

Санкт-Петербургский филиал Федерального государственного
бюджетного учреждения науки Института истории естествознания и
техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук

На правах рукописи

Рудь Илья Андреевич

**ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ И ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
Н. И. ЕВГЕНОВА (1888–1964 гг.) В ОСВОЕНИИ СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ**

5.6.6 История науки и техники

Диссертация

на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:
кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
Центра арктических исследований
Музея антропологии и этнографии
имени Петра Великого РАН
Филин Павел Анатольевич

Санкт-Петербург

2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Формирование научных интересов и направлений деятельности Н. И. Евгенова в Арктике (1910–1924 гг.)	33
1.1. Становление полярного исследователя и участие в первом арктическом плавании	33
1.2. Участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1913 – 1915 гг.)	43
1.3. Участие в Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг. и изучение возможностей судоходства в восточной части Северного морского пути	66
1.4. Научно-экспедиционная и организационная деятельность в Гидрографическом управлении УВМС РККА в 1922–1925 гг.	90
Глава 2. Участие Н.И. Евгенова в развитии транспортных морских операций на различных участках Северного морского пути (1925–1932 гг.)	118
2.1. Участие в формировании системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения Карских экспедиций (1925–1931 гг.)	119
2.2. Научные исследования в Карском море и создание «Лоции Карского моря и Новой Земли»	157
2.3. Северо-Восточная полярная экспедиция Наркомвода 1932 г.	177
Глава 3. Деятельность Н. И. Евгенова в Гидрографическом управлении Главсевморпути (1933–1938 гг.) и в 1940-х–1960-х гг.	205
3.1. Роль Н. И. Евгенова в создании и работе Гидрографического управления Главсевморпути	205
3.2. Во главе гидрографических исследований в экспедициях ГУСМП на ледоколе «Красин» и ледокольном пароходе «Садко» (1934–1938 гг.) ...	224
3.3. Научные исследования Н. И. Евгенова после завершения экспедиционной деятельности	252
Заключение	281
Список использованной литературы и источников	291
Приложение. 1.	318
Приложение. 2.	319

Приложение. 3.....	320
Приложение. 4.....	321
Приложение. 5.....	322
Приложение. 6.....	323
Приложение. 7.....	324
Приложение. 8.....	325
Приложение. 9.....	326

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Тема Северного морского пути (Севморпуть, СМП) традиционно является одной из ключевых в истории освоения арктических территорий России. Актуализируется она и сегодня, являясь одной из центральных тем в контексте развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). В декабре 2018 г. президент РФ В. В. Путин подписал федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» о наделении рядом полномочий в области Северного морского пути» (СМП). В декабре следующего года было принято распоряжение Правительства Российской Федерации с утверждением плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. Данные меры призваны обеспечить планомерное и комплексное развитие акватории СМП, возвращая этому маршруту важное стратегическое и экономическое значение после кризиса 1990-х гг. и медленного восстановления в 2000-е гг. С этого момента наблюдается ежегодный кратный рост грузоперевозок по Севморпути с 18 млн. тонн в 2018 г.¹ до 37, 9 млн. тонн в 2024 г.². Сегодня мы наблюдаем стремительное наращивание атомного ледокольного флота (с 2020 по 2024 гг. в эксплуатацию введены четыре атомных ледокола проекта 22220), восстановление системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике, возвращение после девятилетнего перерыва к высокоширотным экспедиция на новейшем научно-экспедиционном судне (НЭС) «Северный полюс». В марте 2025 г. президент РФ подписал указ «О праздновании 500-летия начала освоения Россией Северного морского пути»,

1 Объем перевозок грузов по Севморпути в 2018 году вырос вдвое – до 20,2 млн тонн [Электронный ресурс] // <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/1240/?ysclid=mevpu6o37l316223354> (дата обращения: 28.08.2024).

2 Объем грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд [Электронный ресурс] // <https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskому-puti-ustanovil-rekord/?ysclid=mevpkz4efu612532194> (дата обращения: 28.08.2024).

который предусматривает целый комплекс мероприятий в честь этой крупной даты.

В связи с ростом значимости Северного морского пути изучение истории его освоения становится еще более актуальным. Важным направлением здесь является изучение профессиональных биографий полярных исследователей как непосредственных участников этого процесса. Диссертационное исследование посвящено гидрографу Николаю Ивановичу Евгенову (1888–1964) – одному из крупнейших гидрографов Арктики XX века в отечественной истории, внесшему значительный вклад в освоение Северного морского пути.

Николай Иванович прожил долгую жизнь, насыщенную экспедиционной, исследовательской и научно-организационной деятельностью. Гидрограф принял участие в 16 полярных экспедициях во всех морях Евразийской Арктики, является одним из первооткрывателей Северной Земли и первопроходцев Северного морского пути, автором многих трудов, касающихся морей, рек и островов Арктики и одним из организаторов полярной гидрографии. За длительную профессиональную карьеру Н. И. Евгенов внес значительный вклад в исследование и освоение Северного морского пути и арктических территорий. Его работы имели важное значение для становления научно-оперативного обеспечения арктического судоходства, а навигационно-гидрографические и научно-исследовательские работы имели практическое применение на Северном морском пути. Без научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения, которое активно восстанавливается в наши дни, невозможно представить коммерческую и военно-стратегическую эксплуатацию Севморпути и морей российской Арктики. Изучение роли Н. И. Евгенова в данных вопросах имеет большое значение для более полного понимания особенностей развития мореплавания по Северному морскому пути и развития науки и техники в Арктике.

Степень изученности темы исследования. Роль Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути раскрыта недостаточно. В частности, отражены не все этапы и эпизоды профессиональной биографии гидрографа, не

до конца раскрыто значение деятельности Н. И. Евгенова в организации системы научно-оперативного обеспечения арктического судоходства и работы учреждений полярной гидрографии. При этом историография исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова сегодня находится на этапе формирования. Специальные работы, посвященные Н. И. Евгенову, немногочисленны, а от профессиональных историков – фактически отсутствуют. Информация, представленная в публикациях, зачастую разрознена, но нередко содержит интересные детали об исследовательской жизни гидрографа, которые необходимо собрать воедино. Тем не менее, основные направления деятельности Н. И. Евгенова в Арктике неоднократно рассматривались в литературе.

Первые упоминания в литературе о Евгенове в полярных экспедициях появляются в *работах современников*: исследователей Арктики и участников полярных экспедиций. Одно из первых сведений о Евгенове как о полярном исследователе встречается в книге французского географа, гляциолога Ш. Рабо и советского геолога П. В. Виттенбурга «Полярные страны 1914–1924 гг.»³. Авторы затрагивают деятельность Н. И. Евгенова в его первых экспедициях: участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО, 1910–1915) в 1913–1915 гг. и Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг. Отмечается участие Н. И. Евгенова в работе над публикацией материалов ГЭСЛО (1910–1915). В статье полярного капитана Д. Н. Сергиевского содержится одно из первых упоминаний Н. И. Евгенова в качестве начальника Карских товарообменных экспедиций⁴. Здесь описывается принятие Евгеновым решений об оптимальном маршруте судов Карской экспедиции 1926 г. на основе морской (судовой) ледовой разведки⁵, в развитие которой Николай Иванович внес весомый вклад.

³ Ш. Рабо, П. В. Виттенбург. Полярные страны 1914-1924 гг. Л., 1924. С. 117; Боднарский М. С. Великий Северный морской путь. М., Л., 1926.

⁴ Сергиевский Д. Н. Условия плавания в Карском море в связи с ледовым состоянием его // Северная Азия. 1928. № 3. С. 79–91.

⁵ Морская (судовая) ледовая разведка – один из видов наблюдения за льдами, которое проводится с борта судна, для определения оптимального маршрута следования.

О Н. И. Евгенове говорится в монографии Н. Сибирцева⁶ и советского писателя, участника полярных экспедиций, В. А. Итина «Северный морской путь и Карские экспедиции» – одной из первых комплексных работ по Карским экспедициям 1920–1934 гг.⁷ Эта монография была создана для подведения итогов первых 15 лет коммерческих плаваний из Европы в Западную Сибирь Карским морем. Здесь Н. И. Евгенов упомянут не только в качестве руководителя данных экспедиций, но и сообщается о проведении им морской ледовой разведки, создании первого в СССР плавучего бюро погоды на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1927 г. и т.д.

Отметим работы специалистов Арктического научно-исследовательского института Д. Б. Карелина и Д. А. Дрогайцева⁸. Исследователи Арктического института одними из первых стали рассматривать становление системы научно-оперативного обеспечения мореплавания в Арктике как последовательный процесс. Начальный этап ее формирования они относили к Карским экспедициям 1920-х гг., в которых под руководством Н. И. Евгенова впервые стала применяться морская и авиационная ледовая разведка, предприняты первые попытки организации научно-оперативных групп и т. д.

В 1940 г. была опубликована работа гидрографа и коллеги Н. И. Евгенова по Гидрографическому управлению Главсевморпути (ГУ ГУСМП) В. И. Воробьева⁹ – историко-географический очерк исследования и освоения Карского моря. В ней В. И. Воробьев писал о необходимости развития ледовой службы, научно-исследовательской деятельности и технического оснащения для развития судоходства в Карском море. Одним из первых автор упомянул важное значение «Лоции Карского моря и Новой Земли» (1930) – главного научного труда Н. И. Евгенова и первой в мире лоции всей акватории Карского моря.

⁶ Сведения о том, что Н. Сибирцев – это псевдоним участника полярных экспедиций Н. Н. Воеводина, содержатся в следующей работе: Белов, М. И. Советское Арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / М. И. Белов // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Л., 1959. С. 14.

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

⁸ Карелин Д. Б. Служба ледовых прогнозов. М., 1940.; Карелин Д. Б., Дрогайцев Д. А. Служба льда и погоды в Советской Арктике // XXV лет научной деятельности Арктического института. Л., М., 1945.

⁹ Воробьев В. И. Карское море. Л., М., 1940.

Автор привел историю переизданий данной работы, дает характеристику некоторым дополнениям, благодаря которым логика актуализировалась.

Сведения об исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова в отношении Северного морского пути содержатся в первых *советских обобщающих трудах* по истории освоения Арктики. Одними из первых обобщающих работ по истории советского освоения Арктики стали публикации известного полярного исследователя, гидрометеоролога и океанолога Владимира Юльевича Визе (1886–1954). Вместе с ним Н. И. Евгенов участвовал в заседаниях Ученого совета Всесоюзного Арктического института (ВАИ), Арктической правительственной комиссии под председательством С. С. Каменева, Полярной комиссии Академии наук, в нескольких полярных экспедициях, создавал совместные публикации. В работах В. Ю. Визе был отражен большой объем сведений о полярных экспедициях, а исследования Арктики представлены как часть большого и единого исторического процесса. Позднее они стали фундаментом для исторических исследований послевоенного времени.

В одном из первых произведений В. Ю. Визе – «История исследования советской Арктики. Баренцево и Карское море» отмечена инициатива Н. И. Евгенова в организации с 1925 г. гидрологических исследований на судне-лидере Карских экспедиций¹⁰. Здесь же отмечена публикация Евгеновым в 1931 г. результатов аэрологических исследований, которые проводились по его инициативе во время ГЭСЛО. Основным историко-географическим трудом В. Ю. Визе стала книга «Моря советской Арктики», которая неоднократно переиздавалась¹¹. Здесь Н. И. Евгенов в основном упоминается как участник или начальник экспедиций, дается, как правило, краткая характеристика его работе. Есть и более подробные сведения о его деятельности: упоминаются основные достижения в должности начальника Усть-Ленской гидрографической

¹⁰ Визе В. Ю. История исследования советской Арктики. Баренцево и Карское моря. Архангельск, 1932.

¹¹ Визе В. Ю. Моря советской Арктики: Очерки по истории исследования. Л., 1936; Визе В. Ю. Моря советской Арктики: Очерки по истории исследования. Л., 1939; Визе В. Ю. Моря советской Арктики: Очерки по истории исследования. М., Л., 1948.

экспедиции 1921 г., ведущая роль в издании двух навигационных атласов реки и дельты Лены, разработка вместе с летчиком Б. Г. Чухновским плана изучения Северной Земли с помощью авиации. Издания «Морей...» отличаются тем, что упоминание о роли полярных исследователей в освоении Арктики зависело от года издания и политической конъюнктуры. Издание 1939 г., вышедшее после массовых репрессий 1937–1938 гг., является своеобразным памятником эпохи, который не содержит никаких упоминаний о многих репрессированных известных исследователях Арктики. Здесь нет сведений о Н. И. Евгенове, который был арестован в 1938 г. и находился в заключении до 1943 г., получив полную реабилитацию только в 1958 г. Не упомянутыми остались и другие крупные полярные исследователи: Р. Л. Самойлович, Н. Н. Урванцев, М. М. Ермолаев, П. К. Хмызников и др. Несмотря на почти полное отсутствие упоминаний о Евгенове в литературе в 1940-е гг., в издании «Морей Советской Арктики» 1948 г. его имя было возвращено на страницы истории Арктики. Это было значительным достижением в сохранении памяти о гидрографе, до реабилитации которого оставалось десять лет, несмотря на краткую характеристику Н. И. Евгенова в этой работе.

Период 1950–1960-х гг. ознаменовался выходом фундаментального историко-географического труда по истории Арктики – четырехтомного издания «История открытия и освоения Северного морского пути» М. И. Белова и Д. М. Пинхенсона¹². Это многотомное издание до сих пор считается одной из самых крупных и значимых исторических работ по исследованию и освоению Арктики, с привлечением широчайшего круга различных источников. Многочисленные полярные экспедиции, создание инфраструктуры и производства в Заполярье, развитие науки и техники здесь рассматриваются как составные части единого исторического процесса, базируясь на применении

¹² Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / М. И. Белов // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. — Л., 1959; Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. — Л., 1969; Пинхенсон, Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. — Л., 1962.

формационного подхода и методах диалектического материализма. Отметим, что Н. И. Евгенов выступал одним из консультантов при создании 2-го и 3-го томов, давал ценные отзывы и был удостоен благодарности авторов. В данном труде рассмотрено большинство экспедиций, в которых принимал участие сам Н. И. Евгенов. Несмотря на большой массив данных, который приводится в «Истории открытия...», Н. И. Евгенов зачастую лишь упоминается в качестве руководителя или участника какой-либо из экспедиций. Отмечаются основные заслуги ученого: открытие архипелага Северная Земля, создание первого бюро погоды Карской экспедиции в 1927 г., успешное руководство Карскими экспедициями и т. д. Однако важно заметить, что данная работа является комплексным историко-географическим трудом, и перед авторами не стояла задача сконцентрироваться на рассмотрении деятельности отдельных личностей.

Выделим *юбилейные и памятные статьи*, посвященные Н. И. Евгенову. Первые газетные заметки вышли в честь 70-летнего юбилея гидрографа в 1958 г., когда он был полностью реабилитирован. В данных публикациях Н. И. Евгенов представлен как один из старейших полярных гидрографов и исследователей Арктики с насыщенной биографией¹³.

В 1964 г. Н. И. Евгенов ушел из жизни, что ознаменовало выход памятных и последующих юбилейных статей в честь гидрографа. В первые годы после смерти Николая Ивановича вышло несколько статей за авторством известного полярного исследователя, сотрудника Арктического и антарктического института Я. Я. Гаккеля, который знал Евгенова лично¹⁴. Эти статьи являются некрологами, здесь перечисляются основные заслуги Н. И. Евгенова и подводятся итоги его деятельности. В статьях говорится о его участии и руководстве полярными экспедициями, создании научных работ, инициативах по созданию бюро погоды Карской экспедиции и гидрографического сектора ВАИ, вскоре преобразованного в Гидрографическое управление ГУСМП и т. д. В

¹³ Старейший полярник-гидрограф // Водный транспорт. 1958. 27 ноября.

¹⁴ Гаккель Я. Я. Николай Иванович Евгенов (1888–1964) // Океанология. 1964. Т. 4, вып. 5. С. 929–931; Гаккель Я. Я. Потери науки Николай Иванович Евгенов // Известия Всесоюзного географического общества. 1965. Т. 97, № 4. С. 383–388.

статье Я. Я. Гаккеля 1965 г. был опубликован первый и наиболее подробный список, включающий 114 научных и научно-популярных работ Н. И. Евгенова, представленный по данным ученика Николая Ивановича – Валерия Николаевича Купецкого, много лет возглавлявшего научно-оперативную группу при штабе морских операций восточного района Арктики в Певеке.

Стоит отметить статьи В. Н. Купецкого в периодической печати¹⁵. В них автор перечисляет основные экспедиции, заслуги и научные труды Н. И. Евгенова: например, трехтомное издание по результатам работ Усть-Ленских экспедиций, за которое гидрограф получил Малую золотую медаль Русского географического общества (РГО). В памятных газетных статьях В. Н. Купецкий неоднократно писал о своем учителе Н. И. Евгенове¹⁶ и даже упоминал его как первого в истории начальника штаба морских операций в восточном районе Арктики¹⁷. С этим можно согласиться лишь отчасти: штабы морских операций Главсевморпути были созданы в 1939 г., уже после ареста гидрографа, но при Евгенове был создан прообраз данных органов, координирующих арктическую навигацию. В интервью 1982 г. корреспондента Г. Фомичевой с начальником штаба морских операций восточного района Арктики В. П. Жеребятьевым автор также пишет о начале работы восточного штаба морских операций под руководством Н. И. Евгенова с 1932 г.¹⁸ Подобную неточность можно встретить и в современной литературе. Еще одно упоминание об организационной работе Н. И. Евгенова встречается в газетной заметке П. Томсона¹⁹, в которой сказано, что Николай Иванович стоял у истоков Гидрографического института Главсевморпути (части будущего Ленинградского высшего инженерного училища им. С. О. Макарова).

¹⁵ Купецкий В. Н. К истории открытия «Северной Земли» // Известия Географического общества. 1963. Вып. 6. С. 528–530; Купецкий В. Н. Памяти Н. И. Евгенова (1888–1964) // Проблемы Арктики и Антарктики: сборник статей. Вып. 25. Л., 1967. С. 112–115.

¹⁶ Купецкий В. Н. Имя на карте: памяти Николая Евгенова // Полярная звезда. 1988. № 96; Купецкий В. Н. Полярник, моряк, ученый / записал Н. Олегов // Полярная звезда. 1995. 23 декабря.

¹⁷ Купецкий В. Н. Штаб ледовых операций: Северному морскому пути 50 лет // Магаданская правда. 1982. № 296.

¹⁸ Фомичева Г. Навигация-82: предварительные итоги // Полярная звезда. 1982. № 122.

¹⁹ Томсон П. Рыцари Арктики // Ленинградская правда. 1985. 6 июня.

Юбилейные статьи разных авторов выходили в периодической печати до конца 1990-х гг.²⁰ и продолжают публиковаться в наши дни²¹. Несмотря на то, что они дают лишь краткий обзор деятельности Н. И. Евгенова в Арктике, это свидетельствует о сохранении памяти об ученом и общественном интересе к его личности.

Отдельно скажем о работах *гидрографов второй половины XX века* С. В. Попова и К. А. Богданова, в которых Н. И. Евгенову уделено значительное внимание. Инженер-гидрограф и почетный полярник С. В. Попов в 1970-е гг. стал одним из авторов большого справочника о топонимии Советской Арктики²², где, в том числе, были опубликованы сведения о топонимах, названных в честь Н. И. Евгенова. Здесь же приводятся сведения о том, что в 1920-х гг. Николай Иванович возглавлял топонимическую комиссию по географическим объектам на архипелаге Новая Земля.

С. В. Попов выпустил несколько статей о Н. И. Евгенове²³ и в 1988 г. стал автором первой небольшой монографии о Николае Ивановиче²⁴. Книга небольшого объема была издана в Якутии и носит характер биографического очерка, описывая основные этапы биографии Н. И. Евгенова с привлечением некоторых архивных источников. Здесь приводится список работ Н. И. Евгенова, который состоит из 19 наименований, касающихся освоения Якутской АССР. Книга С. В. Попова содержит интересные детали и диалоги Н. И. Евгенова. Она долгое время оставалась единственной работой о биографии Н. И. Евгенова по причине того, что воспоминания супруги, Н. Н. Евгеновой, создававшиеся с 1970-х гг., были опубликованы лишь в 2006 г.

²⁰ Блюх М. М. Исследователь Севера // Новгородская правда. 1978. 1 августа. С. 4; Муранов А. Почетный полярник, океанограф, ученый: Николай Иванович Евгенов (1888-1964) // Глобус. 1988. С. 379–382; Макаров В. Штурман северных морей (Календарь) // Новгородские ведомости. 1998. 18 августа.

²¹ Гидрограф, океанограф... // Вечерний Северодвинск. 2008. 14 августа; Аветисов Г. Классик арктической гидрографии и океанографии // С уважением к памяти. 2019. № 5. С. 8; Человек, который открыл Северную Землю [Электронный ресурс] // <https://ant53.ru/article/30/> (Дата обращения: 17.09.2025).

²² Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей Советской Арктики. Л., 1972.

²³ Попов С. В. Полярник из Новгорода // Новгородская правда. 1975. 23 ноября; Попов С. В. Полярный гидрограф // Красноярский рабочий. 1990. 25 августа.

²⁴ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов (1888–1964). Якутск, 1988.

Отметим, что вторая половина XX в., в целом, ознаменовалась выходом множества книг, посвященных полярным исследователям первой половины и середины XX в. Помимо биографии Н. И. Евгенова, в это время вышли биографии других известных полярных исследователей: В. Ю. Визе (1969), Э. Т. Кренкеля (1975), Б. Г. Чухновского (1975), М. М. Сомова (1978), И. Д. Папанина (1984), О. Ю. Шмидта (1991)²⁵. Это свидетельствует о начале осмысления наследия полярных исследователей первой половины XX века в освоении Арктики.

О Н. И. Евгенове С. В. Попов упоминает в монографии о гидрографах Арктики «Автографы на картах»²⁶, в частности, в контексте организации учреждений полярной гидрографии. Здесь в основном перечисляются упоминания об участии Н. И. Евгенова в полярных экспедициях, но есть и выдержки из ранее неопубликованных воспоминаний ученого, касающихся Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг.

В 2000 г. вышла книга гидрографа К. А. Богданова «Российские военные гидрографы – «Колумбы» XX века», значительная часть которой отведена биографии Н. И. Евгенова²⁷. Книга о Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1910–1915) и послевоенных судьбах ее участников. Этапы научно-экспедиционной деятельности Н. И. Евгенова здесь изложены кратко, приведены интересные детали, диалоги (например, диалог между Н. И. Евгеновым и А. В. Колчаком в годы Гражданской войны) и прочие отступления. К недостаткам монографии можно отнести то, что автор не дает ссылок на источники при упоминании таких подробностей. Однако К. А. Богданов был лично знаком с В. Н. Купецким, поэтому можно предположить, что автор мог узнать о таких подробностях от ученика Н. И. Евгенова. В монографии К. А. Богданова, помимо обзора основных вех

²⁵ Буйницкий В. Х. Владимир Юльевич Визе. Л., 1969; Григорьев Г. К. Дороги ведут в Арктику: о В. И. Визе. М., 1969; Наш Кренкель: сборник / сост. Н. Я. Болотников, Б. А. Кремер. Л., 1975; Виноградов С. Ф. В дерзновенном полёте: о Б. Г. Чухновском. М., 1975; Серебровская Е. П. От полоса к полюсу: Жизнь и деятельность М. М. Сомова. М., 1978; Тихомиров Г. С. Герой Арктики Иван Папанин: Документальный очерк. М., 1984; Якушева Г. В. Отто Юльевич Шмидт — энциклопедист: Краткая иллюстрированная энциклопедия. М., 1991.

²⁶ Попов С. В. Автографы на картах. Архангельск. 1990.

²⁷ Богданов К. А. Российские военные гидрографы – «Колумбы» XX века. СПб., 2000.

биографии гидрографа, уделяется внимание роли Н. И. Евгенова в процессе становления научно-оперативного обеспечения Карских экспедиций.

Деятельность Н. И. Евгенова в Арктике нашла отражение в работах *современных исследователей*. Среди них можно выделить как профессиональных историков, так и представителей других специальностей и научных дисциплин. В 2002 г. вышла книга специалистов ледовой разведки В. Е. Бородачева и В. И. Шильникова об истории ледовой авиационной разведки²⁸. В ней авторы упоминают о первом советском полете Б. Г. Чухновского в Арктике с целью ледовой разведки, в котором принял участие Н. И. Евгенов, став одним из первых ледовых наблюдателей на борту самолета. При этом авторы опровергают распространенное мнение о том, что это была первая воздушная ледовая разведка в истории, отдавая пальму первенства полету Я. И. Нагурского в Арктике вместе с ледовым наблюдателем капитаном Г. И. Поспеловым в 1914 г.

В 2003 г. было выпущено издание Министерства транспорта РФ – «70 лет полярной гидрографии» к юбилею гидрографических исследований в Арктике²⁹. Работа примечательна историческим очерком по развитию полярной гидрографии, начиная с Гидрографического управления Главсевморпути, созданного в июне 1933 г. Это одна из немногочисленных работ по истории полярной гидрографии и ГУ ГУСМП. Здесь перечислены работники полярной гидрографии со стажем от 20 лет, отмечен один из коллег Н. И. Евгенова по изучению дельты реки Лены – Ю. Д. Чирихин. Недостатком работы является почти полное отсутствие сведений о первых организаторах полярной гидрографии – Н. И. Евгенове и первом начальнике ГУ ГУСМП П. В. Орловском.

Для исследования роли Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике отметим работу по истории судоходства по Северному морскому пути, созданную специалистами Арктического и антарктического научно-исследовательского

²⁸ Бородачев В. Е., Шильников В. И. История ледовой авиационной разведки. СПб., 2002.

²⁹ 70 лет полярной гидрографии / Авт. идеи и сост. С. В. Алеева. СПб., 2003.

института (ААНИИ)³⁰. В ней начало формирования научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения авторы относят к Карским экспедициям второй половины 1920-х гг. под руководством Н. И. Евгенова. В работе представлен тезис о том, что именно при Н. И. Евгенове на борту флагмана экспедиции стал расширяться штат ученых и было создано синоптическое бюро погоды. Однако проблема формирования научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения здесь подробно рассматривается только с середины 1930-х гг., и начальный период организации научно-оперативного обеспечения в 1920-х – начале 1930-х гг. остается недостаточно исследованным. Период формирования научно-оперативного обеспечения, когда этим занимались разнообразные учреждения: Гидрографическое управление (в т.ч. его филиалы Убеко-Север и Убеко-Сибирь), Главная геофизическая обсерватория (ГГО), остается малоизученным до сих пор.

В современных работах историков Арктики после комплексных трудов В. Ю. Визе, М. И. Белова и Д. М. Пинхенсона преимущественно рассматриваются отдельные темы и проблемы. В работах магаданского историка А. С. Навасардова исследуется история появления государственного треста «Дальстрой» и промышленное освоение Северо-Востока СССР в 1930-е гг.³¹ Обеспечение «Дальстроя» было связано с морскими экспедициями Народного комиссариата водного транспорта (Наркомвода). Автор уделяет внимание Северо-восточной экспедиции Наркомвода 1932 г., руководителем которой был Н. И. Евгенов и рассматривает ее в контексте развития золотодобычи на Колыме и строительства нового порта в бухте Амбарчик. Из сведений о Н. И. Евгенове здесь содержится лишь упоминание о его участии в должности начальника этой экспедиции.

³⁰ Гидрометеорологическое обеспечение Арктического мореплавания в XX и начале XXI века: сборник статей. СПб., 2008; Дмитриев А. А., Горбунов Ю. А., Соколов В. Т. Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. // История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века: в 3 т. Т. 1. СПб, 2015.

³¹ Навасардов А. С. Транспортное освоение Северо-востока России в 1932-1937 гг. Магадан, 2002; Навасардов А. С. Освоение Северо-востока СССР в 30-е гг. XX в. Магадан. 2004.

