разведки и научных работ, чего не было у А.Я. Попова-Введенского в 1924 г. В состав гидрографической партии входил В.А. Березкин, назначенный помощником Н.И. Евгенова<sup>42</sup>. Биологическая партия состояла из профессора биологии А.Г. Генкеля, биолога П.А. Генкеля, ихтиолога А. Попова и физико-географа Масевича<sup>43</sup>.

<sup>35</sup> Чухновский Б.Г. Морская авиация в полярных странах // Морской сборник. 1925. № 2. С. 59.

<sup>36</sup> Чухновский Б.Г. Морская авиация... С. 55.

<sup>37</sup> Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 5 об.

<sup>38</sup> Емелина М.А., Савинов М.А., Филлин П.А. Карские операции... С. 26.

<sup>39</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

<sup>40</sup> Там же. Л. 81.

<sup>41</sup> Там же. Л. 38–39.

<sup>42</sup> Евгенов Н.И. Письма гидрографической партии... С. 263.

<sup>43</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 23.

В 1925 г. район проведения разведки был разграничен на две части – «Малыгин» проводил ледовую разведку в западной и северо-западной частях Карского моря, а гидрографическое судно «Иней» – в северной и восточной частях от Таймырского полуострова до острова Северный Новой Земли<sup>44</sup>. Метод ледовой разведки подробнее можно рассмотреть на примере навигации 1925 г., которая отличалась большим количеством тяжелых льдов в Карском море. Разведка проводилась в первой половине августа, до подхода каравана судов Карской экспедиции к новоземельским проливам. После анализа ветрового режима за предыдущий месяц «Малыгин» под руководством Н.И. Евгенова совершил три подхода к новоземельским проливам, обнаружив недоступным для мореплавания пролив Югорский Шар и свободным ото льда Маточкин Шар<sup>45</sup>. Начальник ледовой разведки Н.И. Евгений ежедневно совершал на «Малыгине» разведки вглубь льдов для выявления состояния их сплоченности. «Малыгин» и «Иней» при этом постоянно обменивались ледовыми сводками. После сбора информации о ледовой обстановке начальник ледовой разведки и гидрографической партии Н.И. Евгений выбрал оптимальный маршрут следования через пролив Маточкин Шар.

Однако начальник экспедиции М.В. Николаев приказал двигаться более знакомым для него проливом Югорский Шар, что в значительной степени нивелировало преимущества ледовой разведки<sup>46</sup>. В проливе Югорский Шар, забитом льдами, проводка каравана шла с большим трудом. Во время проведения ледовой разведки в этом проливе Н.И. Евгений сетовал на недостаточный отклик на запросы по ледовой обстановке в Югорском Шаре от гидрографического судна «Иней» и просил выделить дополнительное судно для разведки с востока<sup>47</sup>. После прохождения через пролив «Малыгин» столкнулся с ледовой перемычкой у п-ова Ямал, которую удалось преодолеть, обнаружив разводья во льдах. Выжидание перегруппировки льдов с опорой на синоптические прогнозы и изучение приливных течений дали положительный результат<sup>48</sup>. Далее «Малыгин» сопровождал суда к устьям сибирских рек.

Для увеличения площади ледовой разведки и более быстрого распространения ледовых сообщений руководство Северной гидрографической экспедиции выделило для Карской экспедиции 1925 г. два самолета Ju-20. Их пилотировали первые полярные летчики СССР Б.Г. Чухновский и О.А. Кальвиц<sup>49</sup>. Воздушная разведка также относилась к ведению начальника гидрографической партии и значительно помогла экспедиции на обратном пути следования, осветив район входа в пролив Маточкин Шар, свободный ото льда<sup>50</sup>. Благодаря воздушной разведке «Малыгин» смог провести через него три грузовых судна, а пароход «Л. Красин» смог самостоятельно выйти в Баренцево море через пролив Карские Ворота.

