

А.Е. Гончаров\*

**БЕЛЫЕ ПРОСТОРЫ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ:  
УЧАСТНИКИ БЕЛОГО ДВИЖЕНИЯ  
В ОРГАНИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА ПО КАРСКОМУ МОРЮ**doi:10.31518/2618-9100-2024-6-10  
УДК 94(47)

*Выходные данные для цитирования:*  
Гончаров А.Е. Белые просторы Советской Арктики: участники белого движения в организации судоходства по Карскому морю // Исторический курьер. 2024. № 6 (38). С. 137–149. URL: <http://istkurier.ru/data/2024/ISTKURIER-2024-6-10.pdf>

A.E. Goncharov\*

**THE WHITE SOVIET ARCTIC.  
THE ROLE OF THE WHITE MOVEMENT  
IN ESTABLISHING SHIPPING ON THE KARA SEA ROUTE**

doi:10.31518/2618-9100-2024-6-10

*How to cite:*  
Goncharov A.E. The White Soviet Arctic. The role of the White Movement in Establishing Shipping on the Kara Sea Route // Historical Courier, 2024, No. 6 (38), pp. 137–149. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2024/ISTKURIER-2024-6-10.pdf>]

**Abstract.** The article examines the role of the White movement participants in the development of the western section of the Northern Sea Route during and following the Russian Civil War. One of the issues in the historiography of the Northern Sea Route (NSR) is the problem of the continuity of this transport project between the late imperial and Soviet eras. Most historians either contrast the activities aimed at developing the sea route in these two eras, or consider this process as weakly interconnected stages. In fact, the Soviet program for developing the NSR, as well as the Arctic, as a whole, arose precisely from those initiatives that were undertaken in the last decades of the Russian Empire. Moreover, the connecting link was precisely those polar personnel who took part in Arctic expeditions and contributed to the development of shipping along the NSR. During the Civil War, many of them joined the White movement, both in the Russian North and in Siberia. Despite this, many polar explorers – participants in the White movement were able to continue their activities in the Arctic under their former enemies – the Soviet government.

**Keywords:** Northern Sea Route, Kara Sea, Russian Civil War, maritime history, White Movement, K.K. Neupokoev, D.F. Kotelnikov.

*The article has been received by the editor on 20.10.2024. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В статье рассматривается роль участников белого движения в освоение западного участка Северного морского пути после окончания Гражданской войны. Одним из вопросов историографии Северного морского пути является проблема преемственности данного транспортного проекта между позднеимперской эпохой и советской. Большинство историков либо противопоставляют деятельность, направленную на освоение морского пути в эти две эпохи, либо рассматривают данный процесс как слабо взаимосвязанные этапы. В действительности советская программа освоения СМП, как и Арктики в целом, возникла именно из тех начинаний, которые были предприняты в последние десятилетия существования Российской империи. Важным связующим звеном

\* **Александр Евгеньевич Гончаров**, кандидат исторических наук, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика М.Ф. Решетнева, Красноярск, Россия, e-mail: [goncharovae@sibsau.ru](mailto:goncharovae@sibsau.ru)  
**Alexander Evgenievich Goncharov**, Candidate of Historical Sciences, Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [goncharovae@sibsau.ru](mailto:goncharovae@sibsau.ru)

здесь выступали именно те полярные кадры, которые принимали участия в арктических экспедициях и внесли вклад в развития судоходства по СМП. В Гражданскую войну многие из них присоединились к белому движению как на Русском Севере, так и в Сибири. Несмотря на это, многие полярники – участники белого движения смогли продолжить свою деятельность в Арктике при советской власти.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Карское море, Гражданская война, история судоходства, Белое движение, К.К. Неупокоев, Д.Ф. Котельников.

*Статья поступила в редакцию 20.10.2024 г.*

История судоходства в Обь-Енисейском районе Карского моря в период Гражданской войны охватывает всего лишь два года и практически незаметна на фоне вековой истории освоения Северного морского пути (СМП)<sup>1</sup>, в особенности если учесть тот факт, что первые плавания морских судов состоялись в Карском море в далеком XVI в. При этом торговые операции и научные исследования 1918 и 1919 гг. не оказали заметного влияния на развитие полярного судоходства в этом районе Арктики: аналогичные мероприятия, причем с большим размахом, осуществлялись здесь задолго до событий рассматриваемого периода. Зато через несколько лет после окончания Гражданской войны объемы полярной навигации достигнут таких масштабов, что перед ним померкнут все плавания предшествующих эпох. В связи с этим западный участок СМП пришлось даже перекалфицировать из зоны экспедиционного мореплавания в зону регулярного сезонного судоходства. К концу 1920-х-гг. карские экспедиции стали обычным событием в хозяйственного освоения территории Крайнего Севера Сибири.

Тогда чем же привлекательна история СМП периода Гражданской войны? Почему мимо него не проходили ни советские, ни современные историки? В какой степени можно говорить о преемственности данного транспортного проекта между поздней имперской и советской эпохами? Попытаемся ответить на этот и другие вопросы на страницах настоящей статьи.

Среди немногочисленных областей, где мнение большевиков сходилось с мнением их противников – руководителей белого движения в Сибири и на Русском Севере, была проблема судоходства в Карском море. О шагах, предпринятых советской властью в этом направлении с самых первых месяцев ее существования, хорошо известно из работ советских историков<sup>2</sup>. Ввиду достаточной освещенности данного вопроса мы не будем на нем подробно останавливаться, ограничившись утверждением, что эти меры, несмотря на отсутствие возможности их реализации до восстановления советской власти как на Русском Севере, так и в Западной Сибири, заложили основу советской программы освоения западного сектора СМП. Эта программа, сформулированная в известной записке гидрографа и полярного исследователя Константина Константиновича Неупокоева (1884–1924 гг.) (рис. 1), обозначила основные препятствия для арктического мореплавания и определила меры их устранения как для западного, так и восточного секторов СМП. Неслучайно, что записка Неупокоева часто отмечается как стартовая точка начала советской арктической программы<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> В тот период, под термином «Северный морской путь» понимался, главным образом, водный маршрут, проходящий через Карское море к устьям Оби и Енисея. Некоторые специалисты расширяли это определение, включая в него морской путь из Владивостока до устьев Колымы и Лены. Идея о сквозном пути – Северовосточном проходе – практически не рассматривалась (см.: Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 858. Л. 23 об.).