В статье гидрографа и историка военно-морского флота В. Г. Смирнова об открытии Северной Земли³² говорится об участии Н. И. Евгенова в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913–1915 гг. Здесь автор также коротко приводит биографию известного гидрографа. В статье С. И. Бояковой о Колымских рейсах обзорно сказано об участии Н. И. Евгенова в Усть-Ленских гидрографических экспедициях 1920–1921 гг.³³, в которой автор обращается к некоторым научным работам Николая Ивановича по этой теме. Об участии Н. И. Евгенова в работе Полярной комиссии Академии наук коротко упоминается в статье О. А. Красниковой и приводится название одного из сделанных им докладов³⁴.

Стоит выделить работу коллектива историков М. А. Емелиной, М. А. Савинова, П. А. Филина. В 2015 г. была опубликована статья о Р. Л. Самойловиче и проектах освоения Северной Земли, в которой неоднократно упоминался Н. И. Евгенов³⁵. В ней впервые был представлен ранее неизвестный факт биографии гидрографа: он сыграл важную роль в передаче ледокола «Красин» Карской товарообменной экспедиции 1929 г. и был одним из инициаторов этого решения. В 2019 г. был издан сборник документов Карских экспедиций 1920–1930-х гг., куда был включен исторический очерк М. А. Емелиной и М. А. Савинова о данных плаваниях³⁶. В нем содержится одно из первых упоминаний о том, что во время Карских экспедиций именно при Н. И. Евгенове началось формирование прообраза штабов морских операций ГУСМП.

В 2020–2021 гг. в честь 100-летия ААНИИ упомянутым коллективом историков была создана «Летопись Арктического института» в двух томах, которая стала одной из крупнейших работ по советскому и постсоветскому

³² Смирнов В. Г. Открытие Северной Земли: история, события, люди // Полярные чтения, 2014. С. 9–19.

³³ Боякова С. И. Плавания в восточном секторе Арктики в 1920-х – начале 1930-х гг. // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2010. № 1. С. 32–37.

³⁴ Красникова О. А. Академия наук и исследования в Арктике: Полярная комиссия (1914–1936) // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2019. М., 2019. С. 478–501.

³⁵ Емелина М. А., Савинов М. А. Р. Л. Самойлович: проекты экспедиции к Северной Земле // Кортик: Флот. История. Люди. 2015. Вып. 15. С. 49–57.

³⁶ Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт» / авт. сост. М. Емелина, М. Савинов, П. Филин. М., 2019.

исследованию и освоению Арктики³⁷. Важно отметить обобщающую монографию этих авторов об истории ледокола «Красин»³⁸. В ней содержатся ценные сведения о Карской экспедиции 1929 г. и экспедиции по спасению челюскинцев 1934 г., в которых участвовал Н. И. Евгенов на известном ледоколе.

В последние годы публикуются специальные исторические исследования, посвященные личности Н. И. Евгенова. В них рассматриваются вопросы формирования интересов полярного исследователя³⁹, значение его гидрографических исследований и влияние на развитие научно-оперативного обеспечения судоходства в Арктике, а также организационная работа в экспедициях⁴⁰. Также выходят работы, направленные на изучение музейных коллекций, связанных с именем Николая Ивановича⁴¹. В 2019 г. вышел документальный фильм «Белое безмолвие» (режиссер Б. Г. Дворкин), посвященный Н. И. Евгенову и повлиявший на возрождение интереса к биографии этого полярного исследователя.

После проведения историографического анализа можно сделать вывод о фактическом отсутствии в историографии работ, затрагивающих вопросы исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути, выполненных с привлечением широкого круга источников. Роль Евгенова в исследовании Арктики зачастую ограничивается краткой характеристикой или упоминанием Николая Ивановича в качестве участника или руководителя экспедиций, а также остается вне более широкого

³⁷ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Летопись Арктического института: от Севэкспедиции до ГНЦ РФ ААНИИ, 1920–2020 гг. История полярных исследований. В 2 томах. Т. 1–2. М., 2020.

³⁸ Емелина М. А. Ледокол «Красин». История, походы, люди / М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин. Калининград, 2023.

³⁹ Рудь И. А. Формирование научных интересов и ранний этап исследовательской биографии гидрографа Н. И. Евгенова (1910–1919) // Кунсткамера. 2025. № 2. С. 120 – 133.

⁴⁰ Рудь И. А. Роль Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских товарообменных экспедиций 1925–1928 годов // Исторический курьер. 2023. № 6. С. 154 – 169; Рудь И. А. Н. И. Евгенов – участник и руководитель Карских экспедиций 1925–1931 гг. // Вопросы истории естествознания и техники. 2025. Т. 46. № 4. С. 752–774.

⁴¹ Рудь И. А. Будни начальника Карской экспедиции: дневник Н. И. Евгенова 1928–1929 гг. // Полярные чтения – 2023. Арктика: история и антропология повседневности: материалы 11-й науч.-практ. конф. М., 2024. С. 232–245; Симакова Л. А. Персональный фонд Н. И. Евгенова в собрании Архангельского краеведческого музея // Беломорские чтения. Материалы VI межрегиональной науч.-практ. конф. Архангельск, 2023. С. 240–244.

исторического контекста. Информация во многих публикациях однообразна, зачастую повторяются одни и те же сведения без какой-либо новизны.

Объектом исследования является система гидрометеорологического и навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания по Северному морскому пути.

Предмет исследования – деятельность гидрографа Н. И. Евгенова в развитии навигационно-гидрографического, научно-оперативного и научно-исследовательского обеспечения судоходства на Северном морском пути.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1888 по 1964 гг., который соответствует годам жизни Н. И. Евгенова. Нижней хронологической границей является 1888 г. – год рождения полярного исследователя. В основном исследование рассматривает период научно-экспедиционной деятельности Н. И. Евгенова (1910–1938) и его исследовательскую работу в последующие годы (1938–1964). Верхней границей исследования является период 1960-х гг., когда Николай Иванович постепенно отошел от исследовательской и организационной деятельности, связанной с освоением Арктики.

Цель исследования: определить значение исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути.

Задачи исследования:

1. Отразить весь профессиональный путь Н. И. Евгенова, проанализировать ранее опубликованные материалы и выявить новые архивные документы по биографии гидрографа для заполнения лакун и «белых пятен»;
2. Определить роль Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного и навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в Арктике;
3. Показать значение организационной и научно-исследовательской деятельности Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути;
4. Проанализировать научные труды Н. И. Евгенова об исследовании северных морей и определить значение научного наследия гидрографа;

5. Раскрыть значение деятельности Н. И. Евгенова в учреждениях, которые были связаны с освоением Северного морского пути (Гидрографическое управление, Убеко–Север, Гидрографическое управление Главсевморпути и др.);
6. Выявить роль Н. И. Евгенова в работе ведомственных и межведомственных комиссий.

Методологическая основа исследования. Диссертационное исследование основано на принципах историзма и объективности, что позволяет рассмотреть участие Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути в неразрывной связи с событиями, которые происходили на Севере в 1910–1960-х гг.

Для проведения исследования были использованы специально-исторические методы. Историко-системный метод применялся для исследования организационной деятельности Н. И. Евгенова в составе учреждений, экспедиций и комиссий, связанных с освоением Северного морского пути. Указанный метод был также применен для выявления роли Н. И. Евгенова в создании системы научно-оперативного обеспечения судоходства в Арктике.

Историко-генетический метод позволил проследить развитие исследовательской и организационной деятельности Н.И. Евгенова в контексте освоения Северного морского пути. Историко-типологический метод использовался для выделения типов деятельности Н. И. Евгенова: научно-экспедиционной, организационной, исследовательской, по созданию научных трудов.

Благодаря историко-сравнительному методу удалось проанализировать состояние научного направления в Карских товарообменных экспедициях до прихода Н. И. Евгенова и после, демонстрируя заслуги гидрографа в развитии морских операций на Северном морском пути.

Использовался метод терминологического анализа, который позволил проследить развитие специального понятийного аппарата научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения навигаций по Северному морскому пути.

Терминологический анализ позволил установить, что некоторые понятия использовались Н. И. Евгеновым одним из первых («научно-оперативное обслуживание», «научно-оперативная группа», «специальное метеорологическое обслуживание» и др.), некоторые из них применяются до сих пор.

Биографический характер исследования предполагает применение методов микроистории для описания частных случаев из жизни Н.И. Евгенова, повлиявших на ход профессиональной деятельности полярного исследователя. Методы микроистории позволили дополнить биографию Н. И. Евгенова новыми сведениями.

Источниковая база исследования. При сравнительно небольшом количестве работ по теме исследовательской биографии Н. И. Евгенова исследование опирается на широкую источниковую базу. В ходе работы были использованы документы из фондов федеральных архивов РФ (РГАВМФ, РГАЭ, ГАРФ, РГИА) и Центральных архивов г. Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб, ЦГАИПД СПб, ЦГА СПб), научных учреждений (ААНИИ, РГО), музеев (РГМАА) и др. Отдельно выделим личный фонд Н. И. Евгенова (РГАЭ. Ф. 579), который содержит множество неопубликованных документов. К ним относятся: научные труды Н. И. Евгенова, дневниковые записи гидрографа и других полярных исследователей (Ф. А. Матисена, А. В. Шипчинского и др.), записные книжки из экспедиций, письма, карты, фотографии и т. д.

Охарактеризуем основные типы источников, которые были использованы в ходе исследования. Среди **актовых материалов** можно выделить постановления Совета Народных комиссаров, которые содержат информацию об организации некоторых полярных экспедиций (Особая Северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода 1932 г.), специальных комиссий (Арктическая комиссия, Комиссия по спасению челюскинцев) и др.

Делопроизводственные документы представлены отчетами, рапортами и докладами о проведенных экспедициях, которые дают сведения о об участии Н. И. Евгенова в полярных плаваниях. Некоторые из отчетов были составлены

самим Николаем Ивановичем, являвшимся руководителем полярных экспедиций. Приказы руководителей различных учреждений, ведомственная переписка и кадровые документы позволили узнать о профессиональном пути Н. И. Евгенова, порядке его перемещений на различные должности и командировках в экспедиции. Стенограммы заседаний комиссий и совещаний освещают деятельность Н. И. Евгенова в составе различных учреждений, а также его доклады и предложения.

Делопроизводственная и научно-техническая документация была выявлена в нескольких архивах и фондах учреждений. Значительный массив этих документов был обнаружен в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГАВМФ). Стоит выделить фонд Гидрографического управления ВМФ (ф. Р-180), где отложились отчеты Комитета Северного морского пути (КСМП) по Карской товарообменной экспедиции 1925 г., протоколы и журналы заседаний организаторов и участников экспедиции, переписка учреждений и др. В этом фонде содержатся документы по другим экспедициям, в которых участвовал Н. И. Евгенов: Усть-Ленским гидрографическим экспедициям 1920–1921 гг., Северной гидрографической экспедиции 1924 г. Выделим фонды учреждений, в которых Н. И. Евгенов работал в разные моменты своей профессиональной карьеры, и которые содержат документы, отражающие его деятельность. К этой группе источников можно отнести фонд Морского министерства правительства А. В. Колчака (ф. Р-1722), фонд Отдельного Северного гидрографического отряда Главного гидрографического управления (ф. Р-548) и Северной гидрографической экспедиции (ф. 739), фонд Управления по безопасности кораблевождения на Севере (Убеко-Север, ф. 457).

В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) в фонде учреждений Северного морского пути (ф. 9570) был обнаружен целый корпус делопроизводственных источников. В частности, отчеты Н. И. Евгенова по Карским экспедициям 1929 и 1930 гг., а также отчеты и доклады полярных капитанов по этим плаваниям. В фонде отложились ведомственная и межведомственная переписка КСМП, Гидрографического управления ВМС,

Арктической комиссии при СНК СССР, Гидрографического управления Главсевморпути (ГУ ГУСМП). Здесь были обнаружены отчеты и доклады по Карским экспедициям 1926–1931 гг., стенограммы совещаний при ГУ ВМС, ГУ ГУСМП, Арктической комиссии при СНК СССР и т.д. Учитывая работу Н. И. Евгенова в перечисленных учреждениях, документы указанных фондов позволили получить ценные сведения об исследовательской и организационной деятельности гидрографа. Отчеты Н. И. Евгенова по Карским экспедициям также удалось обнаружить в Государственном фонде ААНИИ (Госфонд ААНИИ). Здесь же хранятся отчеты плавучих бюро погоды Карских экспедиций 1929–1930 гг., которые были очень важны для понимания устройства и работы этих синоптических ячеек, которые впервые появились при Н. И. Евгенове в 1927 г.

Протоколы заседаний Полярной комиссии АН СССР, в которой Евгений состоял в 1924–1936 гг., были рассмотрены в Санкт-Петербургском филиале архива Академии наук (СПбФ АРАН). Здесь же были обнаружены документы, касающиеся деятельности Евгенова в Комиссии по изучению Якутской АССР. Указанные документы позволили заполнить лакуны в биографии Н. И. Евгенова относительно работы в составе этих комиссий.

В Архиве научно-технической документации (ЦГАНТД) содержится фонд Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ф. Р- 369), в котором имеются сведения о Гидрографическом секторе Всесоюзного арктического института (ВАИ), у истоков которого стоял Н. И. Евгений, и высокоширотным экспедициям на «Садко» (1935 и 1937–1938), в которых гидрограф принимал участие.

Кадровые документы, касающиеся Н. И. Евгенова, были выявлены в Центральном архиве г. Санкт-Петербурга. Личные дела гидрографа были обнаружены в Центральном государственном архиве историко-политических документов (ЦГАИПД СПб⁴²) и Центральном государственном архиве (ЦГА

⁴² Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб). Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3.

СПб⁴³). Эти документы позволили уточнить профессиональный путь Н. И. Евгенова: установить точное название учреждений и должностей.

Научный архив Русского географического общества (НА РГО) содержит личный фонд Б. А. Вилькицкого (ф. 19), где хранятся печатные записки и предварительные отчеты о деятельности Н. И. Евгенова во время участия в ГЭСЛО на зимовке 1914–1915 гг.

В *периодической и продолжающейся печати* можно выделить статьи в журналах, авторами которых являются руководители и участники полярных экспедиций, представляющие информацию о ходе плаваний, проведенных исследованиях, сделанных открытиях. Среди них можно выделить статьи самого Н. И. Евгенова⁴⁴, одного из руководителей Карских экспедиций и операций В. Г. Шибинского⁴⁵ и др. Наиболее информативными для исследования журналами стали: «Записки по гидрографии», «Бюллетень Арктического института СССР», «Советская Арктика», «Морской сборник» и др. В газетах, направленных на освещение вопросов, связанных с освоением Севера и Сибири («Правда Севера», «Сибирские огни» и др.), были обнаружены статьи с данными о полярных экспедициях.

Отдельную группу источников исследования составляют *научные труды* Н. И. Евгенова, среди которых есть как опубликованные работы гидрографа, так и неопубликованные рукописи. Результаты научно-экспедиционной деятельности Н. И. Евгенов публиковал в ходе всего периода 1920–1960-х гг. Он является автором (либо соавтором, редактором) 131 научной и научно-популярной публикации. К важнейшим опубликованным трудам Н. И. Евгенова следует отнести навигационно-гидрографические материалы, которые имели большое значение для навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в Арктике. В частности, первый атлас навигационных карт реки

⁴³ Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-6276. Оп. 256. Д. 120.

⁴⁴ Евгенов, Н. И. Морская Карская экспедиция 1929 года. // Записки по гидрографии. 1929. Т. 58. С. 73–75; Евгенов, Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин» в северо-восточный район Советской Арктики в 1934 году // Бюллетень Арктического института. 1935. № 1–2. С. 6–11.

⁴⁵ Шибинский, В. Г. Карская операция 1933 г. // Бюллетень Арктического института. 1935. № 5–6. С. 139–141; Шибинский, В. Г. Карская операция 1934 // Бюллетень Арктического института. 1935. № 5–6. С. 141–145.

Лены⁴⁶, устья реки Оленёк и бухты Тикси, «Лоция Карского моря и Новой Земли»⁴⁷, которая впервые охватила всю акваторию Карского моря и восточную часть Баренцева моря, материалы по лоции островов Врангеля и Геральд⁴⁸.

В журналах и сборниках опубликованы статьи гидрографа, в которых высказан ряд предложений по организации судоходства, применению авиации в Арктике и освоению акватории Северного морского пути⁴⁹. В научных статьях содержится отражение результатов гидрографических работ в Арктике в 1920–1930-х гг., описание ледовой обстановки и физико-географических данных Карского моря в 1920-х гг. В статье ТАСС 1932 г. Н. И. Евгенов одним из первых ввел в оборот понятие «научно-оперативное обслуживание» как обозначение отдельного направления научно-прикладных исследований в период Карских экспедиций 1920–нач. 1930-х гг.

Неопубликованные научные труды Н. И. Евгенова в значительном объеме были найдены в личном фонде ученого в РГАЭ (ф. 579). Здесь Н. И. Евгенов выступает в роли не только гидрографа и океанографа, но и как историк освоения Арктики, чем внес определенный вклад в развитие истории науки и техники относительно темы Северного морского пути. К ним относятся подробный отчет о Северо-восточной экспедиции Наркомвода, которая представлена в виде подробной монографии и планировалась к изданию ААНИИ в 1960 г., но не была опубликована. Подобной рукописью является брошюра «Первые Карские экспедиции», которая планировалась к изданию в ААНИИ в 1964 г., статья «Из воспоминаний о Карских экспедициях». В личном фонде Евгенова сохранились неопубликованные статьи, посвященные ГЭСЛО (1910–1915), о Белом и

⁴⁶ Евгенов Н. И. Атлас реки Лены от Якутска до дельты с описанием судового хода. // Труды Комиссии по изучению Якутской автономной социалистической республики. Т. 3: Материалы Экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф.А. Матисена в 1920 г. и Н.И. Евгенова в 1921 г. Ч. 2. Л., 1928.; Евгенов Н. И., Чирихин Ю. Д., Хмызников П. К. Атлас проток дельты реки Лены, низовий реки Оленека и бухты Тикси // Труды Комиссии по изучению Якутской автономной социалистической республики. Т. 3: Материалы Экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф.А. Матисена в 1920 г. и Н.И. Евгенова в 1921 г. Ч. 3. Л., 1928.

⁴⁷ Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930.

⁴⁸ Евгенов Н. И. Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд. Л., 1937.

⁴⁹ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни севера Восточной Сибири // Записки по гидрографии. 1924. Т. 48. С. 3 – 76; Евгенов Н. И. Самолет на службе Северного морского пути // Воздушные пути Севера: Сборник статей, посвященный вопросам освоения Севера. М.: Советская Азия, 1933. С. 139–166.

Чукотском морях. Одним из главных трудов Н. И. Евгенова, который имеет отдельную историю публикации является двухтомная монография о Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг. Рукопись первого тома, который содержит описание экспедиции, была опубликована в 2012–2013 гг., в рукописном варианте хранится в Научном архиве РГО (ф. 19). Рукопись второго тома, содержащего материалы наблюдений экспедиций, хранится в Госфонде ААНИИ и не издана до сих пор.

В исследовании использовались *источники личного происхождения*. В фонде Российского государственного музея Арктики и Антарктики хранятся записные книжки и дневники Н. И. Евгенова из Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г., Карских экспедиций, письма гидрографа, неопубликованные дневники врача Карских экспедиций А. С. Чечулина.

Наиболее многочисленными стали опубликованные источники личного происхождения, в которых содержатся сведения об исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова. В первую очередь, это воспоминания участников различных экспедиций, в которых принимал участие Николай Иванович: ГЭСЛО⁵⁰, Северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода⁵¹, высокоширотные экспедиции на ледокольном пароходе «Садко»⁵². Также это мемуары других полярных исследователей и участников экспедиций в Арктику, которые упоминали о работе с Н. И. Евгеновым⁵³.

Одним из важнейших опубликованных источников по исследовательской и научно-организационной деятельности Н. И. Евгенова являются воспоминания супруги ученого, Наталии Николаевны Евгеновой, «Студеные вахты»⁵⁴.

⁵⁰ Арнгольд Э. Е. Плавание транспорта «Вайгач» в Северном Ледовитом океане в 1911 году. СПб., 1913; Старокадомский Л. М. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане: плавание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913 г. Петроград, 1915; Арнгольд Э. Е. По заветному пути: Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. Л., 1929; Старокадомский Л. М. Экспедиция в Северный Ледовитый океан. М., Л., 1946; Старокадомский Л. М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане: воспоминания участника гидрографической экспедиции. М., 1953; Мизин В. Г. В северных широтах. Харьков, 1971.

⁵¹ Бочек А. П. Особая северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода // Морской флот. № 8. 1972. С. 24–27.

⁵² Буйницкий В. Х. 812 дней во льдах дрейфа. М., Л., 1945.

⁵³ Итин В. А. Выход к морю: очерки. Новосибирск, 1935; Обручев С. В. На самолете в восточной Арктике. Л., 1934; Обручев С. В. В неизведанные края. Путешествия на Север. 1917–1930 гг. М., 1954.

⁵⁴ Евгенова Н. Н. Студеные вахты: воспоминания об исследователе Арктики. СПб., 2006.

Мемуары, которые она завершила в 1970-е гг., были изданы лишь в 2006 г., с некоторыми дополнениями дочери Ирины Николаевны Евгеновой. Использование материалов семейного архива Евгеновых, архивных документов и более поздних публикаций фактически превратили воспоминания в полноценную монографию о гидрографе. «Студеные вахты» освещают основные жизненные этапы Н. И. Евгенова: становление Н. И. Евгенова как моряка и полярного исследователя, участника Первой мировой войны, основной период его карьеры в Арктике в 1920–1930-е гг., заключение в 1938–1943 г., работу в послевоенное время. Особенно ценным в данной работе является приведенный список трудов и публикаций Н. И. Евгенова (103 позиции) хронологически упорядоченный с 1921 по 1985 гг. По причине того, что книга создавалась в советское время, без подробностей описана служба при правительстве А. В. Колчака в период Гражданской войны. Имеются и другие лакуны, например, в области работы Н. И. Евгенова на посту начальника Управления по безопасности кораблевождения на Севере (Убеко-Север) в 1923–1924 гг. и постоянного члена Полярной комиссии АН СССР в 1924–1936 гг. Однако на данный момент «Студеные вахты» остаются наиболее полным произведением о гидрографе Н. И. Евгенове.

В отдельную группу можно выделить опубликованные *сборники документов*, которые содержат сведения о научной работе Н. И. Евгенова в полярных экспедициях. За последние годы было выпущено несколько сборников документов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг.⁵⁵, а также сборник дневников ее участников⁵⁶, среди которых есть дневник Н. И. Евгенова. В 2019 г. были опубликованы документы частного архива компании «Совфрахт» периода Карских экспедиций и операций 1920–1930-х гг.⁵⁷. Здесь содержатся нормативные, делопроизводственные и научно-

⁵⁵ Забытые герои Арктики: люди и ледоколы / авт.-сост. Н. А. Кузнецов. М., 2018; Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, 1914–1915: сборник документов / отв. сост. Р. Г. Гагкуев; науч. ред. В. Г. Смирнов. М., 2022.

⁵⁶ Дневники участников Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана. 1910–1915 гг. / научн. ред. В. Г. Смирнов, сост. И подготовка коммент.: Р. Г. Гагкуев, В. Г. Смирнов, Н. А. Кузнецов. М., 2025.

⁵⁷ Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт» / авт. сост. М. Емелина, М. Савинов, П. Филин. М., 2019.

технические документы некоторых из этих экспедиций, участие в которых с 1925 по 1931 гг. является отдельным периодом в профессиональной биографии Н. И. Евгенова.

Научная новизна исследования. Диссертационное исследование является первой специальной исторической работой по изучению исследовательской и организационной деятельности Н. И. Евгенова в освоении Северного морского пути. Роль Н. И. Евгенова как одного из крупнейших гидрографов Арктики первой трети XX в. недостаточно раскрыта в литературе. В ходе исследования удалось установить весь профессиональный путь Н. И. Евгенова: организации и структуры, в которых работал гидрограф, названия должностей, которые он занимал.

Выявлен вклад Николая Ивановича в становлении научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике в 1920–1930-е гг. и развитии первых крупных транспортных операций на Северном морском пути. Установлено, что Евгений являлся одним из первых специалистов ледовой разведки (морской и авиационной), который широко применял ее во время транспортных операций на Северном морском пути и внес значительный вклад в применение этой деятельности.

Доказано, что при Н. И. Евгенове сформировались организационные структуры научно-оперативного обеспечения, которые закрепились и получили распространение в будущем: плавучие бюро-погоды на судах-лидерах экспедиций, научно-оперативные группы при начальниках экспедиций, прообраз будущих штабов морских операций Главсевморпути.

После проведенного исследования были заполнены другие лакуны, связанные с работой гидрографа в некоторых учреждениях (Убеко-Север) и комиссиях (Полярная комиссия АН СССР, Якуткомиссия) по изучению Арктики. Была исследована ранее почти неизвестная роль Николая Ивановича в создании Гидрографического сектора ВАИ и Гидрографического управления ГУСМП, некоторые подробности о его научной работе в период заключения в лагерях и послевоенная деятельность. Удалось выявить 6 научных работ Н. И. Евгенова,

отсутствующих во всех опубликованных списках трудов Николая Ивановича, о которых ранее не было известно.

Важно отметить, что сведения о Н. И. Евгенове фрагментарно содержатся во многих монографиях, статьях в журналах, сборниках и газет. Представленное диссертационное исследование во многом преодолевает эту проблему и обобщает в рамках одной работы в одной работе большой массив как опубликованных сведений о Евгенове, так и новые данные архивных документов.

Положения, выносимые на защиту:

1. Участие Н. И. Евгенова в ГЭСЛО в 1913–1915 гг., в ходе которой он стал одним из первооткрывателей Северной Земли и одним из первопроходцев Северного морского пути, позволило ему зарекомендовать себя в качестве полярного исследователя еще до революционных событий 1917 г. Будучи лояльным к советской власти это позволило Н. И. Евгенову стать заметной фигурой в исследованиях Арктики в советский период. Уже в начале 1920-х гг. Евгенов занимал руководящие посты в полярных экспедициях в устье Лены и на Новой Земле и стал создателем первого в мире атласа навигационных карт реки Лены.
2. В период 1925–1932 гг. Н. И. Евгенов внес большой вклад в развитие транспортных операций на различных участках Северного морского пути – Карских экспедиций (западная часть) и Северо-восточной экспедиции Наркомвода (восточная часть). Под руководством Н. И. Евгенова эти операции в основном завершились безаварийно, выполняя поставленные задачи.
3. Н. И. Евгенов внес значительный вклад в развитие научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике. При нем активно применялась ледовая разведка, было создано первое в СССР бюро погоды на судне-лидере экспедиции, появились научно-оперативные группы, в комплектовании которых он принимал личное участие. При Евгенове в

Карских экспедициях 1929–1931 гг. был создан прообраз штабов морских операций, который включал оперативных и научных сотрудников.

4. Н. И. Евгенов являлся одним из организаторов полярной гидрографии. Он сыграл важную роль в организации и институционализации Гидрографического сектора ВАИ и Гидрографического управления ГУСМП.
5. В экспедиции на ледоколе «Красин» (1934) и первых советских высокоширотных экспедициях на судне «Садко» (1935, 1937–1938) Н. И. Евгенов руководил гидрографическими исследованиями в ранее практически неизученных районах Северного Ледовитого океана.
6. Н. И. Евгенов внёс значительный вклад в создание навигационно-гидрографических материалов для обеспечения судоходства по Северному морскому пути. Он стал одним из авторов атласа навигационных карт реки Лены, создателем первой в мире лоции всей акватории Карского моря и материалов по лоции в районе острова Врангеля и острова Геральд.
7. Несмотря на окончание активной научно-экспедиционной деятельности после своего ареста в 1938 г., Н. И. Евгенов принимал участие в создании значимых научных трудов в послевоенное время. Он возглавлял разработку новой терминологии и классификации льдов в 1950-е гг., внес большой вклад в создание двухтомной монографии по научному наследию ГЭСЛО 1910–1915 гг.

Теоретическая и практическая значимость исследования.

Теоретическая значимость исследования заключается в обнаружении множества важных сведений по истории полярных исследований периода 1910–1960-х гг., обладающих новизной, которые могут стать основой для более широкого изучения вопросов, связанных с освоением Северного морского пути в этот период.