Карская экспедиция 1925 г., осложненная многочисленными трудностями, завершилась успешно – 26 сентября все морские суда вернулись в порт Лондона; экспедиция заняла 31 день, став одной из самых коротких среди предыдущих Карских экспедиций<sup>51</sup>. Гидрографическая партия Н.И. Евгенова показала свою эффективность и повысила вероятность успешного завершения экспедиции, несмотря на то, что М.В. Николаев отказался от более подходящего маршрута. По завершении экспедиции М.В. Николаев направил на «Малыгин» телеграмму: «От имени Карской благодарю малыгинцев за услуги, оказанные экспедиции 1925 г. Сердечный привет всем, счастливого плавания и благополучного возвращения в Архангельск. Николаев»<sup>52</sup>. Таким образом, Б.А. Вилькицкий в 1924 г. и М.В. Николаев в 1925 г. дали диаметрально противоположные оценки работы гидрографи-

<sup>44</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

<sup>45</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 23.

<sup>46</sup> Там же.

<sup>47</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 71.

<sup>48</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 25.

<sup>49</sup> *Евгенова Н.Н.* Студеные вахты... С. 68.

<sup>50</sup> РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

<sup>51</sup> *Белов М.И.* Советское арктическое мореплавание... С. 210.

<sup>52</sup> Там же. С. 198.

ческого отряда в пользу Карской экспедиции 1925 г. Это свидетельствовало о прогрессе в налаживании работы научных групп Карских экспедиций.

Требования перед Карской экспедицией 1926 г. возросли – предстояло провести караван из пяти судов, следовавших из-за границы. Условия, в которых проводилась Карская экспедиция, были еще труднее, чем в прошлом году. На это повлияли более тяжелая ледовая обстановка и назначение в экспедицию ледокольного парохода «Г. Седов» вместо более мощного и с более широкими обводами «Малыгина», который не успели подготовить к экспедиции<sup>53</sup>. Дополнительным препятствием стало отсутствие самолетов ледовой разведки для Карской экспедиции 1926 г., на которые не нашли средств. Н.И. Евгенов вспоминал навигацию 1926 г. как «исключительно трудную», когда до начала сентября все проливы, ведущие в Карское море, были забиты льдом<sup>54</sup>.

Карская экспедиция претерпела кадровые перестановки. В 1926 г. М.В. Николаев скончался и на пост начальника Карских экспедиций был назначен Н.И. Евгенов. По опыту предшествовавшей Карской экспедиции на борту ледокольного парохода были созданы гидрографическая партия и биологический отряд. Гидрограф А.М. Лавров заменил Н.И. Евгенова на посту начальника гидрографического отряда, став начальником ледовой разведки. Кадровые изменения не привели к ослаблению роли Н.И. Евгенова в обеспечении экспедиции ледовой разведкой, он продолжил отвечать за ее выполнение и выполнение программы научных работ<sup>55</sup>. На борту л/п «Г. Седов» также находились два военных гидрографа-стажера – Б.И. Шамшур и Б.М. Жуков<sup>56</sup>.

В 1926 г. ледовую разведку вновь проводили два судна-разведчика – л/п «Г. Седов» и г/с «Иней». Н.И. Евгенов по прибытии каравана экспедиции к проливу Югорский Шар сразу перешел с парохода «Северолес» на л/п «Г. Седов» и начал проведение ледовой разведки. Новоземельские проливы были полностью забиты льдами, «Г. Седов» буквально «облазил» их, убедившись, что проливами не пройти. Перед Н.И. Евгеновым стояла задача – разработать план действий, который позволил бы каравану пробиться в Карское море. Было принято решение вести суда через мыс Желания и перебазировать грузовые суда в пролив Маточкин Шар<sup>57</sup>.

Н.И. Евгенов на «Г. Седове» предпринял попытку глубокой ледовой разведки в проливе Маточкин Шар и обнаружил, что на пути к Карскому морю лед становится более редким. Ледовая разведка с востока судном «Иней» проходила медленнее, чем ожидалось, однако сыграла важную роль – «Иней» разведал, что к западу от о. Белый, в направлении к проливу Маточкин Шар, льда не было<sup>58</sup>. На основе этих данных руководством экспедиции было принято решение вести караван через пролив Маточкин Шар к чистой воде. Когда «Г. Седов» вошел в пролив, Н.И. Евгенов дал распоряжение каравану двигаться к ледокольному пароходу, и после тяжелой проводки «Г. Седов» вышел в Карское море с группой судов. Тогда же «Иней» сообщил о том, что путь к востоку от о. Белый (п-ов Ямал) не представляет трудностей, и суда двинулись к речным портам<sup>59</sup>. 7 и 9 сентября морской караван с опозданием дошел до Нового порта на реке Оби и Усть-Енисейского порта, где началась разгрузка пароходов.