<sup>2</sup> См., например: Визе С.Ю. Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. М.; Л., 1948; Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1933. М., 1959; Булатов В.Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917–1980). М., 1989.

<sup>3</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 35.

Для обеспечения судоходства в Карском море Неупокоев предлагал установить наблюдение за ледовой обстановкой, в первую очередь на Ямале<sup>4</sup>, а также построить порты для осуществления перегрузки с морских судов на речные в устьях Оби и Енисея – эта мера должна была дать возможность осуществлять до трех морских рейсов в навигацию<sup>5</sup>. Однако ключ к успешному судоходству, по замыслу автора документа, лежал в возобновлении гидрографических исследований<sup>6</sup>. Кстати, конкуренция между гидрографическим и коммерческим освоением СМП станет одним из отличительных признаков развития СМП в 1920-е гг.

Параллельно в лагере белого движения формулировались практически идентичные соображения относительно развития Севера. Так, участник белого движения и выдающийся гидрограф и полярный исследователь Дмитрий Федорович Котельников (1876 – после 1933 г.) (рис. 2) писал: «Пересматривается программа, выработанная раньше для гидрографических экспедиций и отрядов Северного Ледовитого океана, и как только будет окончена борьба с большевизмом и несколько улучшится финансовое положение нашего государства, то будет приступлено к выполнению этой программы»<sup>7</sup>. Таким образом, программа развития судоходства в российских полярных морях, вынашиваемая в кабинетах белых правительств, представляла собой далеко не ту сиюминутную акцию по доставке в Сибирь военных грузов и вывозу сибирских товаров, которую изображали советские историки<sup>8</sup>. Она, как и советская программа, являлась преемницей той инициативы, начало реализации которой может быть отнесено как минимум к 1893 г., когда состоялась первая государственная экспедиция в устье Енисея под российским военно-морским флагом, начиная с XVIII в. И это неслучайно. В конце концов, кем были инициаторы «советского» и «белого» проектов, если не участниками одних и тех же полярных экспедиций, учеными и публицистами, политиками и предпринимателями, мечтавшими воплотить свои мечты об освоении Российской Арктике в последние десятилетия существования Российской империи? Если постараться взглянуть на рассматриваемые события с объективной точки зрения, то именно этот краткий эпизод станет тем самым звеном, связывающим в единый процесс историю освоения СМП.

На сегодняшний день в историографии СМП господствуют две диаметрально противоположенные точки зрения относительно его развития после 1917 г. Согласно первой, после



Рис. 1. К.К. Неупокоев.

Фото из фондов Российского государственного музея Арктики и Антарктики, о/ф 13-8920/1



Рис. 2. Д.Ф. Котельников.

Фото с сайта «Полярная почта»  
(дата обращения: 12.10.2024)

<sup>4</sup> Трагическая гибель экспедиции Г.Л. Брусилова на «Св. Анне» не давала покоя выдающемуся гидрографу.

<sup>5</sup> РГА ВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 858. Л. 24.

<sup>6</sup> Там же. Л. 21–21 об.

<sup>7</sup> Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 26. Оп. 1. Д. 62. Л. 118.

<sup>8</sup> Интересно, что в работах, специализирующихся на деятельности белых в Арктике, наблюдается обратная тенденция: причины советского интереса к развитию СМП объясняются отсутствием полного контроля над железнодорожным сообщением (см.: например: Гагкуев Р.Г., Решетников С.В. «Немало поработавший уже над этой задачей». Воссоздание комитета Северного морского пути в РСФСР в 1920 г. // Журнал российских и восточноевропейских исторических исследований. 2022. № 3 (30). С. 118).

революции советская власть активно включилась в решение проблемы СМП и, добившись колоссальных успехов уже спустя десятилетие, превратила судоходство по Карскому морю в «нормальное» и регулярное. Причем это было самостоятельное свершение, практически без опоры на достижения царской эпохи. В рамках данной парадигмы эволюционный процесс освоения СМП, по сути, отрицался: советская власть, движимая дальновидной политикой, решила вековую задачу освоения СМП<sup>9</sup>, в то время как предшествующие попытки в этом направлении рисовались либо как действия, направленные на хищническую эксплуатацию природных ресурсов Севера и Сибири, либо как блестящие, но неуспешные начинания, которым не суждено было сбыться по причине некомпетентной политики царских властей.

Согласно второй, отсутствует объективная оценка решений, принятых советской властью в деле развития СМП. Типичным примером носителя данной точки зрения является непосредственный участник событий Йонас Лид, норвежский предприниматель, руководитель Сибирской компании пароходства, промышленности и торговли. Если до революции Лид рассуждал об отсутствии у русских «энергичности, основательности и эффективности» в деле освоения Арктики<sup>10</sup>, то после Гражданской войны он начал обличать советское руководство в переориентации проекта в военно-стратегическое русло. Лид принялся за критику всех начинаний советской власти (особенно досталось порту Игарка), мотивируя их милитаризацией Арктики<sup>11</sup>. Милитаризация, естественно, не могла состязаться с такой «высоко гуманистической» целью, как принципы *laissez-faire*. Продолжение данной политики мы можем наблюдать и сегодня, когда любые действия в Арктике, предпринятые Россией, интерпретируются через призму геополитических амбиций.

Конечно, у Лида были все основания быть недовольным советской властью. Его начинания в деле морских грузоперевозок, а также енисейского лесоэкспорта после восстановления советской власти в Сибири были для него потерянны. Оказавшись в лагере белых во время войны в статусе нонкомбатанта, Лид выполнял различные поручения колчаковского правительства, осуществляя главным образом дипломатические функции. После поражения белых норвежец безуспешно пытался продолжить свое предприятие при новой власти и в начале 1930-х гг. покинул СССР<sup>12</sup>.

В чем представленные выше позиции сходятся, так это в определении хронологических рамок истории СМП: 1917 г. служит признанной границей между двумя отдельными эпохами: царской и советской. Для советских историков события 1918–1919 гг. были всего лишь досадным недоразумением в истории СМП и как таковые могли рассматриваться скорее не в контексте полярной истории, а в контексте интервенции и гражданской войны<sup>13</sup>. У их оппонентов, начиная с белоэмигрантских историков, а затем и в отечественных работах 1990–2000-х гг., изучение этих событий предпринималось не столько в контексте полярной истории, сколько в русле историко-биографического жанра. Интерес вызывали скорее судьбы участников, нежели сами события. Причем характерной особенностью этого вида работ является асимметрично скромный интерес к полярникам, сразу же принявших сторону красных (К.К. Неупокоев, А.М. Лавров, Б.А. Сергеевский), в сравнении с их коллегами, оказавшимися в лагере белых (Б.А. Вилькицкий, Ф.А. Матисен, П.А. Новопашенный). Апогеем биографического жанра являются многочисленные публикации и книги, посвя-

<sup>9</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 7–8.