Практическая значимость связана с возможностью создания лекций и докладов о полярных исследователях первой половины XX века для школьников, курсантов, студентов и интересующихся темой полярных исследований.

Апробация результатов исследования. За период подготовки диссертационного исследования его результаты и основные положения были представлены на десяти научных конференциях и на заседании Полярной комиссии Русского географического общества в феврале 2025 г. Во время работы над диссертацией было подготовлено девять публикаций, три из которых размещены в журналах из перечня Высшей аттестационной комиссии (ВАК). В 2023 и 2024 гг. в Российском государственном музее Арктики и Антарктики (РГМАА) был создан цикл из двух выставок под названием «Принцип действия», посвященных гидрометеорологическим приборам, где были использованы некоторые положения данного диссертационного исследования. За период подготовки представленной работы неоднократно были прочитаны лекции в библиотеках и лекториях г. Санкт-Петербурга о деятельности Н. И. Евгенова и освоении Северного морского пути.

Структура работы. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, списка терминов и приложений.

Первая глава посвящена становлению Н. И. Евгенова как полярного гидрографа, формированию его научных интересов и направлений деятельности в Арктике, его участию в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913–1915 гг. и первых советских полярных экспедициях в 1920–1924 гг. Основное внимание в главе уделено научной деятельности и навигационно-гидрографическим аспектам работы Н. И. Евгенова, которые имели важное значение для обследования участков Северного морского пути и развития судоходства в этих районах Арктики. В параграфе 1.4. сказано о деятельности Н. И. Евгенова на посту начальника Убеко-Север – филиала Гидрографического управления на Европейском Севере. Этот период биографии Н. И. Евгенова является абсолютно неосвещенным в историографии выбранной темы.

Вторая глава посвящена периоду биографии Н. И. Евгенова, когда он являлся начальником ледовой разведки Карской экспедиции 1925 г., а в период

1926–1931 гг. – руководителем этих плаваний. В главе показано, как Н. И. Евгенов в течение ряда лет осуществлял руководство Карскими экспедициями. В главе подробно рассматривается становление научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике: системного применения методов визуальной ледовой разведки с борта судна и самолета, долгосрочное и краткосрочное синоптическое и ледовое прогнозирование. Представлено создание новых организационных форм для подобного обеспечения – плавучего бюро погоды, впервые созданного именно при Н. И. Евгенове, и авиаотрядов ледовой разведки, которыми руководил Н. И. Евгенов, и даже совершал полеты вместе с летчиками в качестве ледового наблюдателя. Именно при Н. И. Евгенове Карские экспедиции многократно укрупнились и перешли на качественно новый уровень, поэтому роль гидрографа в этом процессе заслуживает большого внимания.

Длительное пребывание Н. И. Евгенова на посту начальника Карских экспедиций и его эффективная работа имеют большое значение, потому что полярный исследователь косвенным образом после своего ухода из Карских экспедиций повлиял на создание новых должностей начальника ледовой проводки и начальника морских операций. Уделяется внимание тому, как опыт научно-оперативного обеспечения судоходства был перенесен Н. И. Евгеновым на другие участки Севморпути, в частности, на восток Арктики в ходе Северо-Восточной полярной экспедиции Наркомвода 1932 г.

В главе также освещается работа Н. И. Евгенова по организации научно-исследовательского направления в Карских экспедициях и навигационно-гидрографическое освещение маршрутов в Карском море, которое завершилось созданием первой лоции Карского моря.

В *третьей главе* освещена деятельность Н. И. Евгенова в организации полярной гидрографии в СССР и работа в Гидрографическом управлении Главсевморпути. Это управление было одним из важнейших в структуре ГУСМП и создано в 1933 г. при участии Н. И. Евгенова, что фактически не отражено в научной литературе.

В главе рассматривается деятельность Н. И. Евгенова в период своего заключения и ссылки в лагерях (1938–1944), а также в послевоенное время (1945–1964). В этот период деятельность гидрографа была связана с Гидрометеорологической обсерваторией Управления Гидрометслужбы Беломорской военной флотилии (1944–1946), Ленинградским гидрометеорологическим институтом (1947–1951) и Ленинградским отделением океанографического института (1950–1961). Послевоенный период в профессиональной биографии Н. И. Евгенова ознаменовался его возвращением к масштабной научной деятельности. В это время Николай Иванович возглавил работы по созданию единой для всех морей СССР терминологии и классификации льдов (1954), создал двухтомную обобщающую монографию о Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1910–1915). В итоге после себя Н. И. Евгенов оставил богатое научное наследие, которое нуждается в исследовании и осмыслении.

Глава 1. Формирование научных интересов и направлений деятельности Н. И. Евгенова в Арктике (1910–1924 гг.)

1.1. Становление полярного исследователя и участие в первом арктическом плавании

Николай Иванович Евгенов родился в селе Собацьи Горбы (ныне – Пахотная Горка) Новгородской губернии 14 августа (2 августа по старому стилю⁵⁸) 1888 г, что указано в метрической книге Слутской церкви Новгородского уезда⁵⁹. Крещение Н. И. Евгенова состоялось 27 августа того же года (15 августа по старому стилю)⁶⁰.

Отцом Николая Ивановича Евгенова являлся статский советник Иван Михайлович Евгенов (1848–1904) – сын потомственного священника Костромской губернии Михаила Ивановича Евгенова⁶¹. Иван Михайлович в 1873 г. окончил Санкт-Петербургский историко-филологический институт, после чего преподавал классические языки в Рижской Александровский гимназии, а затем в Петербургской гимназии Императорского Человеколюбивого общества⁶². В 1884 г. И. М. Евгенов был назначен инспектором Новгородской классической губернской гимназии, а в 1893 г. – директором Нарвской мужской гимназии⁶³. 1 июня 1885 г. он был произведен в чин статского советника. И. М. Евгенов посвятил развитию народного образования почти 30 лет и неоднократно награждался орденами (орденом Св. Владимира 4-й, 3-й ст., орденом Св. Анны 3-й и 2-й ст., орденом Св. Станислава 3-й и 2-й ст.)⁶⁴. 3 декабря

⁵⁸ В некоторых источниках и сети Интернет можно встретить дату рождения Н. И. Евгенова 15 августа, что является неточностью. Далее даты событий приводятся по новому стилю.

⁵⁹ Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 432. Оп. 5. Д. 7304. Л. 2.

⁶⁰ Там же.

⁶¹ Иереи шуйского уезда владимирской губернии (XIX в. – 1918 г.). Историко-генеалогический справочник. / авт. сост. О. И. Захарова. Иваново, 2003. С. 188.

⁶² Евгенова Н. И. Студеные вахты (воспоминания об исследователе Арктики). СПб, 2006. С. 173.

⁶³ РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 7304. Л. 2.

⁶⁴ Рудь И. А. Формирование научных интересов и ранний этап исследовательской биографии гидрографа Н. И. Евгенова (1910–1919) // Кунсткамера. 2025. № 2. С. 123.

1898 г. И. М. Евгенову было пожаловано потомственное дворянство, о чем свидетельствуют документы Департамента герольдии⁶⁵. Иван Михайлович Евгенов дослужился до чина действительного статского советника и умер в 1904 году, о чем сообщает аттестационная тетрадь Н. И. Евгенова времен Морского кадетского корпуса⁶⁶.

Мать, Вера Григорьевна Евгенова, (в девичестве – Епифанова, 1863–1953), являлась старшей дочерью в многодетной семье небогатого купца⁶⁷. В середине 1880-х гг. вышла замуж за И. М. Евгенова, вдовца с малолетним сыном Евгением. В 1888 г. в семье родился сын Николай, а затем дочери Александра (1895–1976) и Вера (1899–1953).

После назначения И. М. Евгенова директором Нарвской мужской гимназии в 1893 г. семье пришлось переехать. В устье реки Наровы молодой Николай Евгенов совершал свои первые плавания на лодке, а в 1898 г. увидел посетившего Нарву вице-адмирала Степана Осиповича Макарова – одного из инициаторов освоения Арктики. Затем юноша увлекся морской художественной литературой, что пробудило в нём желание стать военным моряком и поступить в Морской кадетский корпус.

Отметим, что в советское время семейное происхождение Н. И. Евгенова подробно в литературе не раскрывалось (вероятно, по идеологическим причинам), а дальнейшее поступление в Морской кадетский корпус, куда в основном принимали детей дворянского происхождения, объяснялось лишь рвением Николая к морской службе. Во многом именно дворянское происхождение Н. И. Евгенова повлияло на то, что ему удалось получить возможность поступить в элитное военно-морское учебное учреждение.

Как было показано, Николай Иванович происходил из сухопутной семьи, преимущественно священников, и подобное желание у Ивана Михайловича было встречено негативно. Среди родственников не было военных и военных моряков, а И. М. Евгенов желал, чтобы Николай пошел по его стопам и

⁶⁵ РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 7304. Л. 2.

⁶⁶ Там же. Оп. 2. Д. 694. Л. 2.

⁶⁷ Евгенова Н. И. Студеные вахты... С. 173.

последовал примеру своего сводного брата Евгения, окончившего исторический факультет Петербургского университета⁶⁸. В конечном итоге отец смягчился и дал свое разрешение, но с условием высокой успеваемости, чтобы за учебу не пришлось платить. После окончания трёх классов Нарвской мужской гимназии в сентябре 1902 г. Николай Иванович Евгенов был зачислен в Морской кадетский корпус по 2-му разряду на казенный счет в младший общий класс⁶⁹.

В Морском кадетском корпусе Н.И. Евгенов полностью посвятил себя обучению военно-морской службе, изучал иностранные языки (французский и английский) и общие предметы. Николай Иванович учился хорошо и по итогам года всегда получал положительную характеристику при аттестации. Евгенова характеризовали как очень воспитанного, религиозного, скромного юношу, но при этом очень прилежного, любящего свое дело и способного к наукам⁷⁰. Последнее вызывает особый интерес. Если семью Евгеновых нельзя было назвать военно-морской, то с уверенностью можно отметить ее тесную связь с наукой. Иван Михайлович Евгенов преподавал и активно содействовал развитию народного образования, старший сын Евгений получил историческое образование, дочь Александра впоследствии стала геологом и длительное время работала в изыскательских партиях, а затем в Геологическом музее ВСЕГЕИ⁷¹. Дочь Вера Ивановна – востоковед и кандидат филологических наук, являлась вторым ученым в семье после Николая Ивановича. Неудивительно, что Н. И. Евгенов стал не только военным моряком, но и исследователем арктических морей.

По итогам шестилетнего обучения в Морском кадетском корпусе 6 мая 1908 г. (по старому стилю) Н. И. Евгенов был произведен в корабельные гардемарины⁷² и назначен в специальный Балтийский отряд, созданный после Русско-японской войны. В него вошли некоторые уцелевшие после войны боевые корабли (линкоры «Слава», «Цесаревич», крейсер «Богатырь» и др.), на

⁶⁸ Семейная история более подробно изложена в воспоминаниях Н. Н. Евгеновой: Студеные вахты... С. 8, 173.

⁶⁹ РГАВМФ. Ф. 432 Оп. 2 Д. 694. Л. 1 об.

⁷⁰ Там же. Л. 13 об. – 14.

⁷¹ Евгенова Н. И. Студеные вахты... С. 173.

⁷² РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 2. Д. 694. Л. 18.

которых проводились подготовка командного состава и ежегодные зимние плавания за границу⁷³. Для завершения обучения в 1908–1909 гг. он участвовал в учебно-практическом плавании отряда на линкоре «Слава», в ходе которого русские моряки 29 декабря 1909 г. застали разрушительное землетрясение в итальянском городе Мессина. Экипажи русских кораблей лично участвовали в разборе завалов и оказывали помощь пострадавшим, в чем помимо Н. И. Евгенова отличился полярный исследователь, врач А. А. Бунге⁷⁴. За это Евгений в 1911 г. получил свою первую награду – серебряную медаль «За спасение жителей Мессины. 28 декабря 1908 г.»⁷⁵.

После успешного прохождения учебно-практического плавания Евгений был произведен в мичманы и 29 апреля 1909 г. зачислен в личный состав Балтийского флота⁷⁶. Далее он несколько месяцев служил на учебном судне «Верный», на котором зимой 1909/1910 гг. не состоялся запланированный атлантический поход. В начале 1910 г. Николай Иванович перешел с «Верного» на посыльное судно «Бакан», и был направлен в свое первое полярное плавание. В вахтенных журналах «Бакана» плавание именовалось кампанией⁷⁷, которое проходило под руководством капитана 2-го ранга Д. Ф. Мантурова для охраны промыслов и северных берегов Европейской России. Термин «кампания» в данном случае использовался в значении плавания судна военно-морского флота.

Это был один из многих пограничных рейсов русских военных судов на Севере, связанный с защитой поморских промыслов в районе Баренцева моря, хотя система охраны русских северных вод от браконьерства оставалась недостаточно организованной. Прежде чем перейти к описанию плавания «Бакана» в 1910 г., необходимо объяснить, чем была вызвана организация данной кампании.

⁷³ Петров М. А. Подготовка России к мировой войне на море. М., Л. С. 127.

⁷⁴ Евгенова Н. И. Студеные вахты... С. 16–17.

⁷⁵ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 8.

⁷⁶ РГАВМФ. Ф. Р-1722. Оп. 5. Д. 313. Л. 1 об.

⁷⁷ Там же. Ф. 870. Оп. 1. Д. 44466. Л. 17.

С 1860-х гг. начал возрастать интерес к освоению биоресурсов Мурманского побережья и Баренцева моря. Это привело к тому что в Баренцевом и Карском морях, а также на Новой Земле часто незаконно пребывали иностранные промышленники, в первую очередь норвежские рыболовы и зверобои. В 1870-х гг. норвежские зверобои активизировали свои промыслы в районе Новой Земли, из-за чего поморы, выходявшие из замерзающего Белого моря позднее, постепенно вытеснялись с архипелага⁷⁸. В 1878 г., благодаря обращению архангельского губернатора Н. П. Игнатьева к министру внутренних дел с целью приобретения двух винтовых шхун для мурманского крейсирования, были предприняты первые робкие попытки организовать патрулирование морских границ. Министр внутренних дел М. Т. Лорис-Меликов поддержал предложение направить в северные моря военное судно, и в 1880-е гг. на Севере осуществлялось патрулирование силами нескольких парусно-паровых шхун⁷⁹. В 1890-е гг. охрана Мурманского и Баренцева моря была усилена крейсерами II ранга «Наездник», «Вестник», «Джигит», «Самоед». Однако данная политика не увенчалась успехом по причине нерешительности в вопросе наделения существенными полномочиями патрулирующих тихоходных судов.

С 1906 г. наблюдался устойчивый рост интереса английских рыболовов к району промыслов на Мурмане и полуострове Канин. С 1906 по 1911 гг. количество рейсов английских судов выросло более чем в 7 раз, с 41 в 1906 г. до 306 в 1911 г.⁸⁰. Важно отметить присутствие норвежских промышленников в районе Новой Земли, которые создавали зимовья на архипелаге, часто в заброшенных поморских избах или поблизости. Из-за отсутствия решительных действий в пресечении действий норвежских промышленников, они все чаще воспринимали Новую Землю как ничейную территорию. Особенно это касалось Северного острова архипелага Новая Земля. В 1909 г. экспедиция Ю.В. Крамера на пароходе «Королева Ольга Константиновна», в которой принял участие

⁷⁸ Третьякова С. Н. Охранное крейсерство в северных морях европейской части Российской империи // Морской сборник. № 4, 2022. С. 86.

⁷⁹ Там же. С. 87.

⁸⁰ Давыдов Р. А. Российский опыт определения границ территориальных вод и охраны морских ресурсов в Евро-Атлантическом регионе. Архангельск, 2009. С. 86.

В. А. Русанов, обнаружила норвежское становище в Крестовой губе. По завершении экспедиции добытые сведения были доложены архангельскому губернатору И. В. Сосновскому, который сообщил в МИД о факте обнаружения норвежцев и незаконного промысла, которых экспедиция арестовать не могла⁸¹.

Политика умиротворения, которую десятилетиями проводил российский МИД, в итоге привела к резолюции Союза шкиперов Тромсё от 9 февраля 1910 г. (по новому стилю), ставшей сильным ударом по авторитету русских властей, требующим ответной реакции. В норвежской резолюции было заявлено, что Новая Земля к северу от пролива Маточкин Шар, а также архипелагов Шпицберген и Земля Франца-Иосифа являются ничейными, поскольку с 1860-х норвежские промышленники ни разу не преследовались российскими властями⁸². О ситуации было доложено императору Николаю II, который принял решение положить конец незаконному пребыванию норвежцев на Новой Земле. По сведениям историка Р. А. Давыдова, кризис был разрешен родственными договоренностями императора Николая II и норвежского короля Хокона VII, а операцию по выселению норвежцев из Крестовой и Архангельской губ решили отложить до следующего лета. Однако судовые журналы «Бакана» свидетельствуют, что судно было направлено в 1910 г. на охрану русских промыслов и обследование норвежских становищ на Новой Земле⁸³. Таким образом, из-за активизации иностранных браконьеров в районе Баренцева моря русское правительство обратило внимание на освоение биоресурсов этого региона и необходимость развития собственных промыслов.

В 1898 г. крейсер «Самоед» был заменен на Севере новым военным транспортом «Бакан», построенным на Невских верфях в 1896 г. Это судно изначально строилось для Балтийского флота, но в 1898 г. было направлено в первое патрулирование в Арктике. Принимал участие «Бакан» и в научных экспедициях, например, Русско-шведской градусной экспедиции 1899–1900 гг.

⁸¹ Давыдов Р. А. Российский опыт определения границ территориальных вод и охраны морских ресурсов в Евро-Атлантическом регионе. Архангельск, 2009. С. 94.

⁸² Там же. С. 91–92.

⁸³ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 44466–44472.

на Шпицбергене. С 1909 г. «Бакан» был переведен в класс посыльных судов и в 1910–1914 гг. был единственным охранным судном на Севере, где сильно уступал в скорости судам норвежских и английских браконьеров, не представляя для них особой угрозы⁸⁴. Тем не менее, в указанный период на его борту регулярно совершалось патрулирование.

Кампания «Бакана» под командованием Д. Ф. Мантурова была начата согласно приказу командира Петербургского порта от 22 апреля (5 мая по новому стилю) 1910 г⁸⁵. Всего в плавании приняло участие 85 человек: 8 офицеров и 77 членов экипажа⁸⁶. В качестве вахтенного начальника в плавании принял участие мичман Н. И. Евгенов. Вместе с ним вахтенные обязанности исполняли штурманский офицер, лейтенант Н. Н. Коркунов, старший штурман, мичман Серебренников, ревизор, мичман Э. Ч. Садовский и мичман фон Зонн.

О кампании судна «Бакан» 1910 г. известно немного. В литературе представлены отрывочные сведения, имеются неточности, поэтому подробнее остановимся на событиях данного похода. Основным источником о данном плавании являются вахтенные журналы «Бакана», дающие сведения о маршруте, гидрологических исследованиях, обнаружении норвежских становищ и прочих событиях кампании. Сначала судно совершило переход по маршруту: Санкт-Петербург – Кронштадт – Берген – Александровск – Архангельск. 8 июля (по старому стилю) «Бакан» направился к Новой Земле и в становище Малые Кармакулы «Бакан» встретил судно «Наездник».

Всего на «Бакане» было совершено два патрулирования. С 8 по 29 июля (по старому стилю) продолжалось патрулирование по маршруту: Большие Кармакулы – Крестовая губа – Горбовы острова – остров Панкратьева – Крестовая губа – Соломбала. Второе крейсирование проходило с 24 авг (ст) по 4 (ст) сентября, во время которого «Бакан» вошел в Югорский Шар, посетил село Хабарово, вышел в Карское море и обогнул восточное побережье острова

⁸⁴ Третьякова. Охранное крейсерство в северных морях европейской части Российской империи // Морской сборник. № 4, 2022. С. 90.

⁸⁵ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 44466. Л. 17.

⁸⁶ Там же. Л. 24–27.

Вайгач, достигнув его северной оконечности – мыса Болванский нос. У входа в пролив Карские ворота судно повернуло обратно и вышло из Карского моря через Югорский Шар. 18 сентября «Бакан» пришвартовался у Соломбальской стенки и 28 сентября направился в Петербург. Кампания официально была завершена 8 ноября после прибытия судна в Либаву.

Одним из главных событий этого похода являлось обнаружение норвежских становищ на Новой Земле и арест незаконного промысла. Пограничный рейд 4 и 7 августа 1910 г. позволил выявить расположение двух норвежских становищ на Новой Земле: хижину на Заячьем острове (Горбовы острова) и избу на мысе Прокофьева в Крестовой губе⁸⁷. На борту «Бакана» 23 июня приказом командира Д. Ф. Мантурова была создана судовая комиссия, которая выполняла обследования данных стоянок. Людей в становищах обнаружить не удалось, но на принадлежность промысловиков к Норвегии указывали клейма Кристиании и Тромсё на бочках. В Крестовой губе внутри избы были обнаружены портреты правящих особ норвежского дома. В этих становищах комиссия в совокупности арестовала 5 шкур белых медведей, 3 бочки с ворванью, бочку с тюленьими шкурами, 24 бочки с солью, документы и шляпку⁸⁸. Арестованное имущество было доставлено в Архангельск.

По приказу Морского министерства, основанному на изменении статьи Таможенного Устава о расширении морской полосы с 3 миль до 12 миль, командир «Бакана» задержал английский рыболовецкий траулер «Онвардго», что позже было признано неправомерным. Дело рассматривалось даже на одном из заседаний Совета министров, который постановил, что задержание состоялось за пределами территориальных вод и без уведомления иностранных держав, чьи моряки были задержаны⁸⁹. Отметим, что арест судна «Онвардго» отмечается в воспоминаниях Н. Н. Евгеновой⁹⁰ и документах Совета министров⁹¹, однако

⁸⁷ РГАВМФ. Ф. 870 Оп. 1. Д. 44469. Л. 26, 41–42.

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ Третьякова. Охранное крейсерство в северных морях европейской части Российской империи // Морской сборник. № 4, 2022. С. 91.

⁹⁰ Об этом см.: Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 20.

⁹¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1276. Оп. 6 Д. 507.

вахтенные журналы «Бакана» кампании 1910 г. не содержат упоминаний об этом происшествии.

Помимо крейсирования на борту «Бакана» выполнялись научные наблюдения, и во время этого плавания Н. И. Евгенов впервые попробовал себя в гидрологических наблюдениях в Арктике. На всем протяжении экспедиции вахтенные офицеры проводили гидрометеорологические наблюдения: измеряли температуру воздуха, воды, атмосферное давление. В вахтенном журнале Евгенов отмечал проведение гидрологических работ: использование глубомера Клаузена для измерения глубин, определение состава и характера донного грунта⁹². Также осуществлялись промерные работы с помощью лотов Томсона, Клаузена⁹³ и Джемса. Промерные работы проводились у Северного острова Новой Земли, в районах Крестовой губы, Горбовых островов, на пути к Архангельской губе, а также в Карском море в районе острова Вайгач.

Н. И. Евгенов совместно с судовым врачом А. М. Лабода производил поверхностные и глубоководные океанографические наблюдения на отдельных станциях в Баренцевом море и в южной части Карского моря⁹⁴. В районе Горбовых островов «Бакан» сел на мель, и в течение нескольких часов Евгенову удалось провести первые самостоятельные гидрографические наблюдения в Арктике, в частности – промеры глубин⁹⁵. Помимо гидрологических исследований Евгенов поучаствовал и в картографической работе, уточнив карту Паньковой Земли, находящейся непосредственно перед входом в пролив Маточкин Шар. Таким образом, кампания «Бакана» реализовалась не только в охране северных вод России, но и носила характер научно-исследовательской экспедиции.

Одним из главных достижений плавания на «Бакане» в 1910 г. в литературе выделяют маршрут данного судна, который доходил до Оранских островов, т.е. почти до северной оконечности Новой Земли. Однако, благодаря работе с

⁹² РГАВМФ. Ф. 870 Оп. 1. Д. 44470. Л. 52.

⁹³ Там же. Д. 44468. Л. 91.

⁹⁴ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 472.

⁹⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 21.

вахтенными журналами «Бакана», следует уточнить пройденный путь: судно шло вдоль западного побережья Новой Земли и встретило льды у островов Панкратьева, что значительно южнее заявленного⁹⁶.

Спустившись к югу в Крестовую губу, команда «Бакана» встретила будущего начальника русской экспедиции к Северному полюсу, гидрографа Г. Я. Седова и полярного исследователя, художника Н. В. Пинегина, которые занимались исследованиями на Новой Земле. Эта встреча оказала влияние на Н. И. Евгенова, и как в своих воспоминаниях указывала его супруга Н. Н. Евгенова, навсегда Николаю Ивановичу запомнились слова известного полярного исследователя: «На Севере столько интересных дорог, что не знаешь, по какой идти»⁹⁷. Но стоит вновь отметить, что встреча с Седовым и Пинегиним не отражена в вахтенном журнале «Бакана».

Во второй части плавания «Бакан» дошел до пролива Югорский Шар, который был свободен ото льда, и экспедиция двинулась далее на восток. Так состоялось знакомство Н. И. Евгенова с малоизученным в то время Карским морем, исследованию которого он посвятит в дальнейшем значительную часть своей научно-экспедиционной деятельности и сделает много для развития судоходства в этом море, о чем будет сказано в следующих главах.

3 ноября 1910 г. «Бакан» вернулся в Либаву, где плавание завершилось. Благодаря данной кампании Н. И. Евгенов получил опыт гидрологических исследований в Баренцевом и Карском морях и еще больше заинтересовался изучением Арктики. После возвращения Николай Иванович поступил во Временный Штурманский офицерский класс при Главном гидрографическом управлении (ГГУ), в котором обучался в 1911–1912 г. и успешно окончил в 1912 г. , получив специальности штурмана I разряда и гидрографа⁹⁸. После плавания на «Бакане» он в качестве старшего штурмана дважды ходил в Англию на судне «Анадырь», служил на крейсере «Паллада» и учебном судне «Океан».

⁹⁶ РГАВМФ. Ф. 870 Оп. 1. Д. 44469. Л. 26.

⁹⁷ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 20.

⁹⁸ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3.

В конце года, 6 декабря 1912 г., высочайшим указом Н. И. Евгенов был произведен в лейтенанты⁹⁹.

Таким образом, экспедиция на судне «Бакан» в 1910 г. в значительной степени повлияла на формирование научных интересов Н. И. Евгенова и его становление как полярного исследователя. Проведенные работы по уточнению морской навигационной карты в районе пролива Маточкин Шар, обработка наблюдений в Баренцевом и южной части Карского морей вдохновили Н. И. Евгенова в будущем продолжить заниматься исследованием Заполярья. Следующим подобным плаванием для Николая Ивановича стала масштабная Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) 1910 – 1915 гг. Если в 1910 г. Евгенов впервые познакомился с мореплаванием в Арктике, то во время ГЭСЛО, к которой он присоединился в 1913 г.¹⁰⁰, ему удалось лично проявить себя в проведении более крупных исследований в области гидрографии, аэрологии, картографии, а также получить бесценный опыт арктической зимовки и прохождения всего Северного морского пути.

1.2. Участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1913 – 1915 гг.)

После поражения в Русско-японской войне в 1905 г. царское правительство обратило внимание на исследование и освоение еще одного стратегического маршрута, который позволял установить транспортное сообщение с Дальним Востоком – пути из Атлантического океана в Восточный (ныне Тихий) океан, который проходил вдоль северного побережья России. Для этого была создана Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО, 1910–1915), главной целью которой являлось исследование доступности для мореплавания вод Северного Ледовитого океана (особенно к востоку от

⁹⁹ РГАВМФ. Ф. Р-1722. Оп. 5. Д. 313. Л. 3 об.

¹⁰⁰ Н. И. Евгенов являлся участником ГЭСЛО в период 1913–1915 гг.

Таймыра), составление более точных карт и лоции его восточной части, а также изучение флоры и фауны местных вод¹⁰¹.