В конце сентября грузовые суда двинулись обратно и соединились с «Г. Седовым» у о. Белый. Карское море начало покрываться ледяным салом, что делало ледовый прогноз неутешительным – море активно замерзает. На обратном пути проводка во льдах шла с переменным успехом – обский отряд удалось подвести к проливу Маточкин Шар, свободному ото льда. Суда, шедшие из устья Енисея, Н.И. Евгенову пришлось проводить в более

<sup>53</sup> РГАЭ. Ф. 9750. Оп. 1. Д. 226. Л. 62.

<sup>54</sup> Там же. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 3.

<sup>55</sup> Там же. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 278. Л. 10.

<sup>56</sup> *Евгенов Н.И., Алексеев Ю.К.* Научно-оперативное обслуживание... С. 11.

<sup>57</sup> РГАЭ. Ф. 9750. Оп. 1. Д. 226. Л. 72–73.

<sup>58</sup> *Сергиевский Б.А.* Условия плавания в Карском море в связи с ледовым состоянием его // Северная Азия. 1928. № 3. С. 79–91.

<sup>59</sup> РГАЭ. Ф. 9750. Оп. 1. Д. 226. Л. 74.

сложной ледовой обстановке. В начале октября надвигалась арктическая зима, начался процесс образования нового льда. Н.И. Евгенов телеграфировал о подготовке линейного ледокола к выходу в Карское море, если положение судов не изменится, а также созвал совещание на борту «Г. Седова» с помощниками и иностранными капитанами<sup>60</sup>. На совещании было принято коллегиальное решение пробиваться самостоятельно, и после обнаружения наиболее уязвимых во льдах мест караван с трудом смог выйти к проливу Маточкин Шар<sup>61</sup>. После того как миновали последние крупные льды, Н.И. Евгенов перешел с борта «Г. Седова» на пароход «Ульмус». Далее ледокольный пароход в Архангельск повел начальник ледовой разведки А.М. Лавров. Карская экспедиция 1926 г. завершилась успешно, лишь пароход «Ульмус» получил большую пробоину от столкновения со льдом, что могло послужить одной из причин повышения страховых ставок для судов Карской экспедиции 1927 г.<sup>62</sup>

Успешное завершение Седьмой Карской экспедиции в тяжелых ледовых условиях навигации 1926 г. свидетельствовало об эффективности ледовой разведки и действий Н.И. Евгенова. Без применения разведки льдов Н.И. Евгенов вряд ли бы смог принять решение форсировать полосу льдов в Маточкином Шаре, если бы не знал, что за ней выход к чистой воде<sup>63</sup>. Эти данные удалось получить только благодаря тому, что Н.И. Евгенов посвятил значительное время разведке льдов на флагманском судне, а г/с «Иней» осуществил разведку к востоку от Новой Земли. Альтернативный путь через мыс Желания мог привести к непредсказуемому исходу – например, вынужденному дрейфу или даже гибели пароходов.

В 1927 г. Н.И. Евгенов инициировал создание бюро погоды на борту ледокольного парохода Карской экспедиции, пригласив профессионального синоптика Главной Геофизической Обсерватории Эдмунда Павловича Пуйше<sup>64</sup>. Они вместе выехали из Ленинграда в Архангельск, где базировался л/п «Малыгин», в этот раз подготовленный для экспедиции<sup>65</sup>. Таким образом, на судне-лидере Карской экспедиции 1927 г. было создано первое в СССР плавучее бюро погоды, которое, по словам самого Н.И. Евгенова, сразу себя оправдало<sup>66</sup>. Бюро вело наблюдения за погодой в открытом море, давало оперативные прогнозы для нужд экспедиции. С тех пор на борту судна-лидера Карской экспедиции всегда будет находиться метеоролог. Н.И. Евгенов, помимо должности начальника экспедиции, руководил ледовой разведкой и научно-исследовательским обеспечением<sup>67</sup>. Помощь в проведении гидрологических исследований оказывал гидрограф С.Д. Лаппо<sup>68</sup>.