<sup>10</sup> Nielsen J.P., Goncharov A.Ye., Krasnikova O.A. The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917) // From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston, 2022. P. 268.

<sup>11</sup> Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. М., 2009. С. 262–264.

<sup>12</sup> Goncharov A.Ye., Bulatov V.N. The Northern Sea Route during the Soviet Epoch: From the October Revolution to the Collapse of the Soviet Union (1917–91) // From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston, 2022. P. 280–281.

<sup>13</sup> Кузнецов Н.А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути Всероссийского правительства адмирала А.В. Колчака // Полярные чтения – 2019. Арктика: вопросы управления: мат-лы VII науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2019 г.). М., 2020. С. 177.

ценные истории Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО), причем посвященные главным образом трагической судьбе ее участников в эмиграции<sup>14</sup>.

Такой интерес к биографическому жанру в контексте истории СМП вполне оправдан. История СМП, в частности в период индустриальной эпохи, скрывается за мощным технологическим фасадом: историческое повествование зачастую сводится к армиям чисел – статистических данных (объемы импорта и экспорта, количество судов и их технические характеристики, тоннаж, несчетное множество данных естественнонаучного характера). За всем этим теряется главный объект истории – человек. Вполне предсказуемо, что работы, состоящие из сводок статистических данных, ссылок на делопроизводственные документы, отражающие канцелярским языком изменения функционала, штатных расписаний и названий организаций и их ведомственного подчинения, малопривлекательны в силу именно отсутствия в них человека. Ведь, как отметил Марк Блок, «за зримым очертанием пейзажа, орудий или машин, за самым, казалось бы, сухими документами и институтами, совершенно отчужденными от тех, кто их учредил, история хочет видеть людей»<sup>15</sup>. Отсюда возрождение интереса к истории, повествующей о ярких личностях, героических свершениях, а также трагических падениях. Именно изучение биографий деятелей белого движения – участников экспедиций – служит основанием для решения вопроса о преемственности в деле освоения Севера, в том числе на персональном и концептуальном уровнях.

Пожалуй, наибольший интерес как историков, так и публики привлекает личность А.В. Колчака, несмотря на то, что его конкретная роль в развитии СМП в рассматриваемый период остается предметом острой полемики. Невзирая на тот факт, что Колчак был состоявшимся полярным исследователем, он едва ли может претендовать на какое-то особое место в развитии судоходства в Карском море, за исключением научного исследования, посвященного льдам Карского моря. Однако эта работа вышла в 1909 г., задолго до рассматриваемых нами событий. Известно, что проблема морского пути была для сибиряков, особенно сибирской интеллигенции, едва ли не центральной в части транспортного развития Сибири начиная еще с 1870-х гг. К началу Гражданской войны карские экспедиции были уже регулярными событиями: достаточно взглянуть, например, на безэмоциональное повествование о предстоящем прибытии гидрографической экспедиции на Енисей в 1918 г. и сравнить его с восторженным языком газетных сообщений о карских плаваниях конца XIX в.<sup>16</sup> Колчак, естественно, не имел никакого отношения к этой экспедиции, поскольку пришел к власти лишь в ноябре 1918 г. Экспедиция 1919 г. также готовилась без его активного участия. Таким образом, укоренившееся в современной историографии мнение о ключевой роли Колчака в развитии СМП основано на убеждении о том, бывший полярный исследователь не мог быть индифферентен к проблемам Севера в качестве Верховного правителя<sup>17</sup>. Хотя об убеждениях Колчака остается только догадываться, однозначно можно утверждать, что предыдущие достижения «верховного правителя» на поприще полярника-ученого – «В отечественную и мировую науку Александр Васильевич Колчак вошел, прежде всего, как географ исследователь широкого профиля – океанограф, гляциолог, гидрохимик, внесший заметный вклад в дело изучения природы Арктики»<sup>18</sup> – не могут служить ширмами для отвлечения внимания от его катастрофической политической карьеры. Вполне возможно, что прошлые увлечения Колчака могли оказать некоторое положительное влияние на принимаемые в отношении СМП решения, однако необходимо помнить, что главная причина организации экспедиции 1919 г. сугубо утилитарная – военные поставки. Таким образом, несмотря на романтический ореол, Колчак едва ли оказал существенное влияние на судьбу морского пути.

<sup>14</sup> См., например: Черкашин Н.А. Командоры полярных морей. М., 2003.

<sup>15</sup> Блок М. Апология истории или ремесло историка. М., 1973. С. 18.

<sup>16</sup> См., например: Северный морской путь // Сибирский судоходец. Томск, 1918. № 6. 8 сент. С. 2.

<sup>17</sup> Соловьев А.А. Омск и хлебные экспедиции по Северному морскому пути // Национальные приоритеты России. 2015. № 3 (17). С. 39.

<sup>18</sup> Карпов К.А., Попова А.В. А.В. Колчак – исследователь Арктики // Юридический архив. Образование и право. 2013. № 1 (41) – 2 (42). С. 210.

В целом сентиментальные нарративы об утраченных возможностях деятелей СМП, примкнувших к белому движению, а затем вынужденных эмигрировать, не могут рассматриваться как объективные. К сожалению, с подобной позицией мы сталкиваемся не только в беллетристической, но и в серьезной научной литературе. Так, например, описываются нереализованные начинания С.В. Востротина, одной из ключевых фигур проекта СМП в позднеимперский период, а также во время Гражданской войны: «В своих мечтах люди модерна далеко опережали свое время. Имея современный уровень технологий (атомные ледоколы, радиосвязь, полярная авиация, метеоспутники <...>) и добычи ресурсов, мы еще не достигли того уровня освоения Арктики о котором мечтал Востротин и его товарищи»<sup>19</sup>. Весьма сомнительным представляется подобное изречение – едва ли люди той эпохи, даже самые продвинутые, могли представить вышеупомянутые технологии. В то же самое время непонятным остается вопрос, о каком именно уровне освоения Арктики мечтал Востротин. Изучение его работ, напротив, позволяет уверенно утверждать, что самые смелые его фантазии были реализованы уже к середине 1930-х гг.