Организация экспедиции началась с поручения морского министра А. А. Бирилёва создать специальную комиссию¹⁰², которая в течение сентября 1906 – апреля 1907 гг. занималась рассмотрением методов исследования и обсуждала проекты создания ледокольных судов. В 1908 г. император поручил выделить необходимые средства на организацию Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

Организация ГЭСЛО была поручена Главному гидрографическому управлению (чем и было обусловлено название экспедиции), которое возглавлял Андрей Ипполитович Вилькицкий¹⁰³. Начальник управления ратовал за продолжение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1898–1904), которая занималась гидрографическим исследованием морского пути к устьям Оби и Енисея (т.н. Карского морского пути). При его активном участии 31 августа 1910 г. новая Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана была утверждена¹⁰⁴. Опорная база ГЭСЛО была создана во Владивостоке, куда из Кронштадта перевели специально построенные военные ледокольные пароходы (л/п) «Таймыр» и «Вайгач». Возглавил экспедицию гидрограф-геодезист генерал-майор И. С. Сергеев.

Изначально планировалось, что экспедиция пройдет вдоль северных берегов Сибири с запада на восток, однако план был изменен: теперь она начинала движение от Владивостока на Север, что обуславливалось необходимостью скорейшего установления паромного сообщения с устьями

¹⁰¹ Старокадомский Л. М. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. Петроград, 1915. С. 2.

¹⁰² Смирнов В. Г. Открытие Северной Земли: история, события, люди // Полярные чтения. М., 2014. С. 9.

¹⁰³ Андрей Ипполитович Вилькицкий (1858–1913) – выдающийся русский гидрограф и исследователь Арктики в конце XIX – начале XX столетий. В 1880-х гг. А. И. Вилькицкий участвовал в гидрографических исследованиях на Северной Двине и Новой Земле, возглавлял гидрографическую экспедицию Комитета Сибирской железной дороги по обследованию Оби и Енисея для доставки рельсов для Транссибирской магистрали (1893). В 1898–1902 гг. возглавлял Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана (1898–1904), которая охватила районы Карского моря, Новой Земли, Мурманского и Самоедского берегов (от мыса Канин Нос до пролива Югорский Шар). В 1905 г. А. И. Вилькицкий осуществил проводку 22 транспортных судов от Югорского Шара к устью Енисея. С 1907 г. и вплоть до своей смерти в 1913 г. возглавлял Главное гидрографическое управление Морского министерства. Являлся отцом известного полярного исследователя и первооткрывателя Земли Николая П (архипелага Северная Земля) Бориса Андреевича Вилькицкого (1885–1961).

¹⁰⁴ Попов. С. В. Автографы на картах. Архангельск, 1990. С. 85.

Колымы и Лены¹⁰⁵. Еще в 1908 г. Финансовая комиссия Государственной думы рассмотрела вопрос об исследовании возможности пароходного сообщения между Дальним Востоком и Колымским краем¹⁰⁶. Вскоре, в 1909 г., состоялась гидрографическая экспедиция на Колыму под руководством штабс-капитана Г. Я. Седова для изучения возможностей мореплавания в этом районе.

В программу исследований ГЭСЛО с 1910 г. помимо описи побережья вошли опись бухт и других укрытий для судов, гидрометеорологические исследования, навигационно-гидрографическое обеспечение данных морских путей (установление навигационных знаков и др.)¹⁰⁷.

Скажем об основных результатах экспедиции в 1910–1912 гг., до участия Н. И. Евгенова в ГЭСЛО. В навигацию 1910 г. экспедиция совершила лишь рекогносцировочное плавание до мыса Инцова на Чукотке, в 30 милях к западу от села Уэлен. В следующем году ГЭСЛО дошла до устья Колымы, куда была произведена катерная поездка, а также посетила остров Врангеля. По итогам плавания к 1912 г. году была издана новая морская карта северного побережья Чукотского полуострова, получившая признание мореплавателей¹⁰⁸.

Гидрографическая экспедиция достигла одной из главных целей: в 1911 г. материалы экспедиции были переданы для организации первого рейса Добровольного флота (общество «Доброфлот») на пароходе «Колыма» под руководством контр-адмирала в отставке П. А. Трояна. Плавание прошло успешно: пароход доставил 2400 пудов (39,3 т) грузов в устье Колымы и вернулся без зимовки обратно во Владивосток¹⁰⁹. В честь П. А. Трояна была названа бухта на входе в устье реки Колымы, а по пути проложенном «Колымой» рейсы торговых судов совершались вплоть до 1918 г.¹¹⁰. Ежегодно в период навигации совершался один грузо-пассажирский рейс между Владивостоком и Нижне-Колымском¹¹¹. Также по результатам ГЭСЛО произведенных за этот

¹⁰⁵ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 601–602.

¹⁰⁶ Красникова О. А. Колымская экспедиция Георгия Седова // Наука из первых рук. 2012. № 46, Т. 46. С. 92–105.

¹⁰⁷ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 606.

¹⁰⁸ Там же. 608.

¹⁰⁹ Конев Б. Северо-восточная полярная экспедиция // Морской флот. №12. 1962. С. 6.

¹¹⁰ Там же.

¹¹¹ Весь Петербург: Адресная и справочная книга г. Санкт-Петербурга на 1913 год. 1913.

период были изданы первые научные труды экспедиции – материалы по лоции от мыса Дежнева до устья Колымы, созданные известным участником ГЭСЛО Б. В. Давыдовым¹¹².

В 1912 г. ГЭСЛО выполнила опись части северо-восточного побережья Камчатки, части архипелага Новосибирские острова и побережья от устья Колымы до бухты Тикси. В 1912 г. впервые перед экспедицией была поставлена задача попытаться пройти к Архангельску, если представится возможность. Однако у восточных берегов Таймыра экспедиция встретила тяжелые льды, и начальник И. С. Сергеев дал команду возвращаться во Владивосток. В итоге, плавания 1910–1912 гг. позволили составить более подробные карты от Владивостока и Камчатки до устья реки Лены и отчасти до восточного берега Таймыра. Для плавания 1913 г. было определено, что после выполнения программы работ и при благоприятной ледовой обстановке экспедиции нужно следовать на запад до порта Александровска-на-Мурмане¹¹³.

Перейдем к приглашению и зачислению Н. И. Евгенова в состав ГЭСЛО. За пять лет в данной экспедиции приняло участие множество морских офицеров. Состав экспедиции менялся практически после каждого рейса, в экспедиции в разные годы принимали участие известные исследователи Арктики: А. В. Колчак, Г. Л. Брусилов, Ф. А. Матисен, Б. В. Давыдов и др. В 1913 г. в ГЭСЛО произошли значительные кадровые изменения в офицерском составе. Сменились командиры судов: ледокольный пароход «Таймыр» покинул капитан Б. В. Давыдов, а ледокольный пароход «Вайгач» – К. В. Ломан, на их места прибыли капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий и старший лейтенант П. А. Новопашенный. Накануне нового плавания ГЭСЛО покинули сразу три помощника начальника экспедиции: лейтенанты Н. А. фон Транзе, Л. В. Сахаров, Н. А. Арбенев.

¹¹² Давыдов. Б. В. Материалы для изучения Северного Ледовитого океана от мыса Дежнева до реки Колымы, собранные в 1910 и 1911 годах Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана в составе транспортов "Таймыр" и "Вайгач": материалы по лоции. СПб., 1912.

¹¹³ Старокадомский Л. М. Открытие новых земель... С. 6.

С кадровыми перестановками во многом было связано назначение Н. И. Евгенова в ГЭСЛО в 1913 г. Сам Николай Иванович в своей автобиографии отмечал, что был переведен с эсминца «Новик» в состав экспедиции по собственному желанию, как плававший ранее в арктических морях¹¹⁴. Архивные документы позволяют установить следующую цепочку событий. В апреле 1913 г. Главное Гидрографическое управление обратилось в Штаб Командующего морскими силами Балтийского флота с разрешением назначить на должности помощников начальника экспедиции мичманов барона В. Н. Гойнинген-Гюне и А. Г. Никольского, а также лейтенанта Н. И. Евгенова¹¹⁵. 4 мая 1913 г. Главный морской штаб утвердил назначение Н. И. Евгенова на должность помощника начальника экспедиции на место лейтенанта Л. В. Сахарова¹¹⁶. По причине того, что Евгенов не числился в составе Главного гидрографического управления (ГГУ), для участия в экспедиции он был прикомандирован к ГГУ на основании 7 статьи¹¹⁷ Положения о Корпусе Гидрографов¹¹⁸. Это было возможно благодаря уже полученной им ранее специальности гидрографа. Также лейтенант Балтийского флота Н. И. Евгенов назначался вахтенным начальником и старшим штурманом л/п «Вайгач», что, безусловно, являлось повышением для молодого офицера. Капитан ледокольного парохода «Таймыр» Б. А. Вилькицкий 26 мая 1914 г. рапортовал о выезде из Петербурга вместе с лейтенантом Н. И. Евгеновым и бароном В. Н. Гойнинген-Гюне во Владивосток¹¹⁹. 6 июня офицеры прибыли во Владивосток в распоряжение экспедиции¹²⁰. В личном фонде Н. И. Евгенова в РГАЭ сохранилась фотография гидрографа перед

¹¹⁴ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 2.

¹¹⁵ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1789. Л. 63, 64, 67.

¹¹⁶ Там же. Л. 101.

¹¹⁷ Там же. Л. 916.

¹¹⁸ Корпус Гидрографов был создан по инициативе начальника Гидрографического управления А. И. Вилькицкого в 1912 г. для обслуживания государственных нужд по обеспечению безопасности мореплавания. Все чины корпуса состояли в причислении к Главному гидрографическому управлению (генералы, штаб- и обер-офицеры). При этом Корпус гидрографов являлся отдельным подразделением в составе Морского ведомства, поэтому туда могли быть зачислены морские офицеры вне Гидрографического управления. Так Корпус гидрографов объединял гидрографов и гидрографов-геодезистов, а также юридически закрепил специальность гидрографа в Российской Империи. Просуществовал до 1917 г.

¹¹⁹ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1789. Л. 106.

¹²⁰ Там же. Л. 1156.

отправление в экспедицию, где он примеряет кухлянку – один из элементов верхней одежды коренных народов Севера (прил. 1).

Во время плавания 1913 г. планировалось исследование побережья от устья Лены до северо-восточных берегов Таймыра, а при благоприятных условиях предполагалось совершить сквозное плавание по Северному морскому пути до Александровска-на-Мурмане¹²¹. Экспедиция вышла из порта Владивостока 9 июля, но 24 июля у начальника экспедиции И. С. Сергеева случился инсульт. 29 июля в селе Новомариинск (сегодня – Анадырь) в ответной телеграмме от начальника ГГУ М. Е. Жданко капитану 2-го ранга Б. А. Вилькицкому по приказу морского министра было предложено принять командование экспедицией¹²². Сделано это было уже после смерти начальника ГГУ А. И. Вилькицкого, и так экспедицию возглавил новый командир – Б. А. Вилькицкий.

До начала сентября на «Таймыре» были сделаны промеры в Чаунской губе, команда «Вайгача» осуществила опись острова Бегичева и бухты Нордвик, в которой принимал участие Н. И. Евгенов. Пожалуй, самым значимым эпизодом плавания экспедиции в 1913 г., и в особенности для Н. И. Евгенова, стало обнаружение им новых земель к северу от мыса Челюскин. О возможном нахождении земель к северу от мыса Челюскин писали в середине XVIII в. Харитон Лаптев и шведский полярный исследователь А. Э. Норденшёльд, совершивший первым сквозное плавание по Северо-восточному проходу в 1878 – 1879 гг.

Открытие произошло при следующих обстоятельствах. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» 2 сентября 1913 г. соединились в районе мыса Челюскин, пытаясь обойти с севера встреченный ранее тяжелый лед. Именно здесь Н. И. Евгенову посчастливилось увидеть первым острова неизвестного северного архипелага. 2 сентября 1913 г. днем в 1 час 5 минут во время несения вахты лейтенант Евгенов первым увидел берега неизвестного острова, названный

¹²¹ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 611.

¹²² РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1789. Л. 137.

после окончания плавания в честь цесаревича Алексея (с 1926 г. – Малый Таймыр)¹²³. В вахтенном журнале Николай Иванович оставил об этом в этот день следующие записи: «1 h 5 m: Открытие земли в N направлении», «2 h 35 m: Приближение к вновь открытому острову»¹²⁴. На «Таймыре» запись об открытии этого же острова в вахтенном журнале была сделана мичманом В. Н. Гойнинген - Гюне чуть позже, в 3 часа 15 минут¹²⁵. Экспедиции частично удалось провести опись южной части открытого острова и двинуться дальше.

В ночь на 3 сентября в конце своей следующей вахты Н. И. Евгенов ночью в 3 часа 55 минут увидел обрывистые берега неизвестной земли. В вахтенном журнале это открытие было обозначено следующей записью: «3 h 55 m: Открыли в NW направлении берег высокий и обрывистый <...> Лейтенант Евгенов»¹²⁶. Так была открыта земля, названная после окончания ГЭСЛО в честь императора Николая II (с 1926 г. – Северная Земля). На «Таймыре» мичман В.Н. Гойнинген-Гюне сделал запись об открытии в вахтенном журнале в 6 часов 10 минут утра¹²⁷.

Ученик Н.И. Евгенова Валерий Николаевич Купецкий отмечал, что записи в вахтенных журналах отличались по времени еще потому, что на л/п «Таймыр» стрелки хронометров не были переведены на час с лишним назад после преодоления географической долготы¹²⁸. Также в литературе зачастую можно встретить, что берега неизвестной земли Николай Иванович увидел одновременно с лейтенантом Константином Константиновичем Неупокоевым, которому передавал вахту¹²⁹. Однако вахтенный журнал ледокольного парохода «Вайгач» свидетельствует, что ночью 3 сентября Н.И. Евгенов передал вахту мичману А.Г. Никольскому¹³⁰.

¹²³ РГАВМФ. Ф. 870 Оп. 1. Д. 53041. Л. 66.

¹²⁴ Там же.

¹²⁵ Там же. Д.53030. Л. 67.

¹²⁶ Там же. Д. 53041. Л. 68.

¹²⁷ Там же. Д. 53030. Л. 71.

¹²⁸ Купецкий В. Н. К истории открытия «Северной Земли» // Известия Географического общества. 1963. Вып. 6. С. 529.

¹²⁹ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века (Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах). СПб., 2012. С. 168; Аветисов Г. Классик арктической гидрографии и океанографии // С уважением к памяти. 2019. № 5. С. 8.

¹³⁰ РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 53041. Л. 68.

4 сентября была сделана высадка на одном из обнаруженных островов, впоследствии названном островом Октябрьской Революции, где на мысе Берга был установлен первый астрономический пункт на архипелаге и водружен российский флаг. 8 сентября во время пешего похода доктора экспедиции Л. М. Старокадомского на острове Цесаревича Алексея (с 1926 г. – Малый Таймыр) им были обнаружены берега еще одного острова, впоследствии названного в его честь. По прошествии лет советский полярный исследователь Г. А. Ушаков¹³¹ отмечал: «<...> вся линия восточного берега Земли к северу от мыса Берга нанесена в 1913 году со значительными ошибками. На действительно существующий пролив Красной Армии карта не делала даже намека. Съёмки производились с корабля, шедшего во льдах ломанными курсами и вдали от берега, да еще при наличии ледяного припая с айсбергами и торосами. При этих условиях ошибки были понятны»¹³². Однако это нисколько не умаляет ценность географических открытий и картографической описи, сделанных ГЭСЛО.

После повторной попытки форсировать тяжелые льды, окончившейся неудачей, экспедиция повернула обратно во Владивосток, куда прибыла 25 ноября 1913 г. Сохранилась фотография, которую Николай Иванович сделал незадолго после возвращения из этого плавания (прил. 2).

Таким образом, плавание 1913 г. помимо описи Чаунской и Колючинской губ, острова Беннетта и восточной части Таймырского полуострова ознаменовалась открытием неизвестной земли, которое имело большое значение для исследования и освоения Арктики. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана фактически совершила последнее открытие столь крупного участка суши на нашей планете, сильно изменившее представление о центральном участке Северного морского пути. Стало очевидно, что к северу от

¹³¹ Георгий Алексеевич Ушаков (1901–1963) – советский полярный исследователь, географ, начальник первых зимовок на острове Врангеля (1926–1929), Североземельской экспедиции (1930–1932) по описи архипелага Северная Земля, первой высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Один из создателей первой карты всего архипелага Северная Земля. Заместитель начальника Главного управления Северного морского пути О. Ю. Шмидта.

¹³² Ушаков Г. А. По нехоженой земле. М., 1953. С. 230.

мыса Челюскин находятся пространства не открытого океана, а пролив, гидрометеорологические условия которого необходимо изучить.

Размеры открытой земли на тот момент также не были известны. Появлялись различные предположения о том, что это может быть как архипелаг, так и целый арктический континент. Уже в 1915 г. Л. М. Старокадомский высказал предположение о том, что «это новая группа [островов] в кольце архипелагов, окружающих приполярную область», которое впоследствии подтвердилось¹³³. В газетных заметках того времени часто писали об открытии «нового континента». Подобные заголовки были помещены, например, в газетах «Новое время», «Речь», «Биржевые ведомости» и др.¹³⁴. Несмотря на то, что Н. И. Евгенов фактически первым увидел берега неизвестной земли, в газетных статьях его имя по неизвестным причинам не встречается. Как правило, упоминаются начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий, из офицеров иногда сказано о лейтенанте А. М. Лаврове и враче экспедиции Л. М. Старокадомском.

По окончании плавания Н. И. Евгенов мог покинуть Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана. 10 декабря 1913 г. им был написан рапорт об отчислении с должности помощника начальника ГЭСЛО, поданный командиру «Вайгача», капитану П.А. Новопащенко¹³⁵. На место Н. И. Евгенова планировалось вернуть лейтенанта Н. А. фон Транзе, который занимал должность минного офицера Сибирской флотилии и мог оказать большую помощь в взрывотехнических работах в условиях тяжелых льдов¹³⁶. Командование Сибирской флотилии отпустило Н. А. Транзе не сразу по причине отсутствия ему замены, но после обращения М. Е. Жданко минному офицеру разрешили вернуться в распоряжение экспедиции¹³⁷. Однако рапорт о переводе из экспедиции в Балтийский флот направил мичман В. Н. Гойнинген-Гюне, и Б. А. Вилькицкий рапортовал назначить Н. А. Транзе на его место¹³⁸.

¹³³ Старокадомский Л. М. Открытие новых земель... С. 70.

¹³⁴ РГАВМФ. Ф. 404. Оп. 2. Д. 1789. Л. 260, 261.

¹³⁵ Там же. Л. 253.

¹³⁶ Там же. Л. 255-255 об.

¹³⁷ Там же. Л. 301-302.

¹³⁸ Там же. Л. 304.

Н. И. Евгенов 31 января 1914 г. также направил Б. А. Вилькицкому из Владивостока телеграмму, где высказал пожелание остаться в экспедиции, т. к., вероятно, оставалось вакантным офицерское место¹³⁹. Так Евгенов получил возможность принять участие в плавании 1914–1915 гг. В итоге, согласно циркуляру Главного Морского штаба, лейтенант Балтийского флота Н. И. Евгенов сохранил должность помощника начальника экспедиции, будучи прикомандированным к Корпусу гидрографов¹⁴⁰. Между плаваниями Евгенов совершил большое путешествие по городам Китая, Индии, Японии и в начале апреля вернулся в расположение экспедиции¹⁴¹.

Согласно докладу морского министра И. К. Григоровича от 13 июня 1914 г. главной целью этого плавания экспедиции был «проход северным путём из Тихого океана в Атлантический», и 7 июля 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» вновь вышли из Владивостока¹⁴². 17 июля корабли зашли в Петропавловскую гавань, 2 августа в бухте Хед (район бухты Провидения) был произведен пробный, но неудачный полет Д. Н. Александрова на самолете «Фарман». 4 августа экспедиция зашла в Ном для начала спасательной операции людей с судна «Карлук», которые находились на острове Врангеля. Рассказ одного из участников этой экспедиции – капрала Эрнста Чейфа был переведен с английского Н. И. Евгеновым и помещен в журнале «Записки по гидрографии» (1842–н. в.) в 1923 г¹⁴³.

В отличие от предыдущего руководителя экспедиции И. С. Сергеева, который отличался осторожностью при проведении гидрографических исследований и всегда придерживался совместного плавания «Таймыра» и «Вайгача», Б. А. Вилькицкий начал применять раздельное плавание для увеличения охвата района исследований. В частности, в плавании 1914–1915 гг. впервые в истории л/п «Таймыр» обогнул Новосибирский архипелаг с севера. В

¹³⁹ Научный архив Русского географического общества (НА РГО). Ф. 19. Оп. 2. Д. 12.

¹⁴⁰ Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция... С. 180.

¹⁴¹ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 13.

¹⁴² Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века... С. 209.

¹⁴³ Евгенов Н.И. Плавание корабля «Карлук» и его трагический конец // Записки по гидрографии. Т. 47. 1923. С. 289–304.

этом районе 27 августа 1914 г. А. Н. Жохов обнаружил неизвестный остров, названный в мае 1916 г. по ходатайству Б.А. Вилькицкого в честь командира «Вайгача» П. А. Новопащенко¹⁴⁴.

В ходе пятого плавания ГЭСЛО была сделана частичная опись островов Новая Сибирь, Врангеля, Фадеевского. В начале сентября описана южная часть открытой в прошлом году земли, как и ее юго-западная оконечность, получившая наименование мыса Неупокоева. В сентябре 1914 г. пролив к северу от Таймыра был пройден экспедицией с востока на запад, обследованы лежащие в проливе острова Гейберга и Фирнлея. Таким образом, ГЭСЛО описала границы пролива, в будущем названного в честь Б. А. Вилькицкого. Н. И. Евгенов также принял участие в высадке на южном берегу Земли Николая II для определения магнитных сил для девиационных работ на судне¹⁴⁵. После поисков прохода на запад среди тяжелых льдов к середине сентября «Таймыр» и «Вайгач» вошли в Карское море.

В восточной части Карского моря 10 сентября «Таймыр» установил связь с судном «Эклипс», которое под командованием известного норвежского капитана О. Свердрупа участвовало в составе поисковой операции Морского министерства по поиску экспедиций Г.Я. Седова, Г.Л. Брусилова и В. А. Русанова. Ледовая обстановка складывалась неблагоприятно, и вскоре «Таймыр» и «Вайгач» зазимовали в заливе Толля, «Эклипс» остановился у мыса Вильда. 1 октября 1914 г. ГЭСЛО начала вынужденную зимовку и 23 октября перешла на зимовочное расписание. Период зимовки выдался для Евгенова продуктивным – он участвовал в проведении метеорологических, геофизических наблюдений и береговой съемке ранее неисследованных районов Таймырского полуострова.

В период зимовки Евгенов как старший штурман определял направление и скорость ветра, имеющее навигационное значение для мореплавания, и даже принял участие в усовершенствовании подобных измерений. Для определения

¹⁴⁴ В 1926 г. остров переименован в честь его первооткрывателя лейтенанта А. Н. Жохова, погибшего во время зимовки экспедиции в 1915 г.

¹⁴⁵ Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века... С. 231.

истинного направления и скорости ветра на судах флота применялся вычислительный способ с помощью таблиц или транспортира и линейки на бумаге. Николай Иванович отмечал, что эта несложная операция требовала некоторого времени и потому зачастую не производилась¹⁴⁶. Для более удобного вычисления данных величин Евгеновым был сконструирован простой прибор – графический вычислитель истинных величин элементов ветра. Прибор был сконструирован в судовой мастерской «Таймыра» и по оценке самого Н. И. Евгенова пригодился на практике, хотя и не был новаторским изобретением, т.к. похожая идея уже применялась в других отраслях морского дела¹⁴⁷.

Созданный Евгеновым прибор имел более длительную историю. В апреле 1921 г. полярный исследователь представил прибор в Главном гидрографическом управлении ВМС, в котором начал работать с 1920 г. Для обсуждения изобретения было создана комиссия по данному вопросу под председательством гидрографа В. В. Ахматова, в состав которой вошли: Н. В. Морозов, Н. Смирнов, Л. Рудовиц¹⁴⁸. В решении комиссии было сказано обратить на прибор серьезное внимание ввиду простоты устройства, легкости в изготовлении и удобства в употреблении как на суше, так и на флоте. Комиссия высказала некоторые пожелания для усовершенствования прибора и постановила: дать наряд на изготовление семи экземпляров этого устройства, опубликовать Н. И. Евгенову описание прибора в журнале «Записки по гидрографии», премировать конструктора полным комплектом обмундирования лица комсостава и трехмесячным морским пайком. Решения были одобрены начальником ГГУ П. В. Мессером, заказ на приборы планировалось передать Заводу мореходных инструментов¹⁴⁹. В 1922 г. Н. И. Евгеновым была опубликована статья в журнале «Записки по гидрографии» с чертежом,

¹⁴⁶ Евгенов Н. И. Графический вычислитель истинных величин элементов ветра, наблюдаемых по ходу судна // Записки по гидрографии. Т. XXXVI. 1923. С. 265.

¹⁴⁷ Там же.

¹⁴⁸ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 710. Л. 57.

¹⁴⁹ Там же. Л. 56.

описанием конструкции и принципа работы данного изобретения¹⁵⁰. Однако дальнейшая судьба прибора остается неизвестной.

Особого внимания заслуживают некоторые метеорологические и аэрологические наблюдения, которые проводились по инициативе Евгенова и почти полностью выполнялись им одним. Осенью 1914 г. в период зимовки им были сделаны градиентные наблюдения в приземных слоях атмосферы при различных условиях погоды. Н. И. Евгенов также проводил исследования свободной атмосферы в Арктике, которые появились недавно, на рубеже XIX–XX вв. Им были выполнены 45 змейковых подъемов с самописцами, в суровых климатических условиях, что значительно усложняло задачу¹⁵¹. Почти все подъемы были выполнены на зимовке в заливе Толля, в 8 милях от берега западной части Таймыра на 76°40 с. ш. Результаты аэрологических наблюдений ГЭСЛО были опубликованы в 1931 г. самим Н. И. Евгеновым¹⁵², что стало одной из немногочисленных публикаций о научных результатах экспедиции, вышедших в довоенное время.

В период зимовки проводилось изучение полярных сияний. В то время инструментальные методы исследования данного явления с помощью фотофиксации или магнитных приборов фактически отсутствовали, поэтому на зимовке ГЭСЛО проводились лишь визуальные наблюдения за полярными сияниями. Силами Н. И. Евгенова и Н. А. Транзе на зимовке были установлены систематические наблюдения за полярными сияниями.

С февраля по апрель 1915 г. Н. И. Евгенов производил определение наклона горизонта с целью получения коэффициента земной рефракции, используя рефрактометр Пульфриха¹⁵³. За редким исключением в данной работе его заменял капитан 2-ранга Д. Н. Александров. Однако, в печатной записке Н. И. Евгенов отмечал, что наблюдения производились на «Таймыре» еще в 1914 г., но не были систематическими в силу разных причин: льды, закрывающие

¹⁵⁰ Евгенов Н.И. Графический вычислитель... С. 265-268.

¹⁵¹ НА РГО. Ф. 19. Оп. 3. Д. 36. Л. 3.

¹⁵² Евгенов Н. И. Результаты аэрологических наблюдений змейковых подъемов на э/с «Таймыр», произведенных в 1913–1915 гг. // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. 1931. С. 5–45.

¹⁵³ НА РГО. Ф. 19. Оп. 3. Д. 32.

горизонт, туманы, метели¹⁵⁴. Также эти измерения не сопровождались сопутствующими метеорологическими и гидрологическими наблюдениями, потому фактически не могли быть использованы в дальнейшем. В период же с 23 февраля (при появлении первого солнца) по 6 апреля Евгенов сделал эти наблюдения регулярными.

С окончанием полярной ночи и наступлением весны в 1915 г. начались пешие походы для исследования северо-западной части Таймырского полуострова. Они имели важное значение в создании карт этих практически неизученных районов Арктики. Существовавшие на тот моменты описи, произведенные С. Челюскиным в 1742 г., Ф. Нансеном в 1893 г. и Э. В. Толлем в 1901 г., значительно отличались друг от друга и не были достаточно точными, поэтому во время зимовки ГЭСЛО проводились походы с целью береговой съемки¹⁵⁵. Н. И. Евгенов проявил инициативу в организации некоторых из этих походов, принимал личное участие и командовал пешими партиями, которые направлялись Б. А. Вилькицким для картографирования северо-западных частей таймырского побережья.