Карская товарообменная экспедиция 1927 г. состояла из каравана шести судов, которые вновь вел через новоземельские проливы л/п «Малыгин» с капитаном Д.Т. Чертковым. В этот раз судовая ледовая разведка лишилась г/с «Иней» из-за плохого состояния, что указывало на значительную нехватку судов в Советской Арктике. Из-за невыполнения разведки «Инеем» произошло удлинение разведки с запада на восток силами одного «Малыгина» и задержка всей экспедиции на 6 дней со всеми коммерческими убытками<sup>69</sup>.

Н.И. Евгенов провел разведку льдов на «Малыгине» в проливе Маточкин Шар и через несколько дней дал команду каравану двигаться через пролив<sup>70</sup>. Суда соединились у о. Белый и двинулись к устьям сибирских рек для перегрузки товаров. В середине сентября «Малыгин» провел транспортные суда Карской экспедиции в Баренцево море. После этого Н.И. Евгенов остался на ледокольном пароходе в Карском море для проведения океанологи-

<sup>60</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 35.

<sup>61</sup> Евгенова Н.Н. Студеные вахты... С. 74.

<sup>62</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 37.

<sup>63</sup> Сергиевский Б.А. Условия плавания... С. 79–91.

<sup>64</sup> Евгенова Н.Н. Студеные вахты... С. 77.

<sup>65</sup> РГМАА. О-6376. Л. 13.

<sup>66</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 40.

<sup>67</sup> Там же. Л. 38.

<sup>68</sup> Там же.

<sup>69</sup> Там же. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 278. Л. 20.

<sup>70</sup> Там же. Д. 270. Л. 3–4.

ческих исследований: сбора материалов поверхностных вод, глубоководных станций, создания ледовых карт.

Несмотря на применение метода ледовой разведки и деятельность группы ученых на борту судна-лидера Карских экспедиций, работу на севере осложняли хронические проблемы. В первую очередь это касалось неудовлетворительной работы некоторых радиостанций и дефицита судов на севере, особенно гидрографических. В отчетном докладе Карской экспедиции 1927 г. капитан обского отряда морских судов Н.К. Мукалов писал: «Гидрографии действительно нечем работать – нет судов. То, что осталось, то уже больше не суда, а старое железо, годное только на слом...»<sup>71</sup>. В этом отчете он указывал на другие недостатки: отсутствие второго судна ледовой разведки, неудовлетворительную работу радиостанций, на то, что рискованно сообщать, куда двигаться каравану, не обладая полной информацией о ледовой обстановке. Эта критика лишь подчеркивала необходимость совершенствования методов научно-оперативного гидрометеорологического обслуживания экспедиций в Арктике с помощью ледовой разведки, работы научных отрядов, береговых метеостанций и др.

В 1927 г. Н.И. Евгенов, который хорошо был знаком с проблемами арктического судоходства, обозначил их на заседании подкомиссии по вопросам Севморпути Межведомственного научно-технического совещания при ГУ СССР<sup>72</sup>. Начальник Карских экспедиций указывал на необходимость судовой ледовой разведки и ходатайствовал о ее проведении в восточной части Карского моря. Н.И. Евгенов ратовал за применение самолетов, метеорологических и ледовых прогнозов, обеспечение запасов угля для судна-лидера Карской экспедиции для выполнения программы научных работ<sup>73</sup>. Известный полярный исследователь В.Ю. Визе, присутствовавший на том же собрании, указывал на полезность обработанных материалов по наблюдениям за состоянием льдов в Карском море<sup>74</sup>.

Что касается Карской экспедиции 1928 г., Н.И. Евгенов пригласил метеоролога Г.Я. Вангенгейма на пост синоптика бюро погоды на судне-лидере<sup>75</sup>. Гидрологические работы вел практикант Ю.А. Алексеев, который также был приглашен в экспедицию и стал штатным гидрологом последующих Карских экспедиций. В Карскую экспедицию 1928 г. ледокольный пароход «Малыгин» разведал проход в проливе Югорский Шар, в то время как станция Маточкин Шар сообщила, что в их проливе стоит лед. Об отсутствии льда в Обской губе сообщило г/с «Прибой», проводившее ледовую разведку в восточной части Карского моря в том году, а станция на о. Диксон сообщила об отсутствии льда в Енисейском заливе<sup>76</sup>. Благодаря данным ледовой разведки маршрут Карской экспедиции пролегал через пролив Югорский Шар. Руководство экспедиции отдало команду каравану, состоящему из восьми судов, двигаться через пролив. Далее под проводкой л/п «Малыгина» караван был проведен до устьев сибирских рек. Во время погрузочных работ, после получения сообщений о скоплениях льдов в западной части Карского моря, Н.И. Евгенов на «Малыгине» вышел из устья Енисея и разведал ледовую обстановку у новоземельских проливов.