В то же самое время не менее субъективными являются утверждения советских историков, которые по очевидным причинам не могли давать положительной оценки деятельности белых правительств как на Русском Севере, так и в Сибири. Как нельзя лучше позицию советской историографии обобщил М.И. Белов: «Созидательный характер мероприятий Советской власти, предпринятых в 1918–1919 гг. для изучения Севера и подготовки работ по его освоению, особенно ясно виден при сопоставлении с преступной, антинародной деятельностью белогвардейских «правительств», опирающихся на штыки англо-американо-французских интервентов»<sup>20</sup>. Не в силах предоставить объективных аргументов относительно пагубного характера «белогвардейских» экспедиций и «ощутимого» вреда мореплаванию в Карском море, нанесенного интервентами, Белов лишь указывает на сорванную хлебную экспедицию 1918 г.<sup>21</sup> Вслед за С.Ю. Визе<sup>22</sup> Белов демонстративно заявляет о некомпетентности белых в организации карских плаваний: экспедиция 1918 г. (между прочем, первоначально организованная большевиками) «позорно» провалилась, радиостанция в Дудинке установлена не была, а л/п «Вайгач» потерпел крушение<sup>23</sup>. Первое утверждение является неверным, поскольку радиостанция в Дудинке была установлена и обеспечивала радиосвязь Енисейской губернии через Диксон, а затем сети полярных станций, с Архангельском<sup>24</sup>. Интересно, что ни Визе, ни Белов не спешили обвинять в провале экспедиции ее непосредственного руководителя Б.А. Вилькицкого. Вместо этого вся полнота ответственности была возложена на плечи белогвардейцев и интервентов.

Диаметрально противоположного мнения относительно исхода экспедиции Вилькицкого придерживается Н.А. Кузнецов – несмотря на гибель парохода, задание экспедиции было выполнено<sup>25</sup>. В качестве причин аварии «Вайгача» указывается, в частности, низкая степень компетентности его командира, шурина Вилькицкого, старшего лейтенанта П.В. Тихменева: из личных побуждений Вилькицкий отказался назначить на эту должность опытного полярника К.К. Неупкоева<sup>26</sup>. Вполне возможно, что Вилькицкий, считавший себя наиболее авторитетным полярным исследователем<sup>27</sup>, вряд ли мог с такой самооценкой

<sup>19</sup> Гонина Н.В. С.В. Востротин и Северный морской путь: периферийные аспекты модернизации // Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. (Красноярск, 16–17 мая 2018 г.). Красноярск, 2018. С. 103.

<sup>20</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 53.

<sup>21</sup> Там же. С. 56.

<sup>22</sup> Визе С.Ю. Моря Советской Арктики... С. 203.

<sup>23</sup> Белов М.И. Советское арктическое мореплавание... С. 58.

<sup>24</sup> О работе станции свидетельствуют, например, телеграммы, хранящиеся в РГА ВМФ. Р-129. Оп. 1. Д. 12. Л. 25, 28.

<sup>25</sup> Кузнецов Н.А. Белые в Арктике. Год 1918-й. Забытые страницы истории исследования и освоения Севера в годы Гражданской войны // Родина. 2018. № 7. С. 179.

<sup>26</sup> Там же.

<sup>27</sup> В частности, он заявлял: «... и по совести полагаю, что в ту пору по знаниям и опыту в этом вопросе у меня соперников не было. В этой отрасли авторитет мой признавался и начальством, и населением и советской властью». Цит. по: Кузнецов Н.А. Белые в Арктике... С. 174.

потерпеть конкуренцию со стороны своего бывшего подчиненного, к тому же развернувшего при большевиках бурную деятельность по исследованию Арктики<sup>28</sup>. Тем не менее странным остается замалчивание факта перехода Вилькицкого на сторону белых с захватом Архангельска. Причем о том, что Вилькицкий и все его офицеры перешли на сторону белых, в Петрограде было известно официально уже в сентябре 1918 г.<sup>29</sup>. Сам Вилькицкий без стеснения писал о том, что осознанно перешел на сторону белых и интервентов, обманув доверившиеся ему большевистские власти. Получив содействие со стороны англичан, Вилькицкий добрался до Архангельска<sup>30</sup>. К его чести, полученные средства все-таки были пущены на проведение гидрографической экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче».

Распространенным заблуждением историков является соединение в одно событие двух отдельных экспедиций 1918 г. – гидрографической экспедиции Вилькицкого и плавания парохода «Соломбала» в Обскую губу<sup>31</sup>. Начальником последней экспедиции выступил вышеупомянутый полковник Корпуса гидрографов Д.Ф. Котельников, ранее осуществлявший руководство гидрографическими работами в Белом море. Прибыв в Омск, он развернул активную деятельность по налаживанию грузоперевозок по СМП. Одним из его наиболее важных шагов стало учреждение Дирекции маяков и лоций Северного морского пути в январе 1919 г. В составе данной службы учреждался Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд под началом полковника корпуса гидрографов А.Ф. Машковцева, который в последующем будет реорганизован в Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек (Убеко-Сибирь)<sup>32</sup>. Вторым шагом стало образование в Омске весной 1919 г. Комитета Северного морского пути при Министерстве торговли и промышленности Российского правительства. Не будем подробно останавливаться на истории образования этой организации – ей посвящена отдельная статья Н.А. Кузнецова<sup>33</sup>, однако отметим, что создание данного органа позволило консолидировать всю деятельность, направленную на организацию и обеспечение судоходства в Карском море.