Опись побережья началась в заливе Толля, параллельно этому шла подготовка большой партии с «Таймыра» и «Вайгача» для похода на «Эклипс», где было больше провизии на случай второй зимовки. О. Свердруп лично отправился к «Таймыру» на собачьих упряжках для доставки ценного груза и попутно организовал продуктовые склады для предстоящего похода участников ГЭСЛО. Фактически тоже самое было организовано на «Таймыре». Руководство экспедиции приняло решение организовать дополнительный продовольственный склад на пути к «Эклипсу» для благополучного перехода большого отряда. Эта задача была поручена Н. И. Евгенову, который 27 апреля (новый стиль) выступил с партией, состоящей из 12 человек, и должен был создать продовольственный склад на полуострове Короля Оскара – на маршруте

¹⁵⁴ НА РГО. Ф. 19. Оп. 3. Д. 32.

¹⁵⁵ Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века... С. 260.

предстоящего перехода на «Эклипс»¹⁵⁶. Этим походом Евгенов начал описные работы ГЭСЛО на побережье Таймыра по завершении зимовки.

Задача была выполнена успешно – склад был организован на северо-западном берегу полуострова Короля Оскара. Пешая партия привезла на санях к предполагаемому месту 640 кг груза, из которых 291 кг составили продукты для продовольственного депо, что равнялось четырехдневному пищевому рациону для отряда, собиравшегося на «Эклипс»¹⁵⁷. Склад был обозначен приметной вехой, чьи координаты были определены астрономическими наблюдениями¹⁵⁸.

29 апреля Н. И. Евгенов совместно с кочегаром М. И. Акулиным отправился в поход дальше вдоль побережья полуострова Короля Оскара с целью проведения инструментальной береговой описи. Для определения пройденного расстояния Николай Иванович использовал педометры-шагомеры и одомер из велосипедного колеса с счетчиком от аэролебедки. Для определения высоты гор и береговой черты применялся барометр-анероид Ноде, магнитные направления измерялись с помощью буссоли Шмалькальдера. Им удалось обогнуть полуостров, пройти с описью вдоль побережья 32 км и дойти до мыса Медвежий Яр при входе в Таймырский залив¹⁵⁹. Около 3 км от мыса Медвежий Яр Н. И. Евгенов обнаружил на берегу становище – поварню, которую предположительно датировал первой половине XVIII века¹⁶⁰. На обратном пути Евгенову и Акулину удалось пересечь полуостров Короля Оскара поперек, и вернуться к продовольственному депо. 1 мая партия Евгенова в полном составе возвратилась на «Таймыр». Таким образом, проделанную Н. И. Евгеновым прибрежную съемку удалось сомкнуть со съемочными работами Русской полярной экспедиции Э. В. Толля (1900–1902), которые в 1901 г. были доведены с запада до мыса Медвежий Яр¹⁶¹. После данного похода были продолжены работы по описи близлежащего побережья.

¹⁵⁶ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 619.

¹⁵⁷ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века... С. 263.

¹⁵⁸ Там же. С. 260.

¹⁵⁹ Там же.

¹⁶⁰ Там же. С. 264.

¹⁶¹ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 619.

Следующий поход Н. И. Евгенов и А. М. Лавров возглавили в начале лета. Он состоялся по инициативе Николая Ивановича, который 31 мая добился разрешения на его проведение у начальника экспедиции Б. А. Вилькицкого¹⁶². Поход начался 1 июня, его целью было описание значительной по размеру и совершенно неизвестной бухты, вход в которую был впервые обозначен Фритъофом Нансеном во время экспедиции на «Фраме» в 1893 г. Нансен назвал этот географический объект «Эстуарий Гафнера», в честь президента Норвежского географического общества Иоганна Фредерика Гаффнера (1835-1901)¹⁶³. Однако саму бухту норвежская экспедиция не обследовала, поэтому она отсутствовала на картах того времени.

Всего в походе вместе с Евгеновым и Лавровым приняли участие четверо членов экипажа с л/п «Таймыр». Также в поход по инициативе А. Г. Фирфарова были взяты аэросани, переделанные из самолета, на котором совершал попытки полетов Д. Н. Александров. А. Г. Фирфаров вместе с мичманом А. Г. Никольским и двумя механиками отправились сопровождать пешую партию, однако аэросани не справлялись с буксировкой груза. 2 июня провожавшие отряд вернулись с аэросанями на судно, а санная партия Н. И. Евгенова и А. М. Лаврова продолжила двигаться вглубь неизвестной бухты¹⁶⁴.

Евгенов брал пеленги, производил астрономические наблюдения, Лавров записывал показания приборов – одометра и педометра. В ходе данного обследования бухта Гафнер-фьорд была полностью снята и впервые положена на карту. Описной партии удалось полностью обойти побережье бухты и установить, что она вдается в глубь материка на юго-восток на 37 км и не соединяется с заливом Фаддея или бухтой Марии Прончищевой¹⁶⁵. При этом исследователям не удалось обнаружить реку, впадающую в бухту, которая была открыта лишь в 1946 г. и названа Ленинградской. 8 июня партия завершила описание и находилась на выходе из бухты.

¹⁶² Евгенов Н.И., Купецкий В.Н. Экспедиция века... С. 268.

¹⁶³ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 619.

¹⁶⁴ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века... С. 269.

¹⁶⁵ Там же.

После Лавров с двумя матросами остались для создания навигационного знака при входе в Гафнер-фьорд. Евгенов в это же время вместе с кочегаром Г. Т. Фефеловым отправился выполнить съемку на 50 км к северу от входа в эту бухту, в район мыса Могильного¹⁶⁶. В 55 км от Гафнер-фьорда 9 июня они установили опознавательный знак и вернулись обратно, где создали продовольственный склад. В полдень 11 июня описная партия Евгенова и Лаврова вернулась на «Таймыр», и поход был завершен.

После этого Николай Иванович Евгенов просил разрешения у начальника экспедиции Б. А. Вилькицкого на проведение описи от мыса Могильного до мыса Челюскин для выполнения маршрутной съемки на базе нескольких астрономических пунктов¹⁶⁷. От начальника ГЭСЛО последовал отказ в связи с удаленностью «Таймыра» от района предполагаемых работ и по причине того, что подобный поход было проще осуществить с «Вайгача».

Тем не менее, в июле незадолго до вскрытия моря Евгенов вместе с Лавровым принял участие в своем третьем крупном походе на Таймырском полуострове. Поход проходил 17–22 июля и его конечной точкой являлся мыс Могильный. Помимо Евгенова и Лаврова в состав пешей партии входили еще восемь матросов¹⁶⁸. Отрядом была выполнена опись побережья в районе мыса Могильного, а рядом с могилами А. Н. Жохова и И. Е. Ладоничева¹⁶⁹ был построен железный навигационный знак, и создан продовольственный склад, пополненный консервами¹⁷⁰. Далее Евгенов вместе с матросом М. И. Акулиным 19 июля совершил маршрутную съемку от мыса Могильного на юг до залива Дика, пройдя 15 км. На следующий день вместе с матросом Д. И. Коллеговым Николай Иванович совершил маршрутную съемку на север до мыса Стерлегова, но пасмурная погода не позволила установить точные астрономические

¹⁶⁶ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века... С. 271.

¹⁶⁷ Там же. С. 272.

¹⁶⁸ Там же. С. 275.

¹⁶⁹ Лейтенант А. Н. Жохов и кочегар Н. И. Ладоничев погибли во время зимовки экспедиции в марте 1915 г. Всего Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1910–1915) потеряла 4 человек: 25 сентября 1913 г. погиб кочегар В. С. Беляк, 1 марта 1915 г. – лейтенант А. Н. Жохов, 15 марта – кочегар Н. И. Ладоничев, 5 июля – кочегар Г. Е. Мячин.

¹⁷⁰ Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути... С. 619.

пункты¹⁷¹. Это была самая северная точка, достигнутая Евгеновым во время данной зимовки, после чего 21–22 июля партия начала возвращение на л/п «Таймыр». Отряд наблюдал как стремительно вскрывался припайный лед в заливе Толля, и образовались многочисленные трещины и разломы. Уже 9 августа ледокольные пароходы начали постепенно выходить из льдов и двигаться на запад. 12 сентября, прорываясь через тяжелые льды, «Таймыр» и «Вайгач» вышли в Баренцево море, а 16 сентября экспедиция ошвартовалась у Соборной пристани Архангельска. Так было завершено первое в истории сквозное прохождение по Северному морскому пути с востока на запад.

Резюмируя итоги деятельности Н. И. Евгенова во время зимовки ГЭСЛО, нужно сказать, что маршрутные съемки, проведенные весной–летом 1915 г., позволили уточнить значительные районы побережья северо-западной части Таймырского полуострова и определить координаты, устанавливая навигационные знаки. Вместо ровной береговой линии, ранее располагавшейся на картах, был обозначен район с глубоко врезающейся бухтой Гафнер-фьорд. Николай Иванович подготовил «Отчет о производстве береговой описи на зимовке в 1915 году» и отчет «Об описи северо-западной части прибрежной зоны полуострова Оскара», опубликованные в сокращении¹⁷². Отметим, что силами Евгенова также были получены уникальные аэрологические и геофизические данные наблюдений северо-западного Таймыра.

За участие в двух плаваниях Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и активную научную деятельность Николай Иванович Евгенов был неоднократно представлен к наградам. После плавания 1913 г. в телеграмме начальнику Гидрографического управления М. Е. Жданко от 31 октября 1913 г. Б. А. Вилькицкий ходатайствовал о награждении участников Гидрографической экспедиции. В ней лейтенант Н. И. Евгенов был представлен к награде орденом Св. Станислава 3 степени¹⁷³. Однако наградные листы свидетельствуют о том, что после своего первого плавания в составе ГЭСЛО

¹⁷¹ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века... С. 275.

¹⁷² Там же. С. 260–264.

¹⁷³ Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция... С. 138.

6 декабря 1913 г. Евгенова наградили более почетным орденом Св. Анны 3 степени¹⁷⁴. В годы Первой мировой войны «За отличие в делах против неприятеля...» гидрограф был награжден мечами и бантом к этому ордену¹⁷⁵.

Масштабная научная работа Николая Ивановича Евгенова в последнем плавании экспедиции была отмечена еще более почетной наградой. В 1915 г. «за научные работы 1914–1915 гг.» Н. И. Евгенов, единственный из офицеров всей экспедиции, (за исключением командира л/п «Вайгач» П. А. Новопашенного) был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени. Приведем яркую характеристику деятельности Евгенова по итогам экспедиции, которую составил её руководитель Б. А. Вилькицкий: «Был полезнейшим офицером, благодаря своей энергии, любознательности и разносторонней деятельности. Старался всячески расширить область научных работ экспедиции, для чего много читал, учился, непрестанно строил приборы, комбинировал, исследовал их и обучал наблюдателей. Руководил морской описью, производившейся «Таймыром», и сам провел всю пешеходную съемку, сделанную экспедицией в 1915 году.»¹⁷⁶. Также начальник ГЭСЛО отмечал совмещение Н. И. Евгеновым в малоисследованных водах обязанностей старшего штурмана и вахтенного начальника.

Правительственным указом от 12 ноября 1915 г. был учрежден особый нагрудный знак Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана¹⁷⁷. Н. И. Евгенов получил этот нагрудный знак, в отличие от некоторых участников экспедиции: судьба их сложилась по-разному, некоторые были направлены на фронты Первой мировой войны и даже не знали о присужденной им награде. Отметим, что за счет казны изготовили награды для нижних чинов, остальные заказывали знак за свой счет. В декабре 1916 г. Н. И. Евгенову также было вручено письмо от Ю. М. Шокальского об его избрании действительным членом Русского географического общества (РГО)¹⁷⁸. В конце жизни Н. И. Евгенов стал

¹⁷⁴ Забытые герои Арктики... С. 516.

¹⁷⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 175.

¹⁷⁶ Забытые герои Арктики... С. 516.

¹⁷⁷ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 45.

¹⁷⁸ Там же.

почетным членом РГО и на склоне лет работал в стенах этого учреждения, подготавливая к публикации объемную монографию о ГЭСЛО (1910–1915).

По завершении экспедиции Б. А. Вилькицкий рапортовал начальнику Главного морского штаба К. В. Стеценко и морскому министру И. К. Григоровичу о необходимости предварительной обработки результатов ГЭСЛО с возможностью основательно вернуться к этому после Первой мировой войны¹⁷⁹. В качестве помощников в работах при Главном гидрографическом управлении Вилькицкий просил выделить врача экспедиции, доктора медицины Л. М. Старокадомского, и лейтенантов Н. И. Евгенова и К. К. Неупокоева¹⁸⁰. Николай Иванович активно включился в картографическую работу, имея личный опыт в проведении съемок полуострова Короля Оскара, бухты Гафнер-фьорд, мыса Стерлегова. Работа, начатая осенью, была завершена в конце февраля 1916 г., и совместно с картографами ГГУ Н. И. Евгенов закончил составление основной карты экспедиции с использованием всех материалов морской съемки последнего похода¹⁸¹. Представленный Б. А. Вилькицким результат работ был принят главой Гидрографического управления Михаилом Ефимовичем Жданко.

В начале марта срок командирования Евгенова в ГГУ завершился, и вскоре он вернулся на Балтийский флот и принял участие в сражениях Первой мировой войны. 23 марта 1916 г. он был назначен штурманским офицером эсминца «Орфей» Минной дивизии эскадренных миноносцев Балтийского флота, став затем старшим помощником командира¹⁸². В июле 1916 г. был награжден мечами и бантом к ордену Св. Анны 3-й степени за отличие в боях против неприятеля.

Во время Первой мировой войны Н. И. Евгенов проявил себя не только как военный моряк, но и как гидрограф-геодезист. Он проводил наблюдения за течениями в Рижском заливе, разработал более надежный способ постановки мин в условиях сильных течений и под огнем противника, за что был награжден

¹⁷⁹ Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция... С. 333–334

¹⁸⁰ В начале 1916 г. по причине назначения К. К. Неупокоева командиром л/п «Вайгач» его заменил другой участник ГЭСЛО – лейтенант Д. Р. Анцев).

¹⁸¹ Богданов К.А. Российские военные гидрографы... С. 44.

¹⁸² РГАВМФ. Ф. 481. Оп. 1. Д. 30. Л. 48.

орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость»¹⁸³. Николай Иванович также был одним из руководителей топографо-геодезическими работами при строительстве 12-ти дюймовой батареи на мысе Церель (о. Эзель) в Ирбенском проливе. За это 1 января 1917 г. он был награжден мечами и бантом к ордену Св. Владимира 4-й степени¹⁸⁴. Также Н. И. Евгенов являлся участником известного Моонзундского сражения на эсминце «Капитан Изыльметьев».

После Октябрьской Революции 1917 г. с декабря начал преподавать в Гельсингфорсе в Штурманском офицерском классе по приглашению гидрографа Н. Н. Зубова, опасаясь вынужденного ухода из флота¹⁸⁵. В связи с началом отпуска Российского императорского флота и закрытием штурманских классов в феврале 1918 г. Евгенов был демобилизован из Балтийского флота¹⁸⁶. После этого в Красный флот Николай Иванович не вступил и через Японию эмигрировал в США вместе с сослуживцем по ГЭСЛО мичманом А. Г. Никольским. В Америке с августа 1918 г. по июнь 1919 г. работал делопроизводителем посольства Временного правительства в Вашингтоне¹⁸⁷. Во время своего пребывания в США Николай Иванович Евгенов стал членом Американского географического общества, познакомился с известными американскими полярными исследователями: Адольфом Грили, Вильялмуром Стефансоном и др.¹⁸⁸

С началом иностранной интервенции и взятием Архангельска и Мурманска в марте–августе 1918 г. была образована Северная область, и встал вопрос о возобновлении гидрографических работ в арктических морях. Б. А. Вилькицкий, ставший руководителем Гидрографической экспедиции по изучению Северо-западного района Северного Ледовитого океана, хотел видеть среди участников экспедиции моряков с опытом полярного плавания. Начальник экспедиции ходатайствовал об участии в ней Н. И. Евгенова перед исполняющим

¹⁸³ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 175.

¹⁸⁴ РГАВМФ. Ф.Р-1722. Оп. 5. Д. 313. Л. 1 об.

¹⁸⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 46.

¹⁸⁶ Там же. С. 47.

¹⁸⁷ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3 об.

¹⁸⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 2–2 об.

обязанности Морского министерства при правительстве А. В. Колчака контр-адмиралом Владимиром Владимировичем Ковалевским, который дал на это разрешение¹⁸⁹.

В августе 1919 г. Н. И. Евгенов вернулся в Россию через Владивосток, но по причине того, что территория России была разделена фронтами, не смог соединиться с Б. А. Вилькицким в Архангельске, где находилась база планируемой экспедиции¹⁹⁰. В итоге с августа по октябрь 1919 г. Н. И. Евгенов занимал должность исполняющего обязанности начальника геодезического отделения Гидрографического управления Военно-морского ведомства в Омске, а также стал членом Комитета Северного морского пути (КСМП)¹⁹¹, созданного 25 апреля 1919 г.¹⁹². Главная задача, над которой работал КСМП, – проведение Карской товарообменной экспедиции 1919 г. для снабжения армии Колчака¹⁹³. 29 августа 1919 г. Николаю Ивановичу Евгенову было присвоено звание старшего лейтенанта, а уже 25 сентября он был награжден восстановленным при Правительстве А. В. Колчака орденом Св. Анны 2-й степени с мечами. Эту награду он получил за то, что добровольно вызвался участвовать в боях на эсминце «Капитан Изыльметьев», пока его эсминец «Орфей» находился на ремонте в Гельсингфорсе и «где принес много пользы своими знаниями и храбростью»¹⁹⁴.

С отступлением колчаковской армии в конце октября 1919 г. было принято решение об эвакуации Морского министерства. Старший лейтенант Н. И. Евгенов был назначен помощником коменданта первого эшелона капитана

¹⁸⁹ РГАВМФ. Ф. Р-898. Оп. 1. Д. 34. Л. 25.

¹⁹⁰ Кузнецов Н. И. «Других писателей у меня нет...». Колчаковский фронт советской науки // Родина. 2008. № 3. С. 95.

¹⁹¹ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3 об.

¹⁹² Комитет Северного морского пути (КСМП) был создан 25 апреля 1919 г. после подписания Постановления Совета министров об утверждении Положения о КСМП Верховным Правителем России адмиралом А. В. Колчаком. Комитет находился в подчинении Министерства промышленности и торговли (МТиП) Правительства А. В. Колчака и был создан для проведения Карской экспедиции 1919 г., которая, в том числе, должна была снабдить армию Колчака. До ноября 1919 Комитет располагался в Омске, после чего был перемещен в Иркутск за две недели до захвата Омска частями Красной Армии. Последнее заседание КСМП Правительства Колчака состоялось 3 декабря 1919 г. 12 апреля 1920 г. был создан Комитет Северного морского пути при Сибревкоме, в определенной степени ставший преемником «белого» КСМП.

¹⁹³ Филин П.А. Комитет Северного морского пути («Комсеверпуть») в истории освоения Арктики // Северные морские пути России / Коллективная монография под ред. В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой. М., 2023. С. 483.

¹⁹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-1722. Оп. 5. Д. 313. Л. 1, 3, 5.

2 ранга С. А. Четверикова, в котором должны были эвакуироваться служащие министерства и их семьи¹⁹⁵. Вечером 15 января 1920 г. на станции Иннокентьевская вблизи Иркутска в литерном поезде было арестовано более ста человек. В вагоне вместе с адмиралом А. В. Колчаком было арестовано еще двенадцать человек, среди которых (по сведениям историка С. В. Дрокова) находился Н. И. Евгенов, а также будущие полярные исследователи гидрографы Н. Н. Гакен, Н. П. Исполатов и Ю. М. Петранди¹⁹⁶. С некоторыми из них Евгенов плодотворно работал в экспедициях уже при советской власти, о чем будет сказано в следующих параграфах.

До февраля 1920 г. Н. И. Евгенов находился в Иркутской тюрьме, после чего получил свидетельство об освобождении за отсутствием состава преступления¹⁹⁷. В марте 1920 г. он был зачислен старшим производителем работ в Бюро Исследований Ленско-Байкальского Управления водного транспорта в Иркутске, которое ведало гидрографическими работами в устье Лены. В мае 1920 г. мобилизован в РККА с зачислением в состав Главного гидрографического управления ВМС и командирован в Лено-Байкальское управление водного транспорта народного комиссариата путей сообщения (НКПС) для экспедиционных работ в устье Лены¹⁹⁸. В том же месяце был назначен заведующим гидрографическими партиями Усть-Ленской экспедиции под руководством одного из инициаторов ГЭСЛО Ф. А. Матисена, что ознаменовало возвращение Евгенова к научно-экспедиционной деятельности в Арктике уже при советской власти.

Таким образом, уже в досоветский период Николай Иванович Евгенов успешно проявил себя в роли полярного исследователя. Будучи выходцем из дворянской семьи, он получил престижное военно-морское образование в Морском кадетском корпусе и быстро продвигался по морской службе, получив в 1912 г. чин лейтенанта. Благодаря задаткам исследователя и участию в

¹⁹⁵ РГАВМФ. Ф. Р-1722. Оп. 5. Д. 252. Л. 30.

¹⁹⁶ Бизертинский «Морской сборник». 1921-1923: Избранные страницы / сост. и науч. ред. В. В. Лобыцын. М., 2003. С. 371.

¹⁹⁷ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 23. Л. 1.

¹⁹⁸ Там же. Д. 21. Л. 2 об.

полярном плавании на судне «Бакан» Евгенов заинтересовался исследованием северных морей и вскоре получил возможность принять участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, которая окончательно сформировала его научные интересы. В этой экспедиции Н. И. Евгенов по-настоящему проявил себя как ученый. На зимовке 1914/1915 г. им были проведены одни из первых аэрологических наблюдений в Арктике, осуществлена масштабная съемка северо-западного побережья Таймыра, благодаря которой впервые была положена на карту бухта Гафнер-фьорд, уточнялись районы полуострова Короля Оскара и мысов Могильный и Стерлегова. Также Н.И. Евгенову удалось принять участие в первичной обработке результатов ГЭСЛО, создании итоговых карт и одним из первых опубликовать результаты научных наблюдений экспедиции.

Важно отметить, что во время ГЭСЛО Н. И. Евгенову выпала честь стать одним из первооткрывателей Земли Императора Николая II и одним из первопроходцев Северного морского пути. Этот уникальный и богатый опыт заметно выделял Евгенова среди многих советских полярных исследователей, и в дальнейшем позволил разрабатывать идеи по развитию возможностей судоходства в Арктике на основе личного опыта. Николай Иванович был замечен советской властью, которая после Гражданской войны остро нуждалась в специалистах по освоению Заполярья. Он был зачислен в Гидрографическое управление УВМС РККА и, оказавшись в Восточной Сибири, направлен в Усть-Ленскую гидрографическую экспедицию.

1.3. Участие в Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг. и изучение возможностей судоходства в восточной части Северного морского пути

После завершения Гражданской войны в начале 1920-х гг. началось постепенное восстановление транспортного сообщения РСФСР. В значительной степени это коснулось северных морей и сибирских рек, которые предстояло включить в формирующуюся единую воднотранспортную систему. Одним из

главных организаторов полярных экспедиций с начала 1920-х гг. выступило Главное гидрографическое управление Управления Военно-морских сил Рабоче-крестьянской Красной армии (ГГУ УВМС РККА, ГГУ ВМС)¹⁹⁹. Гидрографические экспедиции были направлены на развитие судоходства, восстановление транспортных связей и поиск новых водных маршрутов, поэтому им уделялось большое внимание. Н. И. Евгенов стал активным участником экспедиций ГГУ и выпустил серию публикаций по итогам проведенных исследований, чему посвящен данный параграф.

Первой полярной гидрографической экспедицией советского государства стала Усть-Ленская гидрографическая экспедиция 1920–1921 гг.²⁰⁰, в которой Н. И. Евгенов принял участие и сыграл важную роль в изучении возможностей судоходства и в районе устьев Лены и Колымы. Прежде чем перейти к деятельности Н. И. Евгенова в Усть-Ленской экспедиции, сделаем краткий обзор исследований Ленского района и создания его картографических материалов до начала 1920-х гг.

В XVII в. русские землепроходцы впервые вышли к реке Лене и совершили первые попытки пройти от дельты этой реки к устьям соседних рек к западу и востоку (походы казаков Ивана Реброва, Елисея Бузы и др.). В XVIII столетии исследования в этом районе проводили отряды Великой Северной экспедиции (отряды В. Прончищева и П. Лассиниуса). Семеном Челюскиным в 1735–1736 гг. была составлена карта, на которую был нанесен район от северо-восточной части Таймырского полуострова до восточной части Лены включительно, а также карта Лены от Якутска до Северного Ледовитого океана. Следующее крупное исследование этого района состоялось почти столетие спустя, во время экспедиции Петра Федоровича Анжу (1821–1823 гг.). В результате, помощником П. Ф. Анжу унтер-офицером П. И. Ильиным была выполнена опись от реки Яны до реки Оленек, включая протоки дельты Лены, и составлена карта данного побережья. Фактически Ильиным были представлены первые гидрографические

¹⁹⁹ С мая 1924 г. Главное гидрографическое управление УВМС РККА, стало именоваться Гидрографическим управлением Управления Военно-морских сил Рабоче-крестьянской Красной армии (ГУ УВМС РККА).

²⁰⁰ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 22.

данные по бухте Тикси, однако он проводил опись с берега на собачьих упряжках, а составленная по итогам его работ карта побережья Восточной Сибири была представлена в мелком масштабе и могла пригодиться только в общегеографическом смысле²⁰¹.

В 1882–1884 гг. по программе 1-го Международного полярного (МПП) в устье Лены была проведена масштабная экспедиция Русского географического общества под руководством поручика корпуса флотских штурманов Морского министерства Николая Даниловича Юргенса (1849–1898). Для участия в 1-ом МПП Россия организовала две полярные станции: на Новой Земле в становище Малые Кармакулы и в дельте реки Лены на острове Сагастырь. Экспедиция РГО провела на Сагастыре первые стационарные метеорологические и магнитные наблюдения в дельте Лены, маршрутные съемки ее проток и определила ряд астрономических пунктов. К началу 1920-х гг. Изучение района дельты Лены обязано именно этой экспедиции, а меркаторская карта Лены, созданная Юргенсом, в то время являлась основным материалом по картографии дельты этой реки, хотя в полной мере не отвечала требованиям мореплавания и судоходства²⁰².

Последующие экспедиции носили характер специального изучения района дельты Лены. В частности, в ходе спасательной экспедиции по поиску партии Э. В. Толля (1903), командир яхты «Заря» и один из будущих инициаторов ГЭСЛО (1910–1915) Федор Андреевич Матисен сделал опись бухты Тикси, определил там астрономические и магнитные пункты²⁰³. В том же году Ф. А. Матисеном была составлена первая карта бухты Тикси²⁰⁴. В связи с планами по развитию морского сообщения между Владивостоком и Колымой с Леной, ГГУ направило в 1912 г. партию гидрографа подполковника А. И. Неёлова, которая провела гидрографические работы в юго-восточной части

²⁰¹ Евгенов Н. И. Материалы по лоции бухты Тикси и устья Быковской протоки Дельты // Хозяйство Якутии. 1927. № 2. С. 79.

²⁰² Евгенов Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека // Труды комиссии по изучению Якутской автономной ССР. Л., 1929. Т.3. Ч.1. С. 7, 9, 10.

²⁰³ Евгенов Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 10.

²⁰⁴ Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание... С. 123.

дельты Лены, в районе Быковской протоки и бухты Тикси. Данные исследования позволили Неёлову заключить, что Быковская протока является лучшим заходом в реку, а бухта Тикси пригодна для отстоя судов. Однако в полной мере морскому офицеру завершить эти работы не удалось, и картографический материал экспедиции так и не был выпущен²⁰⁵, но был опубликован отчет А.И. Неелова в журнале «Записки по гидрографии». Тем не менее, это были важные сведения, т.к. район от Тикси до устья Быковской протоки до 1912 г. был практически неизвестен²⁰⁶. Единственными материалами по Быковской протоке оставались только устаревшие и скудные данные о выходе кочей из этой протоки в XVII в., о плаваниях В. В. Прончищева на дюбель-шлюпке «Якутск» и П. Ласиниуса на дюбель-шлюпке «Иркутск» в августе 1735 г., а также Д. Я. Лаптева в августе 1736 и июле 1739 г.