За время Карских экспедиций 1925–1928 гг. Н.И. Евгенов собрал солидный научный материал, который послужил основой для целой серии научных публикаций. Главной работой на посту начальника Карских экспедиций можно считать «Лоцию Карского моря и Новой земли» (1930 г.), которую он начал создавать еще в середине 1920-х гг. Это была одна из первых лоций данного района, поэтому труд почти сразу был переведен на английский язык и переиздавался вплоть до конца 1930-х гг. В 1937 г. Н.И. Евгенов за эту работу получил степень доктора географических наук без защиты. Помимо лоции, на протяжении 1925–1930 гг. Н.И. Евгенов ежегодно подготавливал статьи о состоянии льдов в Карском море, которые выпускались в ежегоднике Гидрографического управления «Сведения о

<sup>71</sup> РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 280-а. Л. 16.

<sup>72</sup> Там же. Д. 264. Л. 50 об.

<sup>73</sup> Там же. Л. 50 об. – 51 об.

<sup>74</sup> Там же. Л. 51 об.

<sup>75</sup> Там же. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 44.

<sup>76</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 208.

состоянии льдов на морях СССР». Указанные работы внесли большой вклад в описание района Карского моря и стали практическим руководством для многих мореплавателей на западном участке Северного морского пути.

Таким образом, за период 1921–1928 гг. грузооборот Карских экспедиций вырос почти в 4 раза: с 8,3 тыс. т до 29,3 тыс. т<sup>77</sup>. Экспедиции ежегодно укрупнялись – караваны прибавляли минимум по судну в год. Постепенно происходило удешевление самих перевозок благодаря снижению стоимости морских и речных фрахтов, а также страховых премий<sup>78</sup>. Это говорило о том, что Карские экспедиции в целом выдерживали сроки, а плавание Карским морским путем становилось более безопасным. Ледокольное и научно-оперативное гидрометеорологическое обеспечение Карских экспедиций сыграло свою роль в повышении безопасности судоходства по Карскому морю. Н.И. Евгенов и Ю.К. Алексеев отмечали, что, судя по отзывам, синоптические прогнозы завоевали доверие как у зарубежных, так и у советских судоводителей<sup>79</sup>.

Большой вклад в развитие метода ледовой разведки на борту Карских экспедиций сыграл сам Н.И. Евгенов, который лично принимал участие в ледовых разведках, принимал решения о выборе наиболее безопасного пути следования. В его лице мы впервые видим систематическое соединение административных функций начальника экспедиции и начальника ледовой разведки. Под его руководством успешно отрабатывалось взаимодействие плавучего бюро погоды с радиостанциями и гидрометеорологическими бюро на побережье. Важно отметить продолжительное руководство Н.И. Евгенова на посту начальника Карских экспедиций (с 1926 по 1931 г.), что позволило ему за этот период выстроить и укрепить систему научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения. При Н.И. Евгенове выполнялась программа научных работ Карских экспедиций, благодаря чему накапливалось больше информации о режиме Карского моря.

В 1929 г. Карские экспедиции под руководством Н.И. Евгенова вышли на новый этап. Период опытных экспедиционных плаваний завершился, началась масштабная эксплуатация западного участка Севморпути. С 1929 г. в караване стали проводить уже несколько десятков судов и навигация потребовала значительных организационных изменений. Успех ледокола «Красин» в спасении экспедиции У. Нобиле в 1928 г. обратил внимание на совместное применение ледокола и самолета. В Карской операции 1929 г. СССР продемонстрировал эффективное применение линейного ледокола в паре с самолетом ледовой разведки. Н.И. Евгенов был одним из тех, кто в феврале 1929 г. сумел добиться решения о предоставлении ледокола «Красин» акционерному обществу «Комсеверпуть» для этой операции<sup>80</sup>. С 1929 г. Карские операции получили постоянное сопровождение авиацией и ледоколом. Научно-оперативное обеспечение повлияло на сокращение сроков перевозок, снижение цен фрахта и страховых премий.