Практическим воплощением начинаний Котельникова стала экспедиция 1919 г.<sup>34</sup> Представители ведомств и экономических кругов вдруг вообразили, что СМП полностью готов к использованию, и ринулись делать колоссальные заказы на вывоз и ввоз товаров. В существующих документах, описывающих совещание по использованию морского пути под председательством управляющего отделом торговли Министерства торговли и промышленности Ф.А. Томашевского, состоявшееся 22 марта 1919 г., не прослеживается ни четко скоординированных действий между сторонами, ни организационной структуры. Так, на вполне обоснованные опасения Закупсбыта по поводу порчи сливочного масла без использования рефрижераторов Й. Лид заявил, что рефрижераторы не нужны, поскольку масло не испортится (sic! – А. Г.), в то время как отказ от рефрижераторов существенно снизит тоннаж экспедиционного флота<sup>35</sup>. В конечном итоге совещание свелось к трем основным вопросам: что ввозить, каким образом приобрести зарубежные товары и на какие валютные средства осуществлять закупку импортных товаров<sup>36</sup>. Решение вопроса об импорте было возложено на Лида, который для этого должен был отправиться за границу. Со слов Лиды,

<sup>28</sup> В мае 1918 г. Б.А. Вилькицкий написал письмо Ю.М. Шокальскому, выдающемуся океанографу и председателю Русского географического общества, сообщая о своем назначении на должность начальника экспедиции «для всестороннего изучения бассейна Северного Ледовитого океана», причем основными задачами Вилькицкий обозначает обследование пути в устья Лены и Колымы (Российский государственный музей Арктики и Антарктики. В-9066а/б. Письмо от 22.05.1918 Б.А. Вилькицкого Ю.М. Шокальскому о задачах экспедиции и содействие РГО в ее работе).

<sup>29</sup> РГА ВМФ. Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 858. Л. 216.

<sup>30</sup> Кузнецов Н.А. Белые в Арктике... С. 178–179.

<sup>31</sup> Там же. С. 181.

<sup>32</sup> Там же. С. 187.

<sup>33</sup> Кузнецов Н.А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути...

<sup>34</sup> Об этой экспедиции см.: Расколец В.В. Экспедиции Д.Ф. Котельникова и В.В. Сапожникова в Обскую губу (1919 г.) // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 408. С. 117–124; Кузнецов Н.А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути...

<sup>35</sup> РГА ВМФ. Р-129. Оп. 1. Д. 45. Л. 3.

<sup>36</sup> Там же. Л. 6.

он был в состоянии заинтересовать экономические круги как в Великобритании, так и в США. Лиду так и не удалось собрать большую экспедицию, зато он смог создать подходящий информационный повод в прессе. О беспрецедентной по ожидаемому товарообороту операции (до 13 млн фунтов стерлингов) писали все ведущие газеты<sup>37</sup>. Популярность экспедиции за рубежом стала причиной для выпуска специальной награды – медали, которая вручалась офицерам и матросам парохода «Байминго», парохода Компании Гудзонова залива, зафрахтованного для участия в экспедиции на Обь ливерпульской Merchant Trading Company. Нам неизвестно о существовании аналогичных наград за участие в других карских экспедициях. Несмотря на все усилия комитета, а также Лида, экспедиция 1919 г. дала весьма скромный экономический результат: было вывезено 179 тыс. пудов зерна, 5 тыс. пудов сливочного масла, 175 пудов сыра и 4 624 пар валенок<sup>38</sup>. В 1915 г. только из устья Енисея было вывезено 40 тыс. пудов масла при общем объеме около 57 тыс. пудов; с Оби в том же году было вывезено более 110 тыс. пудов масла при общей сумме экспорта в 122 тыс. пудов<sup>39</sup>. Однако как военно-логистическое предприятие, экспедиция не имела себе равных в тех условиях<sup>40</sup>.

Поражение белых правительств и последующее окончание Гражданской войны поставили многих полярников перед выбором – продолжать работу на Севере, но уже под эгидой большевиков, или эмигрировать. С.В. Востротин, геолог И.П. Толмачев (уехал в США в 1922 г.), гидрограф Л.Л. Брейтфус (уехал в Норвегию, а затем в Германию в 1921 г.) выбрали жизнь за границей. В 1920 г. Россию покинул и Б.А. Вилькицкий, произведенный незадолго до этого в чин контр-адмирала. Поселившись сначала в Великобритании, а затем в Бельгии, он продолжил работы на гидрографическом поприще. Несколько раз он принимал участие уже в качестве приглашенного специалиста в проведении Карских экспедиций. Бесславной оказалась судьба видного участника ГЭСЛО – старшего лейтенанта П.А. Новопащенко. Летом 1919 г., после бегства из Петрограда, он примкнул к Северо-Западной армии, после ее разгрома эмигрировал в Германию. В годы Великой Отечественной войны Новопащенко оказался в рядах фашистских коллаборантов на должности дешифровщика. После войны был арестован советской контрразведкой, осужден и скончался на пересыльном пункте в 1950 г.<sup>41</sup>

Другие «бывшие» продолжили полярную карьеру, но уже при советской власти. Наиболее успешен здесь был еще один участник ГЭСЛО, старший штурман л/п «Таймыр» Николай Иванович Евгенов (1888–1964 гг.)<sup>42</sup>. Евгенов известен прежде всего как начальник проводки карских экспедиций – должность, которую он занимал с 1925 по 1931 г. Позже он продолжил работать в структурах Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), а затем на научном поприще. Интересно, что Евгенов, старавшийся переждать Гражданскую войну сначала на Дальнем Востоке, а затем в США, был отозван Колчаком и назначен исполняющим обязанностей начальника геодезического отделения гидрографического отдела Комитета Северного морского пути. Осенью 1919 г. Евгенов эвакуирован в Иркутск, где по прибытии в январе 1920 г. был арестован большевиками. Через месяц Евгенов освобожден за отсутствием состава преступления и смог продолжить гидрографиче-

<sup>37</sup> Лид Й. Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании». Красноярск, 2019. С. 201.

<sup>38</sup> РГА ВМФ. Р-129. Оп. 1. Д. 45. Л. 116.

<sup>39</sup> Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Омск, 1921. С. 17.

<sup>40</sup> О характере груза экспедиции 1919 г. см.: Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Карская экспедиция 1919 г.: к вопросу об экспорте и импорте // Гражданская война на Востоке России: взгляд сквозь документальное наследие: мат-лы II Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием (Омск, 25–26 октября 2017 г.). Омск, 2017. С. 71–78.

<sup>41</sup> Сычев В.И., Шилин М.Б., Новопащенко И.В. Роль капитана П.А. Новопащенко в открытиях Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1913–1915 гг. // Полярные чтения на ледоколе «Красин». 2018. Т. 5. С. 94–120.

<sup>42</sup> Об этом см.: Рудь И.А. Роль Н.И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских товарообменных экспедиций 1925–1928 годов [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 154–169. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-11.pdf> (дата обращения: 16.10.2024).

ские исследования сначала на Лене, а через несколько лет – в Карском море в должности начальника морского отряда Северной гидрографической экспедиции<sup>43</sup>.