При этом в начале XX века в связи с активизацией отечественного мореплавания на северо-востоке страны возрастала потребность в навигационно-гидрографических материалах по данному району. Отечественное судоходство в местных водах имело стратегическое значение в условиях развития американской торговли у северных берегов Чукотки и Якутии. Также фиксировались попытки колонизации острова Врангеля со стороны Канады и САСШ²⁰⁷, что в перспективе могло угрожать России потерей этих территорий. С 1911 г. началась организация торгово-пассажирских рейсов «Доброфлота» из Владивостока к устью Колымы, что требовало от гидрографии обеспечения безопасности на этом водном маршруте. В перспективе рассматривалась возможность удлинения пути дальше до устья реки Лены.

Еще одной важной причиной освоения ленского района и северо-востока страны являлось экономическое отставание перспективного края, богатого природными ресурсами – золотом, оловом, углем и др. В начале XX в. расширяло золотодобычу Ленское золотое товарищество («Лензото»), которое в 1919 г. совместно с Комитетом Северного морского пути организовало экспедицию под

²⁰⁵Евгенов Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 10.

²⁰⁶Евгенов Н. И. Материалы по лоции бухты Тикси... С. 80.

²⁰⁷САСШ – Северо-Американские Соединенные Штаты.

руководством Ф. А. Матисена. Целью экспедиции было изучение возможности доставки грузов в Якутию и ленские прииски. Фёдору Андреевичу удалось выполнить рейс по Быковской протоке и бухте Тикси, фактически разработав собственный проект по изучению этого района: Матисен настаивал на проведении гидрографических работ в Быковской протоке, разработке Нижне-Ленских каменноугольных месторождений и создании угольной базы в бухте Тикси²⁰⁸. Вскоре по этому проекту началась организация Усть-Ленской гидрографической экспедиции, которая сопровождалась следующими событиями.

В начале 1920 г. уполномоченный по формированию Сибирской военной речной флотилии М. Н. Попов передал в ГГУ ВМС телеграмму. В ней сообщалось, что бывшие военморы, капитан 1 ранга Матисен, старший лейтенант Евгенов, мичманы Исполатов, Хмызников и Чирихин, состоят на учете в Сибирской флотилии (Сибфлотилии) и командированы в структуры водотранспорта²⁰⁹ – Главное управление водного транспорта (Главвод) в составе Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Так, Николай Иванович Евгенов после своего освобождения из заключения в марте 1920 г. был направлен в Бюро Исследований Ленско-Байкальского управления Водного Транспорта НКПС в Иркутске старшим производителем работ Усть-Ленской гидрографической экспедиции²¹⁰. Ф. А. Матисен также вошел в состав этого управления, которое с апреля 1920 г. именовалось Восточно-Сибирским Управлением Водного Транспорта НКПС²¹¹, являясь одним из местных

²⁰⁸ Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 11.

²⁰⁹ РГАВМФ. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 2.

²¹⁰ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 3 об.

²¹¹ Данное управление многократно переименовывалось за относительно короткий промежуток времени, что, по всей видимости, вызывало путаницу с официальным названием даже в документах участников Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг. Цепочка переименований выглядела следующим образом: февраль – апрель 1920 г. – Ленско-Байкальское областное управление водных и дорожных сообщений НКПС РСФСР г. Иркутск; апрель – июнь 1920 - Восточно-Сибирское [областное] управление водным и дорожным транспортом НКПС РСФСР г. Иркутск; июнь 1920 – май 1921 - Иркутское районное управление (Иркутский рупвод, Иррупвод) водным [и дорожным] транспортом НКПС РСФСР г. Иркутск; май 1921 – май 1922 - Лено-Байкальское управление водного транспорта НКПС РСФСР г. Иркутск Иркутской губернии. Впоследствии управление многократно переименовалось на протяжении XX столетия. С 1997 г. – Открытое акционерное общество «Восточно-Сибирское речное пароходство» г. Иркутск.

управлений Главода²¹². Там план экспедиции, предложенный Ф. А. Матисеном, был принят к исполнению при содействии ГГУ УВМС РККА²¹³.

Основным организатором экспедиции выступила районная структура Главода – Лено-Байкальское управление Водного Транспорта НКПС. Им были выделены средства на снаряжение экспедиции, предоставлены работники и составлена программа гидрографических работ, которую сообщили и в ГГУ²¹⁴. Гидрография также являлась соорганизатором Усть-Ленской экспедиции. В первую очередь, ГГУ считало, что исследования в устье Лены должны проводиться не только в интересах торгового мореплавания (как планировали в структурах водотранспорта), а их планы и результаты необходимо предоставить Гидрографии, где они и должны накапливаться²¹⁵. Также ГГУ считало указанных военмором (Матисена, Евгенова, Хмызникова, Чирихина, Исполатова) собственными кадрами и просило командировать их в распоряжение Главода, но оставить на учете в ГГУ с требованием обязательного предоставления отчета работ Гидрографии²¹⁶. В связи с этим в мае того же года Евгенов был мобилизован в РККА и зачислен в состав ГГУ УВМС²¹⁷. Тогда же он был командирован в Восточно-Сибирское управление водного и дорожного транспорта НКПС в Иркутске заведующим гидрографическими партиями Усть-Ленской экспедиции²¹⁸. Таким образом, Ф. А. Матисен был назначен начальником Усть-Ленской гидрографической экспедиции, а Н. И. Евгенов – его помощником и заведующим гидрографическими партиями.

Главной целью экспедиции являлось изучение возможностей товарообмена Якутской автономной ССР с остальной страной и развитие каботажного судоходства между Леной и другими сибирскими реками. Перед

²¹² Тиховодова А. В. Эволюция государственного управления советским речным транспортом с 1918 по 1939 год // Пространство науки. 2024. Т. 1, № 4. С. 641.

²¹³ Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 11.

²¹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 2.

²¹⁵ Там же. Л. 3.

²¹⁶ Там же. Л. 4.

²¹⁷ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 2 об.

²¹⁸ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 3 об.

гидрографами была поставлена задача поиска стоянок морских судов, обследование устья Лены и ее проток на предмет судоходства.

Ход Усть-Ленской экспедиции достаточно подробно освещен в работах самого Н. И. Евгенова и воспоминаниях его супруги Н. Н. Евгеновой²¹⁹, а также в работах других авторов. Усть-Ленская экспедиция 1920 г. начала свой путь из Иркутска через Качуг и Киренск до Якутска. Там экспедиция получила необходимые плавсредства для проведения исследований: пароход «Лена» (капитан Н. С. Горовацкий), вельбот с подвесным мотором, железную баржу «Внучка» и две морские шлюпки²²⁰. 16 июня экспедиция вышла из Якутска и 28 июня достигла дельты Лены. Основные исследования экспедиции проходили в Быковской протоке: промерные работы, установка навигационных сооружений, ограждение фарватера, съемка побережья, триангуляционные работы и др.

Важным районом исследования стала бухта Тикси. 1 августа бухта полностью освободилась ото льда, что позволило Н. И. Евгенову приступить к промерным и прочим гидрографическим работам. После обследования бухты было установлено, что она пригодна для захода морских судов, а в заливе Булункан можно размещать суда для отстоя²²¹. Также Евгенов обследовал обнаруженный рыбаком якутом А. Величкиным пласт угля к югу от бухты. Николай Иванович установил, что пласт имеет наносное происхождение и не может свидетельствовать о существовании угольного месторождения²²². 6 сентября экспедиция покинула дельту Лены и завершила гидрографические работы 1920 г.

Экспедиция вернулась в Якутск 4 октября и несмотря на то, что погодные условия сократили период исследований на 12 суток, участникам экспедиции удалось в относительно короткий срок не только выполнить намеченную программу, но и расширить ее²²³. Ф. А. Матисен докладывал, что была произведена инструментальная опись 300 верст (около 320 км) берегов основной

²¹⁹ См.: Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... ; Евгенова Н.Н. Студеные вахты... С. 49–60.

²²⁰ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 50.

²²¹ Там же. С. 54.

²²² Там же.

²²³ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 7.

судоходной Быковской протоки с прилегающими островами. Опись охватила всю береговую линию от северо-западной части залива Буор-Хая до острова Столб, где начинается разветвление дельты Лены, и был сделан подробный промер фарватеров, ведущих к мысу Быкову у входа в Быковскую протоку²²⁴. Также сообщалось, что произведена маршрутная съемка Оленекской и Трофимовской протоки на протяжении 250 верст (около 267 км), дополнен промер бухты Тикси, подтвердивший достаточные морские глубины для выполнения роли естественной гавани с наличием 3 якорных стоянок²²⁵.

Николай Иванович Евгенов, рапортовал в Главное гидрографическое управление о работах экспедиции, где в основном повторялись данные, переданные Ф. А. Матисеном. Из них можно выделить информацию о том, что судоходный фарватер по Быковской протоке был огражден, были сооружены навигационные знаки на Быковском полуострове и в бухте Тикси²²⁶.

Н. И. Евгенов и П. К. Хмызников возбудили вопрос о продолжении экспедиции в следующем году²²⁷. В 1921 г. было принято решение продолжить исследования в устье Лены, и на средства Иркутского районного управления водного транспорта (Иркутского рупвода, Иррупвода), в которое было переименовано Восточно-Сибирское управление водного транспорта, началось снаряжение гидрографических партий экспедиции²²⁸. Архивные источники свидетельствуют, что рапорт Н. И. Евгенова об Усть-Ленской экспедиции 1920 г. сыграл в этом вопросе важную роль: после получения этих данных в Гидрографии сочли важным продолжить исследования, и ГГУ вновь выразила готовность оказать поддержку, о чем П. В. Мессер сообщил руководству Иркутского рупвода²²⁹.

В 1921 г. Ф. А. Матисен был направлен в командировку в Дальневосточную республику и потому в работах следующей Усть-Ленской

²²⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 8.

²²⁵ Там же. Л. 10.

²²⁶ Там же. Л. 38.

²²⁷ Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 37.

²²⁸ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 20.

²²⁹ Там же. Л. 23.

экспедиции не участвовал. Вместо него начальником Усть-Ленской гидрографической экспедиции был назначен Н. И. Евгенов. После доклада о прошлогодней экспедиции в Главном гидрографическом управлении в марте 1921 г., для чего Евгенов специально был вызван в Ленинград, он получил предложение руководить работами экспедиции 1921 г.²³⁰ Основной целью экспедиции в 1921 г. являлось продолжение исследований прошлого года, для чего предстояло обследовать Быковскую протоку и обнаружить другие судоходные протоки, ведущие из дельты Лены в Море Лаптевых. Первое должно было способствовать соединению приленского края с внешними рынками Северным морским путем, второе – развитию каботажного плавания, рыболовного и зверобойного промысла на северном побережье Восточной Сибири.

Полярные экспедиции начала 1920-х гг. проводились в РСФСР (СССР) в условиях послевоенной разрухи и глубокого всеобъемлющего кризиса. Основной трудностью, с которой Н. И. Евгенов столкнулся в должности руководителя экспедиции, были хронические проблемы со снабжением и обеспечением гидрографических партий. О тяжелом положении по части обмундирования он сообщал в ГГУ, которое пыталось найти и выделить несколько десятков комплектов теплого снаряжения²³¹. Вместе с тем, ГГУ неоднократно выражало обеспокоенность Иркутскому рупводу относительно неудовлетворительного снаряжения экспедиции и, в случае сохранения подобного положения до апреля – мая 1921 г., выступало за перенос экспедиции на следующий год. Можно предположить, что это делалось не только из-за потенциальной опасности для исследователей, но и потому что в случае переноса экспедиции Главное гидрографическое управление просило командировать гидрографов Евгенова и желающих его помощников-гидрографов в навигацию 1921 г. в Обскую губу, где должна была пройти 1-я Карская товарообменная

²³⁰ Евгенов Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 37.

²³¹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 20.

экспедиция²³². После проведенных работ планировалось, что гидрографы вернутся в расположение Иркутского рупвода.

Это был не первый случай, когда ГГУ пыталось привлечь Евгенова к работам в районе западносибирских рек. В личном фонде Н. И. Евгенова сохранилась телеграмма от 22 апреля 1920 г., в которой начальник Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда²³³ К. К. Неупокоев планировал привлечь Н. И. Евгенова к гидрографическим работам после его освобождения из заключения в Иркутске. Текст телеграммы следующий: «Красноярск 22 апреля. В обширных работах отряда предстоящую кампанию предполагал важную ответственную работу поручить вам. Заменить некем, немедленно выезжайте, выходим на север через месяц. Начальник отряда Неупокоев»²³⁴. Однако воссоединения давних сослуживцев в 1920–1921 гг. не произошло.

Тем не менее, Главное гидрографическое управление считало, что исследования в устье Лены имеют большое значение, и делало все, чтобы способствовать их организации. Так, 12 апреля 1921 г. П. В. Мессер направил срочную телеграмму начальнику Главного морского хозяйственного управления с просьбой, «о срочном удовлетворении требований ввиду того, что отсутствие обмундирования может губительно сказаться на выполнении ими работ, которые имеют важное государственное значение»²³⁵.

Еще одной важной проблемой, с которой столкнулся Н. И. Евгенов при подготовке экспедиции, стала нехватка квалифицированных кадров. В конце апреля 1921 г. командующий Сибирской военной речной флотилией М. Н. Попов обратился к начальнику ГГУ П. В. Мессеру с просьбой отозвать из экспедиции Н. П. Исполатова, который являлся артиллерийским специалистом. Начальник

²³² РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 23.

²³³ В 1919 г. были созданы Обская и Енисейская гидрографическая партии при Дирекции Маяков и Лоции Гидрографического отделения Морского министерства Правительства А. В. Колчака. Партии занимались гидрографическими работами в районе Обской губы, Енисейского залива и низовой реки Енисей. В начале 1920 г. обе партии объединили в Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд, который подчинялся Главному Гидрографическому управлению УВМС. Его руководителем был назначен К. К. Неупокоев. Весной 1922 г. отряд был переименован в Управление по безопасности кораблевождения в Сибири (Убеко-Сибирь, Убекосибирь), начальником которого Неупокоев оставался вплоть до своей смерти в 1924 г. Убекосибирь существовало до 1933 г. пока не было преобразовано Сибирское Гидрографическое Управление Северо-Морского пути.

²³⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 2. Л. 5.

²³⁵ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 44.

ГГУ поинтересовался мнением руководителя Усть-Ленской экспедиции, и Евгенов ответил, что заменить Исполатова, который являлся начальником промерной партии и был знаком с условиями работ в дельте Лены, никак нельзя²³⁶. Также Евгенов сообщал, что ему в целом не хватает гидрографов, чтобы закрыть вакантные места, и это может сделать невозможным промерные работы в дельте Лены. Однако 8 мая 1921 г. в ГГУ пришла телеграмма, в которой начальник штаба морских сил Азарьев сообщил, что Исполатова в экспедиции оставить нельзя из-за дефицита морских артспецов²³⁷. Тем не менее, Усть-Ленская экспедиция 1921 г. не лишилась гидрографа Н. П. Исполатова, и он принял участие в исследованиях.

Участники экспедиции 1921 года были разделены на две исследовательские партии – описную и промерную. Описная партия под руководством гидрографа П. К. Хмызникова состояла из гидрографа Ю. Д. Чирихина, физико-географа С.Г. Пархоменко, техника П. Е. Шанина и студента-этнографа Иркутского университета Н. П. Попова. Промерную партию возглавил Н. П. Исполатов, в неё также вошли: техник В. В. Кузнецов, метеорологи А. А. Абрамова и М. А. Большева. В состав экспедиции входили лекарь И. О. Конанчук, комиссар М. Н. Иванов, лоцман Н. В. Лукин, а также команды парохода «Сынок» и баржи «Внучка». Всего в состав экспедиции вошли 55 человек²³⁸.

Как и в прошлом году, экспедиция испытывала серьезные проблемы с материальным обеспечением: не хватало теплой одежды, вместо парохода «Лена» был выделен лишь малый речной пароход «Сынок», командиром которого был швейцарский капитан Ф. К. Шрек, который в течение двух лет был помощником капитана одного из пароходов Ленского речного пароходства²³⁹.

Промерная партия вышла из Якутска 25 июня на барже «Внучка» и вместе с рыбацким караваном, вельботом и шлюпкой направилась к дельте Лены. 29

²³⁶ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 53.

²³⁷ Там же. Л. 55.

²³⁸ Подробнее об участниках экспедиции см.: Боякова С. И. Плавание в восточном секторе Арктики в 1920-х–начале 1930-х гг. // Северо-Восточный гуманитарный вестник, 2010, № 1. С. 34.

²³⁹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 56.

июня вниз по течению с попутными описными работами к дельте отправилась описная партия П. К. Хмызникова на пароходе «Сынок» во главе с начальником экспедиции Н. И. Евгеновым. Николай Иванович отмечал, что от Якутска до дельты Лены не имелось необходимой навигационной карты, а единственным и недостаточным навигационным материалом была карта-схема, составленная в 1917 г. Якутской областной чертежной по данным командира парохода «Лена» Н. С. Горовацкого²⁴⁰. Это еще раз подчеркивает нехватку необходимых для развития мореплавания навигационно-гидрографических материалов по данному району в то время. По этой причине опись судового хода реки Лены началась на пароходе «Сынок» от самого Якутска и продолжалась до устья Лены, которого пароход достиг 13 июля.

Описная партия начала исследование с Туматской протоки, ведущей на север до острова Сагастырь. Промерная партия в это время осуществляла шлюпочный промер для изучения рельефа дна у полуострова Быковский, что имело важное значение для освещения входа в Быковскую протоку. Также промерной партией в селении Быково была развернута метеорологическая станция, в качестве плавучей метеорологической станции выступал и пароход «Сынок»²⁴¹. После описная партия перешла к обследованию Оленекской протоки, ведущей на северо-запад, и 31 июля во главе с Н. И. Евгеновым вышла по ней в море. Как отмечает в мемуарах Н. Н. Евгенова, командование судном в море вместо капитана Ф. К. Шрека осуществлял лично Евгений, по причине того, что капитан изначально условился, что будет отвечать только за речную часть плавания²⁴². Под командованием Евгенова 2 августа пароход «Сынок» осуществил заход в устье реки Оленек с моря, где в русле реки начались промерные работы. В селении Усть-Оленек Николай Иванович посетил могилу лейтенанта В. В. Прончищева и его жены, которая была восстановлена гидрографической партией Евгенова²⁴³. После этого описная партия вернулась в

²⁴⁰ Евгений Н. И. Краткие предварительные данные о работах Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г. // Записки по гидрографии, Т.45, 1922. С. 190.

²⁴¹ Евгений Н. И. Краткие предварительные данные... 1922.

²⁴² Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 58.

²⁴³ Там же.

дельту Лены и по Быковской протоке, ведущей на восток, соединилась с промерной партией, а после обследовала северо-восточную Трофимовскую протоку. Таким образом, партия Н. И. Евгенова и П. К. Хмызникова произвела опись основных протоков, ведущих в западном, северном и восточном направлении.

По завершении работ экспедиция вернулась в Якутск 23 сентября 1921 г. В Иркутск Н. И. Евгенов прибыл 28 декабря²⁴⁴. 6 января 1922 г. Николаю Ивановичу было выдано удостоверение для возвращения в Петроград в распоряжение Главного гидрографического управления ВМС²⁴⁵. 29 июня 1922 г. Н. И. Евгенов рапортовал начальнику ГГУ ВМС Сергею Павловичу Блинову о том, что военнослужащие вверенной ему партии уволены, она – ликвидирована, а инструменты сданы²⁴⁶. Согласно резолюции начальника ГГУ ВМС 30 июня Усть-Ленская гидрографическая экспедиция была расформирована²⁴⁷.

Усть-Ленская экспедиция в 1921 г. достигла значительных результатов и даже перевыполнила программу работ, несмотря на недостаток снаряжения, непригодность экспедиционного судна к целям и задачам экспедиции. С конца июня до конца сентября 1921 г. экспедиции удалось выполнить следующее²⁴⁸:

1. Описать судовой ход нижней Лены от Якутска до её дельты;
2. Провести опись и рекогносцировку Оленекской, Туматской, Трофимовской, Саардахской протоков на предмет выхода через них к морю;
3. Восстановить судовой ход в Быковской протоке и сделать морской промер к востоку от Быковского полуострова;
4. Провести астрономические, геофизические и гидрометеорологические исследования в нижнем течении Лены, её дельте и в бухте Тикси;

²⁴⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 232. Л. 71.

²⁴⁵ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 2. Л. 8.

²⁴⁶ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 44. Л. 94.

²⁴⁷ Там же.

²⁴⁸ Евгенов Н. И. Краткие предварительные данные... С. 197–198.

5. Геологическую разведку месторождений угля в бухте Тикси, а также осуществить сбор физико-географических, естественно-исторических, этнографических материалов.

После завершения Усть-Ленской экспедиции 1920–1921 гг. Н. И. Евгенов выпустил серию публикаций на основе полученных материалов. Первая публикация Н.И. Евгенова «Восточная часть Северного морского пути» вышла в 1921 г., еще до официального расформирования экспедиции. В следующем году в журнале «Записки по гидрографии» (1842 г. – н.в.) вышла статья, которая подвела первые итоги Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г.²⁴⁹.

3 августа 1922 г. Н. И. Евгенов прочитал на заседании Сиббюро Госплана СССР в Ново-Николаевске (г. Новосибирск) доклад о развитии судоходства в низовьях Лены и Колымы. Доклад был переработан М. А. Великановым – одним из основоположников гидрологии суши, в статью для сборника «Труды Госплана» и издан в 1924 г.²⁵⁰ В том же году в журнале «Записки по гидрографии» вышла фактически его расширенная версия – объемная статья Евгенова «Значение Северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни Северо-Восточной Сибири»²⁵¹. Обе публикации были изданы для промежуточного обобщения результатов работ Усть-Ленских гидрографических экспедиций 1920–1921 гг. и предложений Евгенова по развитию Ленско-Колымского края.

В данных статьях Н.И. Евгенов фактически изложил собственный проект развития путей сообщения на северо-востоке страны, обосновывая использование Северного морского пути и развитие каботажного плавания между восточносибирскими реками. При этом в отличие от Ф. А. Матисена проект Н. И. Евгенова направлен не только на создание инфраструктуры в бухте Тикси, но и на развитие водного транспорта в этом районе как части

²⁴⁹ Евгенов Н. И. Краткие предварительные данные о работах Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г. // Записки по гидрографии, Т. 45, 1922.

²⁵⁰ Евгенов Н. И. Северо-морской путь // Материалы Госплана. Кн. 1. Перспективы хозяйства Сибири. М, 1924.

²⁵¹ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни севера Восточной Сибири // Записки по гидрографии. Т. 48. 1924. С. 14.

общероссийской воднотранспортной системы в целом. Приведем основные положения из данных публикаций.

После ГЭСЛО и двух Усть-Ленской гидрографической экспедиции Н. И. Евгенов получил наглядное представление об оторванности северо-восточных окраин России от остальной страны. В первую очередь это касалось Якутской республики²⁵² в которой проживало около 400 тыс. человек, чье население было сконцентрировано в основном по берегам рек, прежде всего, в районе бассейна реки Лены. При этом данный район фактически не был соединен с остальными областями страны: в республике практически не было железных дорог, а грунтовые тракты были неразвиты и технически не позволяли обеспечить необходимый объем грузоперевозок. Пути сообщения были плохо налажены даже с соседней Иркутской областью, что лишь подчеркивало сложившуюся ситуацию.

В то же время край располагал многочисленными водными путями. В первую очередь, это бассейн реки Лены с ее многочисленными притоками и другие восточносибирские реки: Хатанга, Анабара, Оленек, Яна, Индигирка, Алазея. Эти реки, несмотря на выход к побережью Северного Ледовитого океана, не имели в то время сообщения между собой. «Северное Полярное море – это звено, соединяющее их [реки] между собой и с внешним миром» – заключал Н. И. Евгенов²⁵³.

Н. И. Евгенов считал, что сухопутные пути сообщения не смогут в ближайшей перспективе обеспечить потребности Ленско-Колымского края в необходимых объемах грузоперевозок. Основным потребителем края являлись золотодобывающие прииски, например, Олекмо-Витимские прииски на Лене, для развития которых необходимы тяжеловесные машины и габаритные грузы, которые трудно и затратно перевозить по сухопутным трактам. В то же время строительство рассматриваемой в перспективе железной дороги, которая может соединяться с Великой Сибирской магистралью (Транссибирской железной

²⁵² Якутская автономная советская социалистическая республика (ЯАССР).

²⁵³ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 71.

дорогой), и «громадное» значение которой признавал Н. И. Евгенов, обойдется очень дорого²⁵⁴. Важно учитывать всеобъемлющий глубокий кризис, в котором находилась страна после революционных событий 1917 г. и завершении Гражданской войны. Фактически исключалась возможность создания масштабных проектов и затратных строек, требовавших полного завершения проектов, в то время как развитие водного транспорта могло давать ощутимые результаты по мере наращивания флота и грузооборота.

Отставание в развитии транспортного сообщения внутри Якутской республики и фактическая оторванность от внешнего мира грозили тем, что производственный и торговый потенциал северо-востока страны мог и далее оставаться на низком уровне. Так, импорт в Якутскую республику многократно превышал экспорт: 820 тыс. пудов против 260 тыс. пудов, из которых за пределы республики вывозилось только 10 тыс. пудов, а остальные 250 тыс. пудов потребляли приисковые районы Приленского края²⁵⁵. В то же время было установлено, что минимальная потребность севера Якутии составляет более 500 тыс. пудов груза, Колымского края – около 20-24 тыс. пудов²⁵⁶.

Недостаточно развитое транспортное сообщение и оторванность края от остальной страны, приводили к усилению влияния американской торговли на плохо контролируемых территориях. Участник ГЭСЛО Л. М. Старокадомский после успешного плавания 1913 г. отмечал, что чукчи не знали ни одного слова по-русски, но понимали некоторые английские слова, благодаря чему и удавалось устанавливать коммуникацию²⁵⁷. Через десятилетие ситуация не только не изменилась, а скорее ухудшилась по причине ослабления центральной власти. В 1919 г. экспедиция Ф.А. Матисена была организована в том числе для установления торговых отношений приленского края с Североамериканскими соединенными штатами (САСШ). Н. И. Евгенов указывал, что в 1921 г. местные власти «ввиду полной оторванности края» даже просили разрешения на ведение

²⁵⁴ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути... С. 14.

²⁵⁵ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 72.

²⁵⁶ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути... С. 13.

²⁵⁷ Старокадомский Л.М. Открытие новых земель... С. 55.

торговых отношений непосредственно с американцами²⁵⁸. Он также отмечал, что в устье Колымы часто заходят «американские хищники-торгаши» и научные экспедиции, за которыми могут последовать крупные коммерческие фирмы и предприятия²⁵⁹. Доходило даже до обследования местных акваторий американскими судами, после чего была издана американская карта²⁶⁰. Н. И. Евгенов пришел к выводу, что только с соединением Колымского края доступными путями сообщения с остальной Россией можно в будущем бороться с американским влиянием, которое ныне в нем преобладает.

Таким образом, выход из ситуации Н. И. Евгенов видел в развитии именно водных путей сообщения, в первую очередь, по причине того, что край изобилует реками, которые выходят к побережью Северного Ледовитого океана. Развитие судоходства в крае Евгенов предполагал по двум взаимозависимым направлениям. Первое – это соединение края с внешним миром (в первую очередь, с Тихоокеанским регионом) по Северному морскому пути. Второе – развитие морского каботажа между устьями рек, как продолжающего передаточно-распределительного механизма для товаров, ввозимых извне.

Помимо расширения торговых связей Якутской республики экономический потенциал края выражался в наличии значительных природных богатств. В первую очередь, это касалось приленской золотопромышленности, которая нуждалась в развитии логистики для вывоза добытого золота и ввоза грузов, необходимых для дальнейшего развития добычи ресурсов. Постепенно шла разведка золотых запасов на Колыме. Еще до начала масштабной добычи золота в этом районе Н. И. Евгенов заключил: «В прямой зависимости от успехов морского и речного сообщения в бассейне реки Колымы находится разрешение вопросов о разработке в Колымском крае его минеральных богатств»²⁶¹.