Таким образом, можно отметить, что именно в период Карских экспедиций начинают развиваться методы научно-оперативного обеспечения: ледовая разведка (в том числе на ледокольном судне) и гидрологические исследования, направленные на выяснение характера и состояния льдов (например, исследование температур и солености поверхностных слоев воды), оперативные метеорологические прогнозы. С 1924–1925 гг. закладываются основы данного обеспечения – в Карской экспедиции появляются суда-разведчики (ледокольное судно-лидер экспедиции и гидрографическое судно Убеко-Сибири), создаются научные отряды, в чьи задачи входит научно-оперативное обслуживание экспедиции.

Н.И. Евгенова можно считать одним из первых ученых, который занимался развитием данного направления научно-прикладных исследований сначала в качестве начальника ледовой разведки (1925 г.), а затем и в качестве начальника всей экспедиции (1926–1931 гг.). Став руководителем Карских экспедиций, гидрограф продолжил координировать работу

<sup>77</sup> Воеводин Н.Н. Северный морской путь (итоги 10 лет карских экспедиций) // Северная Азия. 1930. № 3–4. С. 101–108.

<sup>78</sup> Там же.

<sup>79</sup> РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 23 об.

<sup>80</sup> Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Карские операции... С. 31.

ученых и проводить ледовые разведки, сочетая должность руководителя и главы научного штаба экспедиции. До Н.И. Евгенова научное и административное направления, как правило, были отделены друг от друга. Гидрограф сыграл решающую роль в создании первого плавучего бюро погоды в составе Карской экспедиции 1927 г. и закреплении практики привлечения ученых (прежде всего метеорологов и гидрологов) для проведения научных исследований и научно-оперативного обслуживания Карских экспедиций.

В дальнейшем методы научно-оперативного обслуживания были применены Н.И. Евгеновым в 1932 г. в Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода в восточной части Арктики. Подобную практику удалось закрепить в Карских экспедициях после ухода Н.И. Евгенова с поста их руководителя. Методы и организационные формы научно-оперативного обеспечения (бюро погоды, гидрографическая партия и др.), появившиеся в период Карских экспедиций под руководством Н.И. Евгенова, были использованы в дальнейшем при научно-оперативных группах при штабах морских операций..

### Литература

Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л.: Гидрометеоздат, 1969. Т. 3: Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. 616 с.

Богданов К.А. Российские военные гидрографы – «колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). СПб.: Б.и., 2000. 151 с.

Воеводин Н.Н. Северный морской путь (итоги 10 лет карских экспедиций) // Северная Азия. 1930. № 3–4. С. 101–108.

Дмитриев А.А., Горбунов Ю.А., Соколов В.Т. История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века. СПб.: Морская энциклопедия, 2015. Т. 1: Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. 351 с.

Евгенова Н.Н. Студеные вахты (Воспоминания об исследователе Арктики). СПб.: Нестор-История, 2006. 188 с.

Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт». М.: Paulsen, 2019. 304 с.

История организации отдела Ледового режима и прогнозов ААНИИ // Арктический и антарктический научно-исследовательский институт [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aari.ru/assets/files/94/4oarzg-94-olrip-history.pdf> (дата обращения: 04.12.2023).

Карелин Д.Б., Дрогайцев Д.А. Служба льда и погоды в Советской Арктике // XXV лет научной деятельности Арктического института. Л.; М.: Изд-во Главсевморпути, 1945. С. 86–110.

Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Л.: Гидрометеоздат, 1969. Т. 2: Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. 766 с.

Попов С.В. Гидрограф Н.И. Евгенов. Якутск: кн. изд-во, 1988. 80 с.

Сибирцев Н., Итин В.А. Северный морской путь и карские экспедиции. Новосибирск: Западно-Сибирское краевое изд-во, 1936. 229 с.

Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX и начале XXI века: К 75-летию Главного управления Северного морского пути 1932–2007: сб. ст. / ред. И.Е. Фролов, Б.А. Крутских. СПб.: Государственный научный центр РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2008. 208 с.

Nielsen J.P., Okhuizen E. From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston: Brill, 2022. 544 p.

### References

Belov, M.I. (1969). *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. T. 3: Sovetskoe arkticheskoe moreplavanie 1917–1932 gg.* [The History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route. Vol. 3: Soviet Arctic Navigation 1917–1932]. Leningrad, Gidrometeoizdat. 616 p.