Что касается судьбы двух главных героев нашей статьи – Неупокоева и Котельникова, то первый продолжил успешно начатую карьеру в качестве руководителя сначала Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда при Сибирской флотилии и Главном гидрографическом управлении, а после его реорганизации – начальника Управления по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях сибирских рек. Под его руководством была проделана огромная работа по обеспечению судоходства в Обь-Енисейском районе Карского моря. С результатами этих работ можно познакомиться как в фундаментальной работе еще одного выдающегося полярника-гидрографа Б.А. Сергеевского, так и в приведенном архивном документе<sup>44</sup>. Эта работа позволила создать не только серию точных гидрографических карт, но и первую лоцию Карского моря. Деятельность гидрографических партий выполняла не только возложенные на них прямые обязанности, но и выступала, как и ГЭСЛО до этого, кузницей полярных кадров Советского Союза. В расцвете своей творческой карьеры, в 1924 г., Неупокоев скончался. Память о нем как о выдающемся полярнике сохранилась не только на географических картах, но и в работах практически всех историков СМП. При этом в 1918–1919 гг. Неупокоев, как и Вилькицкий до него, оказался в лагере белых в Архангельске. В 1919 г. по заданию белого правительства провел из Архангельска на Обь и Енисей караван и пяти гидрографических судов, включая г/с «Иней». Здесь отряд должен был поступить в распоряжение Котельникова. Интересно, что Неупокоев за это никогда не подвергался критике в советской историографии<sup>45</sup>.

Иначе сложилась судьба Д.Ф. Котельникова, сослуживца Неупокоева. После падения Колчака Котельников был арестован и находился в иркутской тюрьме. Благодаря активной деятельности Томского Института исследования Сибири (его сотрудники принимали участие в Обской экспедиции 1919 г.) и Комитета Северного морского пути при Сибревкоме Котельникова удалось освободить из-под стражи<sup>46</sup>. Через некоторое время он был назначен на должность главного инспектора СМП. Уже в ноябре 1920 г. Котельников выполнял поручения в Москве по линии КСМП<sup>47</sup>. Здесь произошел инцидент, связанный с вопросом о подчинении гидрографических партий. Главное гидрографическое управление выступало категорически против передачи данных структур и их функционала гражданской организации – Комсеверопути. Однако мы помним, что поскольку одним из архитекторов этой структуры был гидрограф, то именно эта деятельность была представлена в проекте Положения «О Комитете Северного морского пути». Однако Гидрографическое управление все же смогло взять под свой контроль гидрографические, а также иные исследовательские работы: «Исследование Северного морского пути составляет предмет ведения Главного гидрографического управления и может быть для Комсеверопути лишь предметом обсуждения»<sup>48</sup>. Данная позиция аргументировалась военно-стратегическими задачами гидрографических исследований. До начала 1930-х гг. гидрография продолжала оставаться в сфере влияния ГГУ, однако после образования Главсевморпути вся деятельность в Арктике перешла под контроль данного ведомства. Что касается Котельникова, то он после ухода со своей должности в Арктике руководил гидрографическими работами на Черном и Каспийском морях, попутно занимаясь научной деятельностью. В 1929 г. был арестован по обвинению в антисоветской деятельности и 23 ноября 1930 г. осужден Коллегией ОГПУ на десять лет лагерей. Отбывал наказание в Беломоро-Балтийском исправительно-трудовом

<sup>43</sup> Евгенова Н.Н. Студеные вахты (воспоминания об исследователе Арктики). СПб., 2006. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=8&t=645> (дата обращения: 16.10.2024).

<sup>44</sup> Государственный архив Новосибирской области. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 117. Л. 55–58 об.; *Сергеевский Б.А.* Гидрографические исследования юговосточной части Карского моря. Обь-Енисейский район. Л., 1936.

<sup>45</sup> См., например: *Сергеевский Б.А.* Гидрографические исследования юговосточной части Карского моря... С. 19.

<sup>46</sup> ГАТО. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 26. Л. 124 об.

<sup>47</sup> РГА ВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 24. Л. 3 об.

<sup>48</sup> Там же. Л. 9 об.

лагере. 7 октября 1933 г. срок наказания был сокращен, 2 ноября 1933 г. Д.Ф. Котельников был освобожден, выехал в г. Пермь. В 1989 г. был реабилитирован.

Что же касается вопроса о преемственности, то ее наличие очевидно. Создание централизованного органа, координирующего деятельность по освоению СМП, стало следствием развития судоходства в Карском море и его бассейне на протяжении предшествующих пяти десятилетий. Траектория движения была известна задолго до создания вышеупомянутых организаций в Омске и, вопреки утверждению Н.А. Кузнецова, экспедиция 1919 г. не была «первой в истории Карской экспедицией»<sup>49</sup>. Эти экспедиции начались еще в 1870-е гг., причем некоторые из них превосходили по масштабам экспедиции 1918 и 1919 гг. Однако все эти плавания были децентрализованы и организовывались множеством различных ведомств: Министерством путей сообщения, Министерством финансов, военными ведомствами, различными комитетами, частными лицами, местными властями, а также иностранными торговыми компаниями. Вполне возможно, что инициатором нового подхода к управлению судоходством и его обеспечению в Карском море являлся именно Д.Ф. Котельников. Сложно представить, что данная идея возникла у представителей сибирской буржуазии или интеллигенции вроде С.В. Востротина или восторженных дилетантов типа Й. Лида. Так или иначе, из протоколов совещаний по использованию СМП мы констатируем отсутствие понимания, каким образом должен использоваться морской путь как с коммерческой, так и с логистической точки зрения<sup>50</sup>.

Однако можем ли мы действительно утверждать о наличии преемственности в вопросе освоения и исследования Севера между белыми и красными, о которой говорится в работе Р.Г. Гагкуева и С.В. Решетникова<sup>51</sup>? Отчасти на этот вопрос можно ответить положительно, особенно когда речь идет о сохранении Комитета Северного морского пути. Как уже было отмечено выше, очевидность преемственности между этим институтом и последующими советскими органами, осуществляющими руководство деятельностью СМП, была настолько прозрачной, что в советской историографии вопрос о деятельности комитета практически не рассматривался<sup>52</sup>.