В качестве экспортных грузов Якутской республики, помимо золота, Евгенов выделял уголь, чьи запасы в ЯАССР оценивал как огромные, и которые

²⁵⁸ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути... С. 75.

²⁵⁹ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 89.

²⁶⁰ Там же. С. 83.

²⁶¹ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 78.

в будущем сыграют крупную роль в экономической жизни края, «а в деле морских перевозок в особенности»²⁶². Однако по окончании Усть-Ленских экспедиций он подчеркивал, что пока эти запасы разведаны слишком поверхностно и только местами, что могло измениться только при развитии транспортной системы республики. Среди экспортных товаров северо-востока Евгений выделял также соль, пушнину, мамонтовую кость, рыбу и др. При этом лесные ресурсы Якутии по мнению гидрографа являлись сомнительным экспортным товаром по причине несоответствия стандартам строительного леса и высокого внутреннего потребления лесных ресурсов внутри самой Якутской республики.

Рассмотрим предложения Н. И. Евгенова по развитию сообщения северо-восточной части страны Северным морским путем, изложенные в тех же статьях 1924 г. Николай Иванович видел в этом возможность связать водной дорогой приленский край как с остальной страной, так и внешним миром. Н. И. Евгений делил путь до Лены на два участка: от Берингова пролива до реки Колымы, и от Колымы до устья Лены. В целом, Николай Иванович, с одной стороны, предупреждал о таких затруднениях, как льды, частые туманы и пасмурная погода, малоизученные течения, но, обобщая, указывал, что для опытного и осторожного капитана в этом нет больших трудностей²⁶³. Путь от Лены и дальше до Хатанги Н. И. Евгений также оценивал как несложный, и если судно дошло до Колымы, то и до Лены «пройдет беспрепятственно»²⁶⁴. С одной стороны, Н. И. Евгений здесь несколько поспешен в выводах, т. к. последующие плавания опровергли мнение о легкости прохождения морского пути от Владивостока до Лены. С другой, уверенность в успехе судоходства на этом участке полярный исследователь подкреплял, ссылаясь на собственный опыт плавания на судах ГЭСЛО, рейсы «Доброфлота» 1911–1917 гг. и посещение Колымы американскими коммерческими шхунами.

²⁶² Евгений Н. И. Северо-морской путь... С. 76.

²⁶³ Там же. С. 81–82.

²⁶⁴ Там же. С. 83.

Тем не менее, после участия в ГЭСЛО и завершения Усть-Ленских гидрографических экспедиций Евгенов был хорошо осведомлен об особенностях местного судоходства и обозначил возможные трудности, с которыми предстоит столкнуться, предложив собственные пути решения. В первую очередь это касалось крайне недостаточной гидрографической изученности района от Берингова пролива до устьев Колымы, Лены и других рек Восточной Сибири. До проведения Усть-Ленских экспедиций 1920–1921 гг. здесь фактически не было актуальных навигационных материалов, что не способствовало развитию мореплавания вдоль восточных берегов Сибири. О судоходстве на других восточносибирских реках кроме Лены и Колымы почти ничего не было известно. Это приводило к тому, что иногда мореплаватели попросту не могли найти заход в реки. Так, в 1897 г. пароход фирмы Громовой, выйдя из Лены, не смог найти заход в реку Яну, а в 1926 г. капитан И. А. Корольков на шхуне «Полярная звезда», шедший из устья Колымы, не смог найти вход в Индигирку и сразу пошел в устье Лены²⁶⁵. Поэтому существовала необходимость в гидрографическом изучении устьев рек, постановке опознавательных знаков, снабжении этих районов лоцмейстерскими и наблюдающими за льдами судами.

Отсутствие опыта мореплавания в этом районе Севморпути и уверенности в безопасности маршрута в итоге приводило к завышению стоимости фрахта, который доходил до 8% на рейсах Владивосток–Колыма²⁶⁶. Высокие страховые взносы и фрахты являлись тормозом для развития судоходства, и Н. И. Евгенов предлагал их снижение путем исследований Северного морского пути и извлечения опыта из рейсов на этом участке, создания инфраструктуры и даже введения порто-франко по примеру района западносибирских рек²⁶⁷. Евгенов был хорошо знаком с историей развития судоходства на западном участке Северного морского пути, ведущего к устьям Оби и Енисея, где оживление торговых рейсов удалось во многом благодаря порто-франко, впервые

²⁶⁵ Евгенов Н. И. Плавание шхуны «Полярная звезда» из устья реки Колымы в устье реки Лены // Водный транспорт. 1927. № 4. С. 138.

²⁶⁶ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 74–75

²⁶⁷ Порто-франко – право беспошлинной торговли.

введенному в 1877–1878 гг.²⁶⁸. По мнению Николая Ивановича, без порто-франко развитие морских путей на северо-востоке было немислимо, следовательно, и экономическое оживление края было маловероятно²⁶⁹. Он считал, что за подобное право для восточносибирских рек нужно бороться, как в свое время это делали промышленники Западной Сибири.

Помимо гидрографических исследований и порто-франко важным аспектом развития морского маршрута на северо-востоке Н. И. Евгенов выделял создание инфраструктуры. Он подчеркивал необходимость создания береговых постов, обеспеченных радиосвязью и уже в то время предлагал меры для научно-оперативного судоходства в этом регионе. В частности, речь шла о развитии службы погоды для обеспечения синоптическими прогнозами, о необходимости применения авиационной ледовой разведки в данном районе²⁷⁰. Развивая идею Ф. А. Матисена, Н. И. Евгенов предлагал создание в бухте Тикси угольной базы, радиосвязи и перегрузочного пункта, т. к. это более подходящее место для перегрузки с морских судов на речные, чем Быковская протока. С созданием подобных перегрузочных пунктов морское сообщение позволит нарастить тоннаж речных судов в низовьях рек. По этой причине большое значение в своем проекте Николай Иванович отводил развитию каботажного плавания на северо-востоке страны.

Проблема каботажного плавания являлась достаточно острой: между устьями рек сообщение практически отсутствовало, и капитаны судов не всегда могли отыскать заход в них. Однако Евгенов не считал, что из-за этого развитие каботажного плавания невозможно, напротив он приводит в пример собственное плавание на речном пароходе «Сынок» с Лены в устье реки Оленёк как доказательство этой возможности.

В целом, Н. И. Евгенов считал, что каботажное плавание должно выступать логистическим продолжением морского сообщения, обеспечивая

²⁶⁸ Беляева Н. А. Порто-франко в устьях сибирских рек в конце XIX – начале XX столетия // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. С. 5.

²⁶⁹ Евгенов Н. И. Значение северного морского пути... С. 22.

²⁷⁰ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 88.

транспортировку грузов до населенных пунктов, а также наладить судоходство между реками. В качестве примера Н. И. Евгенов приводит первый рейс «Доброфлота» в 1911 г., когда доставка груза по морю от Владивостока до Нижнеколымска обошлась в 1 руб. 29 коп. за пуд, а транспортировка груза в Среднеколымск по льду на расстояние 500 верст обошлись в 4 руб. с пуда, нивелируя всю выгоду морского рейса²⁷¹. По мнению Евгенова, каботажное судоходство развивало бы торговые операции между восточносибирскими реками, а также позволило бы рыбакам перемещаться с верховьев рек к устью, избегая скученности рыболовных промыслов. В духе новых социалистических идеологических установок Н. И. Евгенов подчеркивал, что каботаж мог помочь в борьбе со спекуляцией русских и якутских купцов пушниной, перейдя к торговым операциям с местным населением²⁷².

К середине 1920-х гг. отставало и создание пароходств в Восточной Сибири, которое в определенной степени было представлено на Лене, но практически отсутствовало на Колыме и на других восточносибирских реках. Николай Иванович затрагивал тему создания речного пароходства на Колыме – второй по величине реки на северо-востоке после Лены. Гидрограф отмечал, что уже предпринимались попытки получить пароход с баржей и создать Колымское пароходство, а также организовать рекогносцировочно-изыскательные работы, однако всё это было отменено с началом Первой мировой войны. Помимо уже упомянутой возможности перемещения рыбаков вдоль реки Колымское пароходство было бы очень полезно в части транспортировки грузов с верховьев к устью, куда грузы доставлялись сухим путем с северного побережья Охотского моря.

Таким образом, вышеизложенные предложения и мероприятия Н. И. Евгенова при грамотной реализации должны были способствовать превращению Якутского края из места, которое имело репутацию «гиблого края» и «места для одной лишь ссылки» в прогрессивно осваиваемый регион²⁷³.

²⁷¹ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 78.

²⁷² Там же. С. 77.

²⁷³ Евгенов Н. И. Северо-морской путь... С. 90.

В 1924 г. Н. И. Евгенов как действительный член Русского географического общества был награжден Малой золотой медалью. В воспоминаниях супруги Н. Н. Евгеновой говорится, что Николай Иванович получил ее «за работы по географии и гидрографии Восточно-Сибирского моря»²⁷⁴. Однако документы в Научном архиве РГО свидетельствуют о том, что на Совете РГО от 15 мая 1924 г. было принято решение о присуждении медали имени Литке Б. В. Давыдову «за совокупность его ученых трудов», а также Малых золотых медалей Н. Н. Матусевичу и Н. И. Евгенову «за их научные работы»²⁷⁵. Таким образом, в документе не дается конкретных указаний на награждение по результатам Усть-Ленских гидрографических экспедиций. Подчеркивается лишь то, что РГО выразило «глубокую и живую научную связь», которая всегда существовала между Гидрографическим управлением и Русским географическим обществом²⁷⁶.

Несмотря на несколько статей, выпущенных по итогам Усть-Ленских экспедиций, Н. И. Евгенов продолжил создание публикаций на основе материалов данных исследований. Как отмечал Н. И. Евгенов, работа в этом направлении шла медленно, но дело сдвинулось в мае 1925 г. после создания Комиссии Академии наук по изучению Якутской АССР (далее – Якуткомиссия, КЯР)²⁷⁷. КЯР была создана 3 мая 1924 г., как временный орган, а 4 апреля 1925 г. стала постоянным академическим учреждением. Якуткомиссия просуществовала до 1931 г., а затем была преобразована в Якутскую секцию СОПС (Совета по изучению производительных сил) АН СССР. Ученым секретарем Комиссии стал геолог, в будущем известный полярный исследователь и профессор Павел Владимирович Виттенбург (1884–1968). Якуткомиссия способствовала созданию научных работ, относящихся к Якутии и материально поддерживала ученых, работающих в интересах ЯАССР. Президиум Якуткомиссии выразил крайнюю желательность участия

²⁷⁴ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 58.

²⁷⁵ НА РГО. Ф. 1-1924. Оп. 1. Д. 13. Л. 6.

²⁷⁶ Там же. Л. 6–6 об.

²⁷⁷ Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 1.

Н. И. Евгенова в ее работе, и 1 декабря 1926 г. гидрограф был назначен консультантом с установленным вознаграждением²⁷⁸. В составе Якуткомиссии Евгенов числился консультантом вплоть до декабря 1929 г.

За время работы Н. И. Евгенова в составе КЯР им была проведена масштабная работа по созданию навигационно-гидрографических трудов по реке Лене и ее протокам, бухте Тикси и устью реки Оленек. В 1927 г. в журнале «Хозяйство Якутии» за его авторством были опубликованы материалы по лоции бухты Тикси и устья Быковской протоки²⁷⁹. Здесь были представлены физико-географическое описание указанного района, описания подводного рельефа, астропункты, знаки, данные о течениях, вскрытии и замерзании вод, данные о льдах, а также общие указания для плавания в бухту Тикси и по Быковской протоке при перегрузочных операциях. Эта работа была отмечена на высоком уровне. В октябре 1927 г. представитель ЯАССР при Президиуме ВЦИК Иван Николаевич Винокуров (1893–1935) сообщил в Академию наук, о переводе Н. И. Евгенову за публикацию этой работы в журнале «Хозяйство Якутии» гонорара в размере 50 руб. 70 коп, который и был передан гидрографу Якуткомиссией²⁸⁰.

Главным результатом деятельности КЯР с 1925 по 1930 гг. стало издание «Материалов Комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической Республики» – серии монографий по различным направлениям: медицине, сельскому хозяйству, биологии, этнографии, промыслам и др. Также было издано многотомное издание «Труды Комиссии по изучению Якутской автономной Советской Социалистической Республики» (за период 1926–1930 гг. издано 16 томов). В третьем томе «Трудов» в трех частях были опубликованы работы Н. И. Евгенова и его коллег по Усть-Ленской гидрографической экспедиции П. К. Хмызникова, Ю. Д. Чирихина.

В первой части Н. И. Евгенов одним из первых старался систематизировать историю освоения Усть-Ленского района. Для этого он работал с источниками в

²⁷⁸ Санкт-Петербургский филиал архива Российской Академии наук (СПбФ АРАН). Ф. 75. Оп. 1. Д. 109. Л. 2.

²⁷⁹ Евгенов Н. И. Материалы по лоции бухты Тикси... С. 79–99.

²⁸⁰ СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 109. Л. 3.

ГГУ, в частности анализировал карты XVII–XVIII вв., работал с материалами экспедиций XIX в. По завершении этой работы в обобщающем труде по Усть-Ленской гидрографической экспедиции, изданном в 1929 г., он представил один из первых исторических очерков по исследованию данного района Арктики²⁸¹. Здесь же он осветил основные события Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг.

Николай Иванович отмечал, что даже после Усть-Ленской гидрографической экспедиции единственной достоверной картой дельты Лены являлась карта, созданная Н. Д. Юргенсом по итогам 1-го МПГ, однако далеко не полная и представляющая, скорее, общегеографический интерес²⁸². Поэтому издание атласов навигационных карт было необходимо и своевременно. Так, вторая часть «Трудов Комиссии по изучению Якутской АССР», составленная Евгеновым, представляла первый навигационный атлас судового хода по реке Лене от Якутска до ее дельты²⁸³. Третья часть, составленная Евгеновым совместно с его помощниками Хмызниковым и Чирихиным, являлась первым атласом навигационных карт судоходных протоков дельты Лены, включала материалы по лоции бухты Тикси и Быковской протоки, а также общие карты низовьев реки Оленёк и бухты Тикси²⁸⁴.

Таким образом, работы Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг. стали крупнейшими в регионе со времен 1-го Международного полярного года. На основе материалов, полученных в ходе этих исследований, Николаю Ивановичу удалось издать серию работ. Это были план развития водного транспорта в регионе, изложенный в собственных статьях, материалы по лоции бухты Тикси и Быковской протоки. Отдельно стоит выделить подробную монографию об Усть-Ленской экспедиции 1920–1921 гг. – один

²⁸¹ Евгенов Н.И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека... С. 1–12.

²⁸² Евгенов Н. И. Краткие предварительные данные... С. 198.

²⁸³ Евгенов Н. И. Атлас реки Лены от Якутска до дельты с описанием судового хода. // Труды Комиссии по изучению Якутской автономной социалистической республики. Т. 3: Материалы Экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф.А. Матисена в 1920 г. и Н.И. Евгенова в 1921 г. Ч. 2. Л., 1928.

²⁸⁴ Евгенов Н. И., Чирихин Ю. Д., Хмызников П. К. Атлас протоков дельты реки Лены, низовий реки Оленека и бухты Тикси // Труды Комиссии по изучению Якутской автономной социалистической республики. Т. 3: Материалы Экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф.А. Матисена в 1920 г. и Н.И. Евгенова в 1921 г. Ч. 3. Л., 1928.

первых исторических очерков по освоению и исследованию устья реки Лены, охватывающий период с XVI-XVII вв. до современных событий. Отметим два атласа навигационных карт реки Лены с картами близлежащих устья реки Оленёк и бухты Тикси. Все это оказало влияние на дальнейшие исследования в низовьях Лены и создание крупного порта Тикси на Северном морском пути.

Продолжателем работ Н. И. Евгенова в устье Лены в значительной степени стал один из его помощников Юрий Дмитриевич Чирихин, который участвовал в исследованиях этого района. Вплоть до начала 1930-х гг. осуществлялся поиск наиболее подходящего места для гидротехнических сооружений в низовьях Лены. В 1932 г. в бухте Тикси была построена полярная станция, а в 1933 г. началось строительство Усть-Ленского порта (с 1936 г. – Тиксинский морской порт)²⁸⁵. На первом междуведомственном совещании Гидрографического управления Главсевморпути в декабре 1933 г. Чирихин докладывал о проектно-изыскательских работах в районе бухты Тикси и дополнительном обследовании бара Туматской протоки. В конце 1933 г. Юрий Дмитриевич на Междуведомственном совещании Гидрографического управления Главсевморпути отмечал, что изыскательские работы показали – лучшим местом для строительства является бухта Тикси, «как это было выяснено работами Евгенова в 1920–1921 гг.»²⁸⁶. Советский гидрограф С. В. Попов, много лет проработавший в Якутии во второй половине XX столетия, также писал, что именно Н. И. Евгенов, П. К. Хмызников и Ю. Д. Чирихин окончательно обосновали необходимость строительства порта в устье Лены²⁸⁷.

1.4. Научно-экспедиционная и организационная деятельность в Гидрографическом управлении УВМС РККА в 1922–1925 гг.

²⁸⁵ Дмитриев А. А., Горбунов Ю. А., Соколов В. Т. Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. // История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века: в 3 т. Т. 1. СПб., 2015. С. 67.

²⁸⁶ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3429. Л. 26–27.

²⁸⁷ Попов С. В. Автографы на картах... С. 109.

По возвращении в Петроград Н. И. Евгенова ожидало новое назначение: 30 июня 1922 г. приказом начальника Главного гидрографического управления ВМС С. П. Блинова он был назначен на должность старшего производителя работ Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана²⁸⁸. Отметим, что в личном листке по учету кадров от 1935 г. Н. И. Евгенов отмечал, что был в этой должности уже с апреля 1922 г.²⁸⁹.

Об истории деятельности Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана опубликованные сведения крайне скудны и зачастую противоречат архивным документам. В предисловии к альбому ледовых образований 1930 года издания сообщается, что комиссия была создана только в апреле 1923 г. (а не в 1922 г.) для унификации и систематизации наименований наблюдаемых льдов и выработки однообразной номенклатуры ледовых образований²⁹⁰. Там же сказано, что для выполнения этой задачи еще в 1921 г. ГГУ УВМС РККА разослало особые анкеты на все моря РСФСР, чтобы выявить все местные названия и характеристики льдов. Председателем комиссии был назначен бывший офицер царского флота, генерал-майор Корпуса флотских штурманов гидрограф Н. В. Морозов. В ее состав помимо Евгенова вошли А. М. Лавров, К. К. Неупокоев, А. Н. Рождественский, Н. В. Розе, Л. Ф. Рудовиц и др.²⁹¹. Неизвестным остается даже период существования этой комиссии. В предисловии к альбому также сказано, что комиссия продолжала свою работу до 1924 г. и после смерти Н. В. Морозова приостановила свою деятельность²⁹². Это противоречит архивными документами, которые свидетельствуют о продолжении работы комиссии как минимум до конца 1926 г.²⁹³.

Н. И. Евгенов оставался старшим производителем работ Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана до середины 1923 г. Об этом периоде профессиональной биографии гидрографа почти ничего неизвестно, как и работе

²⁸⁸ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 44. Л. 94.

²⁸⁹ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 3 об.

²⁹⁰ Альбом ледовых образований. Л., 1930. С. 1.

²⁹¹ Там же.

²⁹² О возобновлении работы комиссии и участии Евгенова в создании первого «Альбома ледовых образований» Гидрографического управления сказано в главе 2.

²⁹³ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 843. Л. 30.

самой комиссии за это время. При этом к работе в составе комиссии СЛО Евгенов вернулся в апреле 1925 г., уже после в работы в Отдельном северном гидрографическом отряде (1923) и Северной гидрографической экспедиции (1924).

Тем не менее восстановить некоторые сведения о биографии Н. И. Евгенова после его возвращения из Усть-Ленской экспедиции можно по архивным документам. В 1922 г. планировалось его участие в известном переходе гидрографического судна (г/с) «Метель» под руководством К. К. Неупокоева из Петрограда вокруг Скандинавии через Карское море на Енисей. Целью похода было пополнение гидрографического флота в Сибири. В июле 1922 г. Евгенов значился в списке личного состава как старший производитель работ Главного гидрографического управления²⁹⁴. Однако участия в этом плавании Николай Иванович не принимал: об этом нет сведений ни в одной публикации, где содержатся биографические данные Евгенова, как и ни в одной автобиографии гидрографа.

Напротив, состоявшимся событием в жизни Н. И. Евгенова стало его зачисление в 1922 г. слушателем на гидрографический факультет Военно-морской академии. Закрепившись на службе в ГГУ ВМС Николай Иванович бесспорно хотел дальше повышать собственную квалификацию гидрографа²⁹⁵.

В 1923 г. Николай Иванович Евгенов получил назначение в Отдельный Северный гидрографический отряд (ОСГО), который возобновил гидрографические исследования в западном районе советской Арктики, в частности в районе Новой Земли, после перерыва, наступившего по завершении навигации 1921 г.

После завершения Гражданской войны и занятия территорий Русского Севера большевистским правительством встал вопрос о систематическом исследовании производительных сил Заполярья. Тогда же остро встал вопрос о восстановлении морских коммуникаций на различных участках Северного

²⁹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 44. Л. 97.

²⁹⁵ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3.

морского пути и восстановлении транспортных связей на севере страны. Ответственность за развитие мореплавания в Арктике была возложена на Главное гидрографическое управление, поэтому возобновлению гидрографических экспедиций уделялось значительное внимание. Также существовала необходимость в восстановлении массива сведений, утраченного после пожара в архиве в Ярославле, куда были эвакуированы материалы ГГУ ВМС в годы Гражданской войны.

Началось постепенное восстановление гидрографических экспедиций. Помимо Усть-Ленской экспедиции (1920–1921) в 1920 г. была вновь создана Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, которая проводила исследования в районе Новой Земли в 1920 и 1921 гг. под руководством гидрометеоролога и геофизика Н. В. Розе. Однако в 1922 г. экспедиция была ликвидирована по причине нехватки финансирования, а обязанности по обеспечению полярных станций Баренцева и Карского морей было возложено на Убеко-Север²⁹⁶.

Имел место и вопрос геополитики, связанный с Новой Землей. В ноябре 1922 г. на заседании Президиума Госплана был поднят вопрос о закреплении российского суверенитета над этим архипелагом²⁹⁷. Н. Н. Матусевич отмечал, что иностранцы не оставляли попыток «захватить эту русскую старинную землю», а Российская республика обращает недостаточно внимания на собственную арктическую территорию²⁹⁸. Наиболее целесообразными мерами были выделены колонизация, отправка научно-экспедиционных партий и постройка радиостанции.

Еще в 1920 г. во время Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на л/п «Таймыр» было обнаружено подходящее место для строительства радиостанции в проливе Маточкин Шар. В итоге 19 ноября 1922 г. было издано Постановление Госплана о заселении Новой Земли и постройке

²⁹⁶ Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание... С. 116.

²⁹⁷ Матусевич Н. Н. Краткий отчет о деятельности отдельного северного гидрографического отряда за кампанию 1923 года. Постройка радиостанции на Новой Земле. Л., 1924. С. 3.

²⁹⁸ Там же.

радиостанций в проливе Маточкин Шар и на мысе Желания²⁹⁹. Полярная станция Маточкин Шар, должна была выполнять роль советского форпоста на архипелаге и важного пункта наблюдений за ледовой обстановкой на пути из Баренцева в Карское море. Это было важно в условиях установления морского сообщения с бассейнами Оби и Енисея, и развития Карских товарообменных экспедиций, которые начались с 1921 г.

Несколько позже, 8 декабря 1922 г., состоялось Межведомственное совещание при Главном гидрографическом управлении, на котором Ю. М. Шокальский поднял вопрос о возобновлении Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

Возрождение гидрографической экспедиции в северных морях началось в следующем году. После издания постановления Президиум Госплана предложил Главному гидрографическому управлению Морского ведомства выполнение этой задачи. Управлением был составлен план работы, который 7 марта 1923 г. утвердил Совет Труда и Оборона, а 24 марта Совнарком СССР. Уже 15 апреля Главное гидрографическое управление начало получать первые средства на реализацию этой программы.

В 1923 г. в составе ГГУ ВМС был создан Особый Северный гидрографический отряд (ОСГО), который имел задание провести гидрографические и гидрологические исследования в районе Новой Земли и организовать станцию в проливе Маточкин Шар. Начальником отряда был назначен известный гидрограф Николай Николаевич Матусевич. В состав отряда вошел Николай Иванович Евгенов, назначенный руководителем гидрографической партии³⁰⁰. Непосредственно в составе ОСГО числились 37 человек, еще 15 человек личного состава радиостанции, а также 87 человек Гидрографического отряда Убекосевера при двух небольших гидрографических судах «Мурман» и «Купава»³⁰¹. В состав отряда также вошла строительная

²⁹⁹ Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание... С. 453

³⁰⁰ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 50. Л. 162.

³⁰¹ Матусевич Н. Н. Краткий отчет... С. 6.

партия, состоявшая из 43 человек. Всего в экспедицию ОСГО направилось 228 человек³⁰².

14 августа 1923 г. суда отряда вышли из Архангельска к Новой Земле и 20 августа вошли в пролив Маточкин Шар, на следующий день начав работы по созданию полярной станции³⁰³. Важно отметить, что научные и особенно гидрографические работы этой экспедиции отошли на второй план и выполнялись не в полном объеме. Это было связано с тем, что строительство поселка радиостанции производилось более экономным методом хозяйственного строительства – фактически собственными силами самой экспедиции, не прибегая к строительным услугам подрядных организаций. По этой причине проводились в основном гидрографические и прочие научные работы, не требующие отрыва рабочей силы и судов от места строительства³⁰⁴. Поначалу многие, кто должен был производить научные исследования, были заняты на строительстве станции.

Тем не менее, за период июля–октября 1923 г. Отдельным Северным гидрографическим отрядом были проведены астрономические, топографические, геофизические, гидрологические и гидрографические работы. Гидрологические и гидрографические работы были направлены, в первую очередь, на освещение акватории пролива Маточкин Шар. Под командованием А. М. Вершинского на л/п «Малыгин» был сделан рекогносцировочный промер при заходе в Маточкин Шар и ограждена банка у мыса Хрящевого.

Под руководством Н. И. Евгенова в проливе были проведены гидрологические наблюдения за уровнем моря, течениями, температурой и соленостью на глубоководных гидрологических станциях. Наблюдения велись непосредственно производителем работ гидрологом В. А. Березкиным, гидробиологами П. В. Ушаковым и Л. К. Лозина-Лозинским. Непосредственно Н. И. Евгеновым и старшим производителем работ гидрографом П. К. Хмызниковым проводились наблюдения за течениями в средней части

³⁰² Матусевич Н. Н. Краткий отчет... С. 12.

³⁰³ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 62.

³⁰⁴ Матусевич Н. Н. Краткий отчет... С. 21.

пролива Маточкин Шар в районе мыса Узкого, а у мыса Хрящевого производилась серия наблюдений над поверхностными течениями³⁰⁵. В результате наблюдений был установлен приливо-отливной характер течений в проливе Маточкин Шар.

Касательно других работ, то одним из участников экспедиции ОСГО являлся океанолог В. Ю. Визе, который осуществил серию батиметрических наблюдений³⁰⁶. На восточном побережье Новой Земли шлюпочный рейс совершили геологи и младший производитель работ гидрограф Ю. Д. Чирихин, который вместе с Н. И. Евгеновым участвовал в Усть-Ленских экспедициях. Ю. Д. Чирихин обследовал восточное побережье от Маточкина Шара до Незнаемого залива на севере, скорректировал имеющиеся карты этого района, производил инструментальную съемку береговой черты. На мысе Воронина шлюпочная партия соорудила опознавательный знак. Также в районе построенной станции отрядом были проведены астрономические исследования под руководством И. Д. Жонголовича, топографические исследования под начальством С. П. Рябышкина, магнитные наблюдения и сооружение магнитной обсерватории были выполнены под руководством Н. В. Розе. Вместе с созданием магнитной обсерватории в Маточкином Шаре старшим производителем работ И. Л. Русиновой велись работы по созданию в том же месте метеорологической станции, актинометрические исследования выполнялись старшим производителем работ Н. Н. Калитиным.