Bogdanov K.A. (2000). *Rossiyskie voennye gidrografy – “kolumby” XX veka (k 85-letiyu otkrytiya Severnoy Zemli)* [Russian Military Hydrographers – “Columbians” of the 20<sup>th</sup> Century (on the 85<sup>th</sup> Anniversary of the Discovery of the Severnaya Zemlya)]. St. Petersburg. 151 p.

Dmitriev, A.A., Gorbunov, Yu.A., Sokolov, V.T. (2015). *Istoriya moreplavaniya po trasse evernogo morskogo puti v XX i nachale XXI veka. T. 1: Sostoyanie narodnogo hozyaystva Kraynego Severa i trassy Severnogo morskogo puti s predvoennogo perioda do 1967 g.* [The History of Navigation along the Track of the Northern Sea Route in the 20<sup>th</sup> and the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century. Vol. 1: The State of the National Farms of the Far North and the Tracks of the Northern Sea Route from the Pre-War Period to 1967]. St. Petersburg. 351 p.

Frolov, I.E., Krutskikh, B.A. (Eds.). (2008) *Gidrometeorologicheskoe obespechenie arkticheskogo moreplavaniya v XX i nachale XXI veka: K 75-letiyu Glavnogo upravleniya Severnogo morskogo puti 1932–2007* [Hydrometeorological support of Arctic Navigation in the 20<sup>th</sup> and Early 21<sup>st</sup> Centuries: To the 75<sup>th</sup> Anniversary of the Main Directorate of the Northern Sea Route 1932–2007]. St. Petersburg, Gosudarstvennyy nauchnyy tsentr RF Arkticheskiy i antarkticheskiy nauchno-issledovatel'skiy institut. 208 p.

Istoriya organizatsii otdela Ledovogo rezhima i prognozov AANII [The History of the Organization of the Department of Ice Regime and Forecasts of AANIA]. In *Arkticheskiy i antarkticheskiy nauchno-issledovatel'skiy institut* [Arctic and Antarctic Research Institute]. Available at: URL: <https://www.aari.ru/assets/files/94/4oarzg-94-olrip-history.pdf> (date of access: 04.12.2023).

Karelin, D.B., Drogaytsev, D.A. (2022). *Sluzhba l'da i pogody v Sovetskoj Arktike* [Ice and Weather Service in the Soviet Arctic]. In *XXV let nauchnoy deyatel'nosti Arkticheskogo instituta*, pp. 86–110.

Nielsen, J.P., Okhuizen, E. *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden, Boston, Brill,.544 S.

Pinkhenson, D.M. (1969). *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. T. 2: Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route. Vol. 2: The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism]. Leningrad, Gidrometeoizdat. 766 p.

Popov, C.V. (1988). *Gidrograf N.I. Evgenov* [The Hydrographer N.I. Yevgenov]. Yakutsk, Knizhnoe izdatelstvo. 80 p.

Sergievsy, B.A. (1928). *Usloviya plavaniya v Karskom more v svyazi s ledovym sostoyaniem ego* [Conditions of Navigation in the Kara Sea due to Its Ice Condition]. In *Severnaya Asiya*. No. 3, pp. 79–91.

Sibirtsev, N., Itin, V.A. (1936). *Severnyy morskoy put' i Karskie ekspeditsii* [The Northern Sea Route and the Kara Expeditions]. Novosibirsk, Zapadno-Sibirskoe kraevoe izdatelstvo. 229 p.

Voevodin, N.N. (1930). *Severnyy morskoy put' (itogi 10 let karskikh ekspeditsiy)* [The Northern Sea Route (Results of 10 Years of the Kara Expeditions)]. In *Severnaya Asiya*. No. 3–4, pp. 101–108.

Yevgenova, N.N. (2006). *Studenye vakhty (Vospominaniya ob issledovatele Arktiki)* [The Glacial Watches (Memories of an Arctic Explorer)]. St. Petersburg, Nestor-History. 188 p.

Yemelina, M.A., Savinov, M.A., Filin, P.A. (2019). *Karskie operatsii 1920–1930-kh godov. Sbornik dokumentov iz arkhiva kompanii “Sovfrakht”* [Kara Operations of the 1920s–1930s. Collection of Documents from the Archive of the “Sovfracht” Company]. Moscow, Paulsen. 304 p.