Итак, советская власть продолжила деятельность по освоению СМП, начатую еще в Российской империи, а не в колчаковской Сибири. Несмотря на заимствование органа управления, в целом это была самобытная программа, ставившая перед собой целью скорейшее промышленное освоение Сибири, создание комплексной транспортно-логистической системы, урбанизацию. Необходимо помнить, что ГЭСЛО в первую очередь являлось гидрографическим и научным предприятием. В связи с этим именно гидрографические исследования обозначались краеугольным камнем программы СМП<sup>53</sup>. Как было показано, в дальнейшем это обстоятельство стало причиной конфликта между военно-морским и гражданским руководством морского пути. На первом этапе ГГУ смогло действовать самостоятельно в рамках Убеко-Сибири, однако после решения основных гидрографических, картографических и обстановочных работ самостоятельность данной организации была ликвидирована, а сама она реорганизована путем включения ее в состав ГУСМП.

Главная же преемственность заключалась в кадрах. Специалистам по Арктике той эпохи было очевидно, что навигация по Карскому морю возможна, как и сезонные плавания к устьям Оби и Енисея. В условиях разрушенной транспортной инфраструктуры, замораживания железнодорожного сообщения между Сибирью и Европейской Россией, отсутствия необходимого количества подвижного состава было очевидным, что морской путь – единственное решение транспортной проблемы как для белых (в первую очередь военная логистика), так и для красных (решение продовольственного кризиса). В сложившейся ситуации ни одна из сторон не могла себе позволить разбрасываться полярными кадрами.

<sup>49</sup> Кузнецов Н.А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути... С. 190.

<sup>50</sup> РГА ВМФ. Р-129. Оп. 1. Д. 45. Л. 2–3.

<sup>51</sup> Гагкуев Р.Г., Решетников С.В. «Немало поработавший уже над этой задачей» ... С. 130.

<sup>52</sup> Кузнецов Н.А. К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути... С. 177.

<sup>53</sup> См., например: ГАТО. Ф. 26. Оп. 1. Д. 62. Л. 118–118 об.

Поскольку главной кузницей этих кадров накануне революции 1917 г. являлась ГЭСЛО, именно кадровый состав этой экспедиции встал у истоков арктических программ будущего.

Таким образом, несмотря на кровавые хаотичные события Революции и Гражданской войны, репрессивные меры, последовавшие за победой большевиков, ряд уникальных специалистов-полярников, являвшихся участниками белого движения, не только был прощен новой властью, но и смог продолжить работу в рамках своих профессиональных интересов в течение почти двух десятилетий.

### *Литература*

*Белов М.И.* Советское арктическое мореплавание 1917–1933. М.: Морской транспорт, 1959. 510 с.

*Блок М.* Апология истории или ремесло историка. М.: Наука, 1973. 232 с.

*Булатов В.Н.* КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917–1980). М.: Изд-во МГУ, 1989. 156 с.

*Визе С.Ю.* Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. 395 с.

*Гагкуев Р.Г., Решетников С.В.* «Немало поработавший уже над этой задачей». Восхождение комитета Северного морского пути в РСФСР в 1920 г. // Журнал российских и восточноевропейских исторических исследований. 2022. № 3 (30). С. 116–150.

*Гонина Н.В. С.В.* Востротин и Северный морской путь: периферийные аспекты модернизации // Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. (Красноярск, 16–17 мая 2018 г.). Красноярск: КрасГАУ, 2018. С. 97–105.

*Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М.* Карская экспедиция 1919 г.: к вопросу об экспорте и импорте // Гражданская война на Востоке России: взгляд сквозь документальное наследие: мат-лы II Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием (Омск, 25–26 октября 2017 г.). Омск, 2017. С. 71–78.

*Карпов К.А., Попова А.В. А.В.* Колчак – исследователь Арктики // Юридический архив. Образование и право. 2013. № 1 (41) – 2 (42). С. 205–210.

*Кузнецов Н.А.* Белые в Арктике. Год 1918-й. Забытые страницы истории исследования и освоения Севера в годы Гражданской войны // Родина. 2018. Вып. 7. С. 171–193.

*Кузнецов Н.А.* К истории создания и деятельности Комитета Северного морского пути Всероссийского правительства адмирала А.В. Колчака // Полярные чтения – 2019. Арктика: вопросы управления: мат-лы VII науч.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2019 г.). М.: Паулсен, 2020. С. 174–198.

*Лид Й.* Сибирь – странная ностальгия. М.: Весь Мир, 2009. 304 с.

*Лид Й.* Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании» / пер. А.С. Хромых. Красноярск: РАСТР, 2019. 320 с.

*Расколец В.В.* Экспедиция Д.Ф. Котельникова и В.В. Сапожникова в Обскую губу (1919 г.) // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 408. С. 117–124.

*Рудь И.А.* Роль Н.И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских товарообменных экспедиций 1925–1928 годов [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2023. № 6 (32). С. 154–169. URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-11.pdf> (дата обращения: 16.10.2024).

Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири / под общ. ред. Ф.А. Шольца. Омск: Центр. тип., 1921. 69 с.

*Сергеевский Б.А.* Гидрографические исследования юговосточной части Карского моря. Обь-Енисейский район. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. 416 с.

*Соловьев А.А.* Омск и хлебные экспедиции по Северному морскому пути // Национальные приоритеты России. 2015. № 3 (17). С. 38–43.

Сычев В.И., Шилин М.Б., Новопашенный И.В. Роль капитана П.А. Новопашенного в открытиях Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1913–1915 гг. // Полярные чтения на ледоколе «Красин». М., 2018. Т. 5. С. 94–120.

Черкашин Н.А. Командоры полярных морей. М.: Вече, 2003. 480 с.

Goncharov A.Ye., Bulatov V.N. The Northern Sea Route during the Soviet Epoch: From the October Revolution to the Collapse of the Soviet Union (1917–91) // From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston: Brill, 2022. P. 271–376.

Nielsen J.P., Goncharov A.Ye., Krasnikova O.A. The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917) // From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Leiden; Boston: Brill, 2022. P. 181–268.

### References

Belov, M.I. (1959). *Sovetskoe arkticheskoe moreplavanie 1917–1933* [Soviet Arctic Navigations, 1917–1933]. Moscow, Morskoy transport. 510 p.

Blok, M. (1973). *Apologiya istorii ili remeslo istorika* [Apologie pour l’histoire or The Historian’s Craft]. Moscow, Nauka. 232 p.

Bulatov, V.N. (1989). *KPSS – organizator osvoeniya Arktiki i Severnogo morskogo puti (1917–1980)* [The CPSS as the Organizer of the Development of the Arctic and the Northern Sea Route, 1917–1980]. Moscow, Izdatel’stvo MGU. 156 p.

Cherkashin, N.A. (2003). *Komandory polyarnykh morey* [The Commanders of the Polar Seas]. Moscow, Veche. 480 p.

Gagkuev, R.G., Reshetnikov, S.V. (2022). “Nemalo porabotavshiy uzhe nad etoy zadachey”. Vossozdanie komiteta Severnogo morskogo puti v RSFSR v 1920 g. [“Much had Been Done on This Matter”. Reconstructing the Committee of the Northern Sea Route in the RSFSR, 1920]. In *Zhurnal rossiyskikh i vostochnoevropeyskikh istoricheskikh issledovaniy*. No. 3 (30), pp. 116–150.

Goncharov A.Ye., Bulatov V.N. (2022). The Northern Sea Route during the Soviet Epoch: From the October Revolution to the Collapse of the Soviet Union (1917–91). In *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia*. J.-P. Nielsen and E. Okhuizen (Eds.). Leiden, Boston, Brill, pp. 271–376.

Goncharov, A.E., Karelin N.M., Mednikov, D.M. (2017). The Kara Sea Route Expedition of 1919: Imports and Exports. In *Grazhdanskaya voyna na востоке Rossii: vzglyad skvoz dokumentalnoe nasledie: materialy II Vsepossiyskoy naucho-prakticheskoi konferentsii*. Omsk, pp. 71–78.

Gonina, N.V. (2018). S.V. Vostrotin i Severnyy morskoy put’: pereferiynnye aspekty modernizatsii [S.V. Vostrotin and the Northern Sea Route: on the Peripheral Aspects of Modernization]. In *Arktika 2028: mezhdunarodnoe sotrudnichestvo, ekologiya i bezopasnost’, innovatsionnye tekhnologii i logistika, pravovoe regulirovanie, istoriya i sovremennost’: materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. Krasnoyarsk, pp. 97–105.

Karpov, K.A., Popova, A.V. (2013). Kolchak – issledovatel’ Arktiki [Kolchak as an Arctic Explorer]. In *Yuridicheskiy arkhiv*. No. 1 (41) – 2 (42), pp. 205–210.

Kuznetsov, N.A. (2018). Belye v Arktike. God 1918-y. Zabytye stranitsy istorii issledovaniya i osvoeniya Severa v gody Grazhdanskoi voyny [The Whites in the Arctic. 1918. The Forgotten Pages of the History of the Exploration and Development of the North during the Russian Civil War]. In *Zvezda*. No. 7, pp. 171–193.

Kuznetsov, N.A. (2020). K istorii sozdaniya i deyatelnosti Komiteta Severnogo morskogo puti Vserossiyskogo pravitel’stva admirala A.V. Kolchaka [Regarding the History of the Establishment and Functioning of the Committee of the Northern Sea Route in the All-Russian Government of Admiral A.V. Kolchak]. In *Polyarnye chteniya–2019. Arktika: voprosy upravleniya: materialy VII nauchno-prakticheskoy konferentsii*. Moscow, Paulsen, pp. 174–198.

Lid [Lied] I. (2019). *Sibirskaya Arktika. Issledovanie i razvitie Karskogo morskogo puti. Istoriya "Sibirskoy kompanii"* [The Siberian Arctic. The Exploration and Development of the Kara Sea Route. The History of the Siberian Company]. A.S. Khromykh, trans. Krasnoyarsk, RASTP. 320 p.

Lid, I. (2009). *Sibir' – strannaya nostalg'iya* [Siberia: a Strange Nostalgia]. Moscow, Ves' Mir. 304 p.

Nielsen J.P., Goncharov A.Ye., Krasnikova O.A. (2022). The Opening Up of the Northern Sea Route to Siberia (Mid Nineteenth Century until 1917). In *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia*. J.-P. Nielsen and E. Okhuizen (Eds.). Leiden and Boston, Brill, pp. 181–268.

Raskolets, V.V. (2016). Ekspeditsiya D.F. Kotel'nikova i V.V. Sapozhnikova v Obskuyu gubu (1919 g.) [The Expedition of D.F. Kotel'nikov and V.V. Sapozhnikov to the Ob' Gulf in 1919]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 408, pp. 117–124.

Rud', I.A. (2023). Rol' N.I. Evgenova v razvitii nauchno-operativnogo obespecheniya Karskikh tovaroobmennyykh ekspeditsiy 1925–1928 godov [The Role of N.I. Evgenov in the Development of the Scientific and Operational Aspect of the Kara Sea Barter Expeditions, 1925–1928]. In *Istoricheskiy kur'er*. No. 6 (32), pp. 154–169. Available at: URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-6-11.pdf> (date of access 16.10.2024).

Sergeevskiy, B.A. (1936). *Gidrograficheskie issledovaniya yugovostochnoy chasti Karskogo morya. Ob'-Eniseiskiy rayon* [The Hydrography Survey of the South-Eastern Part of the Kara Sea. The Ob' and Yenisei Sector]. Leningrad, Izdatel'stvo Glavsevmorputi. 416 p.

Shol'ts, F.A. (Ed.) (1921). *Severnyy morskoy put' i ego znachenie vo vneshnem tovaroobmene Sibiri* [The Northern Sea Route and its Place in Siberian Imports and Exports]. Omsk, Tsentral. tip. 69 p.

Solov'ev, A.A. (2015). Omsk i khlebnye ekspeditsii po Severnomu morskomu puti [Omsk and the Bread Expeditions of the Northern Sea Route]. In *Natsional'nye priority Rossii*. No. 3 (17), pp. 38–43.

Sychev, V.I., Shilin, M.B., Novopashenny, I.V. (2018). Rol' kapitana P.A. Novopashennogo v otkrytiyakh Gidrograficheskoy ekspeditsii Severnogo Ledovitogo okeana 1913–1915 gg. [Captain P.A. Novopashenny and His Role in the Discoveries of the Hydrographical Expedition of the Arctic Ocean, 1913–1915]. In *Polyarnye chteniya na ledokole "Krasin"*. Moscow. Vol. 5, pp. 94–120.

Vize, S.Yu. (1949). *Morya Sovetskoy Arktiki. Ocherki po istorii issledovaniya* [Seas of the Soviet Arctic: Notes Regarding Exploration]. Moscow, Leningrad, Izdatel'stvo Glavsevmorputi. 395 p.