Перечисленные исследования сыграли важную роль в исследовании района возле самой станции. Под руководством Н. И. Евгенова проводились необходимые гидрографические и гидрологические работы, направленные на изучение пролива Маточкин Шар. В целом, ученым удалось выполнить значительный объем исследований при невозможности свободно привлекать суда и рабочую силу, которые были заняты на работах по строительству станции. В конце сентября л/п «Малыгин» и большая часть рабочих были направлены в

³⁰⁵ Матусевич Н. Н. Краткий отчет... С. 22–23.

³⁰⁶ Там же.

Архангельск. В итоге радиостанция Маточкин Шар начала свою работу 4 октября, когда была отправлена первая телеграмма на станцию Югорский Шар, 6 октября – направлена телеграмма в Совнарком СССР. В этот день ОСГО завершил свою работу и тоже начал возвращение в Архангельск.

После окончания экспедиции Н. И. Евгенов получил новое назначение: приказом № 866 от 5 октября 1923 г. он был назначен начальником Убекосевера³⁰⁷. В Москве приказ подписали: помощник по Морским делам Главнокомандующего всеми вооруженными силами республики А. В. Домбровский, комиссар А. Метс и начальник Морского штаба республики Тыртов. Начальник Убекосевера также именовался старшим морским начальником на Севере. Н. И. Евгенов находился в должности руководителя Убеко-Север фактически в период между экспедициями на Новую Землю, с октября 1923 по июнь 1924 гг. Этот период в биографии Н. И. Евгенова является совершенно не освещенным, при этом являясь первым опытом Николая Ивановича в руководстве гидрографическим учреждением по исследованию северных морей СССР.

Прежде чем перейти к деятельности Н. И. Евгенова на посту начальника Убекосевера, коротко охарактеризуем орган, вверенный ему в управление. В 1918 г. Главное гидрографическое управление приступило к созданию на всех морских театрах самостоятельных органов гидрографической службы – управлений по обеспечению безопасности кораблевождения (сокращенно – убеко)³⁰⁸. Убеко определялись как местные органы ГГУ, которые подчиняются последнему и обеспечивали нужды как военного, так и торгового флота, проводили судоремонтные работы и хозяйственное снабжение на вверенных им территориях³⁰⁹. В оперативном и строевом отношении Убеко подчинялись местному морскому командованию для выполнения гидрографических работ, необходимых военному флоту, что допускалось в случае крайней

³⁰⁷ В документах и публикациях 1920–1930-х гг. допускалось написание сокращенного названия как «Убеко-Север», так и «Убекосевер».

³⁰⁸ Андриенко В. Г. Недолгая история Убекосевера // Полярные чтения –2019: Арктика вопросы управления. С. 390.

³⁰⁹ РГАВМФ. Ф. Р-457. Оп. 1. Д. 35. Л. 14 об. – 15.

необходимости³¹⁰. Подобное управление планировалось организовать на Белом и Баренцевом морях еще в 1918 г., но из-за Гражданской войны это удалось сделать только 15 февраля 1920 г., после установления в Архангельске советской власти³¹¹.

Первое название – Убекобел вскоре было заменено на Убекосевер, а начальник управления именовался старшим морским начальником Севера и подчинялся лично руководителю ГГУ³¹². Управление к 1923 г. состояло из пяти отделов: административно-распорядительного, гидрографическо-штурманского, гидрометеорологического (гидео отдел), маячно-технического, и технико-хозяйственного³¹³. Территория Убеко-Север охватывала район от финляндской границы на западе до западного побережья Ямала на востоке, где управление занималось гидрографическими исследованиями, созданием карт и ограждением морей.

Несмотря на руководящую должность для Николая Ивановича это назначение не было радостным известием. В РГАВМФ сохранились документы, которые отражают отношение гидрографа к данному назначению. В письме от 13 ноября 1923 г. уполномоченному ГГУ в Москве Алексею Владимировичу Соколову Н. И. Евгенов писал, что был назначен на этот пост абсолютно против своего желания и с большой потерей в материальном отношении и без того в сложной жизненной ситуации³¹⁴. Он отмечал, что недавно женился, с трудом нашел и отремонтировал квартиру, находясь в затруднительном материальном положении. В письме к А. В. Соколову он обратился с просьбой ускорить отпуск товарного вагона для перевозки вещей и своей семьи в Архангельск, т.к. за счет собственных средств не мог организовать данные перевозки, а дело требовало спешки. В конце письма свое отношение к ситуации Н. И. Евгенов выразил более эмоционально: «Должен Вам сообщить, что раз меня <...> (неразб.), то и отношение ко мне должно быть человеческое, а не как к простой пешке.», в конце

³¹⁰ РГАВМФ. Ф. Р-457. Оп. 1. Д. 35. Л. 15.

³¹¹ Андриенко В. Г. Недолгая история Убекосевера... С. 390.

³¹² Там же. С. 391–392.

³¹³ Там же. С. 393.

³¹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 920. Л. 33–34.

извинившись за беспокойство и подобное письмо³¹⁵. По причине перевода в Архангельск Николаю Ивановичу также пришлось оставить обучение в Военно-морской академии, отчислившись после 1-го курса³¹⁶.

С ходатайством об улучшении материальных условий при новом назначении Н. И. Евгенову помог начальник ГГУ С. П. Блинов, который 10 ноября 1923 г. обратился к помощнику по морским делам Главнокомандующего всеми вооруженными силами Республики. Блинов докладывал, что Евгений – человек семейный, недавно женился, на его иждивении находились мать и двое сестер, и являлся человеком малообеспеченным. Он привёл следующую характеристику: «<...> гидрограф Евгений является незаменимым работником и одним из немногих крупных знатоков северного мореплавания, и потому должен быть поставлен в возможно лучшие материальные условия, тем более, что назначение его на должность, столь ответственную и трудную как Начальника Убекосевера, не совпадает с его личными интересами и желаниями.»³¹⁷. В итоге 26 ноября 1923 г. от А. В. Соколова пришел ответ о предоставлении запрашиваемого вагона Евгенову³¹⁸.

За несколько месяцев руководства Н. И. Евгеновым было издано множество приказов, свойственные обычной административной работе. Часть приказов была направлена на инвентаризацию, перепись огнестрельного, холодного оружия и т. д.³¹⁹. Некоторые приказы были направлены на укрепление дисциплины или пресечение противоправных действий, например, за незаконное изготовление на г/с «Купава» спиртных напитков³²⁰.

Пожалуй, главным событием в период руководства Н. И. Евгенова стало его участие в первом Съезде начальников и комиссаров Убеко всех морей – крупнейшем организационном мероприятии по вопросу деятельности управлений по безопасности кораблевождения. Съезд прошёл в январе–феврале

³¹⁵ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 920. Л. 33–34.

³¹⁶ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 3.

³¹⁷ РГАВМФ. Ф. 180. Оп. 1. Д. 920. Л. 38.

³¹⁸ Там же. Л. 35.

³¹⁹ РГАВМФ. Ф. Р-457. Оп. 1. Д. 56. Л. 176.

³²⁰ Там же. Д. 33. Л. 33.

1924 г., и помимо начальников и комиссаров Убеко на нем были представлены известные деятели гидрографии: почетный сотрудник Гидрографического управления профессор Ю. М. Шокальский, начальник Гидрографического управления С. П. Блинов и его помощник В. В. Ахматов, известные полярные исследователи: участник ГЭСЛО в 1910–1911 гг. Б. В. Давыдов, гидрограф Сибири Н. Ф. Тимофеевский и профессор климатолог А. А. Каминский от ЦУМОР³²¹.

На одном из заседаний съезда, 6 февраля 1924 г., Н. И. Евгенов сделал комплексный доклад о положении дел Убекосевера и его деятельности в 1923 г. В нем он в первую очередь обратил внимание руководства на то, что управление совмещает в себе функции гидрографического учреждения, порта и штаба морских сил на северных морях, что, по его оценке, было «ненормальным положением»³²². Начальник Убекосевера обратил внимание, что этому управлению передан целый ряд не ликвидированных морских частей, не имеющих к нему прямого отношения: суда долговременного хранения, склады боезапаса и минно-артиллерийского имущества, санитарная часть, морской госпиталь, обслуживание управление частей Погранфлотилии Главного пограничного управления.

В докладе Н. И. Евгенов также обратил внимание на постоянные реорганизации и сокращение штата Убекосевера. Личный состав в количестве 790 человек Н. И. Евгенов оценил, как минимально достаточный для выполнения прямых задач управления без дополнительной ответственности. Гидрограф отметил, что утечка кадров сокращает возможности управления. Из-за сильного сокращения работников Убекосевер лишилась собственной пожарной команды, значительной части охраны объектов управления, а сокращение личного состава некоторых судов привело к сокращению работы по снабжению маяков и радиостанций³²³. В этом вопросе Н. И. Евгенова поддержал комиссар Убекосевера Князев, отметивший «кадровую текучку», смену 3 руководителей

³²¹ РГАВМФ. Ф. Р-457. Оп. 1. Д. 38. Л. 26.

³²² Там же. Л. 26.

³²³ Там же. Л. 26 об. – 27 об.

управления в 1923 г., что отрицательно сказалось на планомерности работы этого Убекосевера. Также Николай Иванович Евгенов отметил, что многие кадровые проблемы на Севере связаны с тарификацией оплаты труда: низкими зарплатами и снабжением. Последнее особенно касалось лоцваht, штат которых был крайне урезан, из-за чего они не могли по требованию судов осуществлять проводку в устья рек. Например, для Кольской лоцваhtы «мизерная тарификация» не давала возможности нанять лоцманов, что вынуждало осуществлять проводку служащими Мурманского торгового порта на правах совместительства³²⁴.

Начальник Убекосевера докладывал о состоянии ограждений на морях, отметив проблему автоматических огней, которые часто гаснут из-за отсутствия за ними должного надзора. Состояние опознавательных знаков Николай Иванович обозначил как катастрофическое, вследствие отсутствия их ремонта, что было связано с недостаточным количеством судов, что препятствовало восстановлению опознавательных и створных знаков. Особую нехватку навигационных знаков он отметил на Мурманском побережье.

Кроме существующих недостатков в организационной структуре Убекосевера Н. И. Евгенов докладывал о более успешном состоянии гидрометеорологической службы управления – Убекосевер объединяло все гидрометеостанции в своём районе. Он отметил удовлетворительную обработку наблюдений и строительство двух новых гидрометеорологических станций: в бухте Индиги и проливе Маточкин Шар.

В июне 1924 г. Н. И. Евгенов был освобожден от должности начальника Убекосевера и был назначен в Северную гидрографическую экспедицию (СГЭ), чему предшествовали следующие события.

После экспедиции ОСГО в 1923 г. Президиум Госплана утвердил пятилетнюю программу гидрографических работ на Севере, представленный ГГУ ВМС³²⁵. После этого, в конце весны 1924 г., началось преобразование Отдельного северного гидрографического отряда в Северную гидрографическую

³²⁴ РГАВМФ. Ф. Р-457. Оп. 1. Д. 38. Л. 28.

³²⁵ Корнеев О. Ю. Гидрографическая экспедиция Северного флота. Век в Арктике (1924 – 2024). Малоизвестные факты. Екатеринбург, 2024. С. 60.

экспедицию, которая была создана приказом Гидрографического управления³²⁶ № 262 от 13 мая (по другим сведениям – от 10 мая) 1924 г.³²⁷. Так Отдельный северный гидрографический отряд был масштабирован и преобразован в более крупную экспедицию в составе ГУ ВМС. Главной целью СГЭ в 1924 г. было продолжение работ ОСГО в районе Маточкина Шара, завершение строительства радиостанции и обсерватории в этом проливе и дальнейшее воплощение в жизнь пятилетней программы ГУ ВМС по освоению Северных морей.

Н. Н. Матусевич, назначенный руководителем СГЭ, 17 мая 1924 г. обратился в Главное гидрографическое управление с просьбой зачислить в состав экспедиции ряд специалистов участвовавших в работах ОСГО и Убеко-Севера, среди которых значился Н. И. Евгенов³²⁸. Приказом по Флоту и Морскому ведомству за № 385 от 21 июня 1924 года он был назначен начальником морского отряда Северной гидрографической экспедиции³²⁹.

Экспедиция насчитывала в своем несколько судов. В июле 1924 г. приказом начальника Убеко-Север В. Н. Чичаговым в экспедицию были зачислены гидрографические суда «Мурман» и «Купава», и моторные катера «Кольвица» и «Светлана»³³⁰. Третьим гидрографическим судном экспедиции являлся «Азимут». Еще одно судно «Юшар» было зафрахтовано у Северного госпароходства, на котором была выполнена доставка самолета Ju-20 (Юнкерс «Ю-2») Б. Г. Чухновского.

За полторы недели до начала выхода г/с «Азимут» Николай Иванович также был назначен командиром г/с «Азимут», совмещая две должности³³¹. Это было связано с нехваткой личного состава на этом судне, где накануне экспедиции всё ещё не был назначен командир. Планировалось, что командир этого судна должен был возглавить гидрографические партии, поэтому на эту должность искали специалиста, который хорошо знал не только морское дело,

³²⁶ К маю 1924 г. слово «Главное» было убрано из названия Гидрографического управления ВМС СССР.

³²⁷ Корнеев О. Ю. Гидрографическая... С. 11.

³²⁸ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 57. Л. 52.

³²⁹ Там же. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 2. Л. 32, 74 об.

³³⁰ Там же. Д. 4. Л. 60.

³³¹ Там же. Д. 16. Л. 109.

но и имел опыт в проведении гидрографических работ³³². В качестве подходящей кандидатуры и был выбран Н. И. Евгенов.

Н. И. Евгенов помимо должности начальника морского отряда СГЭ был назначен командиром г/с «Азимут» и должен был совершить перегон данного судна из Ленинграда в Архангельск вокруг Скандинавии для дальнейшего участия в экспедиции. Начальник Гидрографического управления С. П. Блинов 26 июня 1923 г. направил Н. И. Евгенову телеграмму, в которой сообщил, что по приказу начальника морских сил В. Я. Зофа он должен был передать дела своему заместителю по Убеко-Север В. Н. Чичагову и срочно прибыть в Ленинград по распоряжению Н. Н. Матусевича³³³.

Поход г/с «Азимут» начался 16 июля 1924 г., когда судно вышло из Ленинграда и направилось в Кронштадт³³⁴. Заграничную часть «Азимут» прошел под коммерческим флагом СССР и по решению Евгенова в основном следовал норвежскими шхерами под проводкой норвежских лоцманов, принятых на борт³³⁵. 29 июля гидрографическое судно прибыло в Мурманск и, подняв гидрографический флаг и вымпел, направилось в Архангельск, где «Азимут» ошвартовался вечером того же дня. Таким образом, Н. И. Евгенов за 15 суток совершил переход в 2800 морских миль, и г/с «Азимут» был готов для дальнейшего участия в экспедиции. Наталия Николаевна Евгенова в своих воспоминаниях отмечает, что именно за это плавание Николай Иванович получил диплом капитана дальнего плавания, которым очень гордился³³⁶. Имеются и другие сведения: в одном из личных листков Евгенова за 1935 г. им лично отмечено, что специальность капитана дальнего плавания он приобрел вместе со специальностью гидрографа, окончив Временный Штурманский офицерский класс при ГГУ еще в 1912 г.³³⁷.

³³² РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 16. Л. 17–17 об.

³³³ Там же. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 57. Л. 82.

³³⁴ Там же. Ф. Р-739. Оп. 1 Д. 6. Л. 140.

³³⁵ Там же.

³³⁶ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 63.

³³⁷ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 3.

Непосредственно в состав участников СГЭ в 1924 г. вошел 31 человек. Перечислим ключевых из них: начальник экспедиции Н. Н. Матусевич, заместитель начальника экспедиции и начальник берегового отряда экспедиции В. С. Лукьянов, начальник морского отряда экспедиции Н. И. Евгенов, командиры судов «Мурмана», «Купава» (соответственно) – Вершинский А. М. и Александров В. П.³³⁸. Руководитель астрономо-геодезической партии Жонголович И. Д., начальники гидрографических партий: Вл. А. Березкин, Н. Г. Цамутали, С. П. Рябышкин. В состав экспедиции также вошли 6 старших производителей работ и 8 младших (включая Вс. А. Березкина), 4 комиссара, завхоз и врач экспедиции (Н. А. Панов)³³⁹. Всего в экспедиции к Новой Земле отправились более двухсот человек³⁴⁰.

Программа работ экспедиции состояла из трёх частей: сооружения станции Маточкин Шар, гидрографических работ в районе Новой Земли, обследования Печорского лимана (Печорского моря)³⁴¹. Первый пункт касался завершения строительства и оборудования станции Маточкин Шар, а также рекогносцировки местности для строительства станции на мысе Желания и доставки туда первой части строительных материалов.

Гидрографическая часть в основном предполагала обследование района пролива Маточкин Шар. Перечислим основные пункты: планировались изыскательские работы у берега от мыса Сухой Нос до острова Голец для составления детальной карты подхода к Маточкину Шару с запада, оборудовать вход в пролив створом с подробным промером и завершить обследование подхода до радиостанции Маточкин Шар. Также планировалось проведение топографической съемки на западном берегу. На восточном побережье Новой Земли предполагалось проведение морской съемки от границ работ Гидрографической экспедиции 1921 г. к югу до острова Пахтусова.

³³⁸ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 2. Л. 74 об., 76 об., 82 об.

³³⁹ Там же.

³⁴⁰ Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание... С. 117.

³⁴¹ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 16. Л. 75–76 об.

Н. И. Евгенов получил инструкцию от начальника экспедиции Н. Н. Матусевича, в которой был описан комплекс работ на г/с «Азимут»³⁴². Согласно инструкции, под его руководством необходимо было определять географические координаты обозначенных в ней мысов и островов на западном побережье Новой Земли, построить опознавательные знаки на некоторых из данных точек, помогать в работе топографической партии С. П. Рябышкина, работающей к северу от Маточкина Шара. После получения данных береговой партии и об основных опорных точках предписывалось приступить к судовому промеру вдоль берега. Особенно подробно необходимо было провести промер в районе от мыса Сухой Нос до острова Голец, т.е. в районе входа в Маточкин Шар с запада. После подробного гидрографического исследования предполагалось создание лоции этого берега. Инструкция также предполагала наблюдения за течениями, магнитными явлениями и проведение глубоководных гидрологических наблюдений согласно гидрометеорологической программе, в создании которой Н. И. Евгенов также принимал участие³⁴³.

Помимо основной программы гидрографических работ, СГЭ имела программу гидрометеорологических исследований, которым отводилась роль попутных наблюдений («программа-максимум»). Она была предложена начальником Главного гидрографического управления и выработана Н. И. Евгеновым, Н. В. Розе и Вл. А. Березкиным³⁴⁴. Она предусматривала гидрологические исследования: изучение течений, выполнение глубоководных станций и разрезов, наблюдения над колебанием уровня моря и т.д. Метеорологические исследования включали в себя: передачу результатов срочных наблюдений для пополнения общей синоптической карты, выяснение влияния берега на силу и направление ветра, определение зависимости температуры воздуха от близости морских льдов.

В начале августа суда экспедиции подошли к району Маточкина Шара и приступили к работам. Основные гидрографические работы проводились к

³⁴² РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 28. Л. 189–190 об.

³⁴³ Там же. Л. 190 об.

³⁴⁴ Там же. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 35.

западу от входа в Маточкин Шар, которые осуществлял морской отряд во главе с Н. И. Евгеновым на г/с «Азимут», а также береговая партия. Работы гидрографических судов «Купава» и «Мурман» были сосредоточены в районе обсерватории Маточкин Шар и у восточного входа в пролив. Отметим, что задача по завершению строительства обсерватории являлась приоритетной, поэтому гидрографическим работам на этих судах уделялось значительно меньше времени, и они были заняты в обслуживании работ строительной партии³⁴⁵.

В октябре Северная гидрографическая экспедиция завершила работы 1924 года. В течение месяца, когда Н. И. Евгений руководил морским отрядом на г/с «Азимут», как и предполагала инструкция, был дополнительно освещен район западного входа в Маточкин шар. В частности, отрядом были определены астрономические пункты и построены опознавательные знаки на мысе Сухой Нос и острове Голец³⁴⁶. Также астрономический пункт был определен в самом проливе на мысе Маточкин. Судовым промером был освещен вход в Маточкин Шар, однако новых препятствий (банок и рифов) обнаружено не было, детально были обследованы и более точно положены на карту уже известные объекты. Была выполнена морская опись берега от границы работ береговой партии на юг до мыса Бритвин, на котором был построен опознавательный знак.

В восточном устье Маточкина Шара, где работало г/с «Купава» в основном выполнялись шлюпочные и судовые промеры на подходе к обсерватории³⁴⁷. Также на г/с «Купава» были выполнены исследования в западной части Маточкина Шара: определение магнитного склонения и напряжения силы тяжести.

Во время исследования восточного устья Маточкина Шара отличился и Н. И. Евгений, как участник первой ледовой авиаразведки в Арктике вместе с летчиком Б. Г. Чухновским. С началом активного исследования арктических широт при советской власти вновь был поднят вопрос об использовании

³⁴⁵ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 16. Л. 126, 129.

³⁴⁶ Там же. Л. 128 об. – 129.

³⁴⁷ Там же. Л. 129 об.

самолетов на Севере. Безусловно, одним из главных достижений Н. И. Евгенова в ходе Северной гидрографической экспедиции 1924 г. стало проведение первой советской ледовой авиаразведки в Арктике и первой ледовой авиаразведки в Карском море.

14 августа 1924 г. на гидрографическом судне «Юшар» по инициативе летчика Б. Г. Чухновского был доставлен самолет Ju-20 («Юнкерс Ю-20»). Он предложил Гидрографическому управлению использовать самолет в составе Северной гидрографической экспедиции, чтобы выяснить эффективность воздушного судна для разведки льдов и гидрографических работ в Арктике³⁴⁸. В связи с необходимостью выяснения насколько целесообразно строительство аэродромов на полярных станциях, Б. Г. Чухновскому был выделен самолет и место в экспедиции в качестве полярного летчика.

21 августа 1924 г. Б. Г. Чухновский вместе с авиамехаником О. Д. Санаужаком совершили пробный полет, который продлился 20 минут³⁴⁹. На следующий день в первом полноценном полете Б. Г. Чухновский предложил поучаствовать Н. И. Евгенову, который выступил в роли ледового наблюдателя. Николай Иванович с непривычки начал ориентироваться не сразу, но уже в первом полете освоился в распознавании характеристик и степени густоты льда³⁵⁰. За время полета Евгенову удалось осветить восточный вход в пролив Маточкин Шар, район от залива Канкрин до залива Клокова. Исследователям удалось обнаружить кромку льда и совершить полет вдоль нее, с воздуха были хорошо видны очертания берегов и даже подводные рифы. Длительность всего полета составила около одного часа, который завершился по причине недостаточной подачи масла в мотор самолета³⁵¹.

Во время полета Н. И. Евгенов составил первую в СССР карту-схему ледовой авиаразведки, на которой было отражено расположение льдов напротив восточного входа в пролив Маточкин Шар (прил. 3). В рапорте Н. Н. Матусевичу

³⁴⁸ Самойлович Р. Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 20.

³⁴⁹ Пинегин Н.В. Над Новой Землей // Летопись Севера, Т. 2. М., 1957. С. 60.

³⁵⁰ Евгенов Н. И. Самолет на службе Северного морского пути // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 140.

³⁵¹ РГАВМФ. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 39.

он сообщил, что в дальнейшем весьма желательно совершить одновременный рейс судна и гидроплана ко льдам для сравнительной оценки двух видов разведки³⁵². Так гидрограф Н. И. Евгенов стал одним из первых в мире ледовых наблюдателей и впоследствии еще трижды совершал более длительные полеты в период Карских экспедиций.

На основе полученного опыта Н. И. Евгенов пришел к выводу, что с воздуха можно было скорее недооценить непроходимость льда, что компенсировалось тем, что воздушная ледовая разведка охватывала большие пространства в короткое время. Также Николай Иванович считал, что авиацию для обслуживания судоходства на Северном морском пути можно использовать по двум направлениям: для осуществления ледовой разведки и во время оказания помощи при проведении гидрографических работ. Впоследствии Н. И. Евгенов активно выступал за применение нового метода аэрофотосъемки для создания карт и гидрографических работ. В качестве недостатка он отмечал, что самолеты в то время еще не были готовы в одиночку проводить описные работы, что не всегда с воздуха можно было определенно установить характер льда, и выступал за сочетание ледовой разведки как с борта судна, так и с борта самолета³⁵³.

К научным результатам Северной гидрографической экспедиции относится также присвоение названий географическим объектам и уточнение уже существующей топонимики Новой Земли. В начале апреля была создана Комиссия по выработке названий на Новой Земле в районе работ ОСГО и СГЭ, которая работала в течение 3–4 апреля 1924 г. Председателем комиссии был назначен Н. И. Евгенов, также в ее состав вошли В. П. Александров, В. С. Лукьянов, П. Е. Федоров и А. П. Архипов³⁵⁴.

На открытии заседания Н. И. Евгенов обозначил основные принципы именования объектов: новые названия должны были соответствовать характерным и отличающим особенностям географического объекта, по возможности при именовании следовало учитывать местные названия, а

³⁵² РГАВМФ. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 52.

³⁵³ Евгенов Н. И. Самолет на службе... С. 160.

³⁵⁴ РГАВМФ. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 73.

именные названия давать в честь гидрографов и известных ученых СССР³⁵⁵. Также он утверждал, что необходимо строго считаться с названиями, которые были даны предыдущими исследованиями. По итогам работы топонимическая комиссия во главе с Евгеновым выработала 25 новых названий и переименований из-за физических изменений географических объектов³⁵⁶. Среди них были такие топонимы как бухта Самойловича, мыс Норденшёльда, мыс Долгий и др.

Благодаря вкладу Н. И. Евгенова в гидрографических и гидрологических исследованиях в районе Новой Земли в 1923–1924 гг. и его активному участию в изучении условий судоходства в проливе Маточкин Шар его имя также было увековечено в топонимике архипелага в следующем году. В сентябре 1925 г. участники экспедиции Института по изучению Севера на парусно-моторном судне «Эльдинг» под руководством Р. Л. Самойловича назвали в честь Н. И. Евгенова бухту в глубине залива Седова на восточном побережье северного острова Новой Земли³⁵⁷.

После окончания СГЭ приказом Н. Н. Матусевича № 17 от 18 ноября 1924 г. Н. И. Евгений был освобожден от должности командира г/с «Азимут», с оставлением в должности начальника Морского отряда экспедиции³⁵⁸. В период с 26 января по 3 февраля 1925 г. Николай Иванович начальником ГУ ВМС был командирован в Москву для доклада в Бюро Съездов Госплана СССР. Он продолжил развитие своих идей относительно судоходного сообщения на Северо-Востоке страны и его выступление было посвящено созданию морского каботаж в восточной части Северного морского пути³⁵⁹.

Вскоре после поездки в Москву Н. И. Евгений вернулся к работе в Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана. 1 апреля 1925 г. он был назначен заместителем председателя комиссии, которую после смерти ее

³⁵⁵ РГАВМФ. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 73.

³⁵⁶ Там же. Л. 73 об. – 74.

³⁵⁷ С. В. Попов, В. А. Троицкий. Топонимика морей... С. 29.

³⁵⁸ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 12. Л. 11.

³⁵⁹ Там же. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 843. Л. 10 об.

председателя гидрографа Н. В. Морозова возглавил товарищ и старый сослуживец Евгенова по ГЭСЛО Алексей Модестович Лавров.

Благодаря архивным документам о деятельности Комиссии СЛО в период с октября 1923 по октябрь 1926 гг. известно больше. Комиссия занималась широким спектром вопросов, связанных с освоением арктического региона. Велась работа по созданию карт (в т. ч. исторических) и подбор материалов для создания новой карты Новой Земли³⁶⁰. Разбирались работы иностранных экспедиций (в частности, под руководством Р. Амундсена на шхуне «Мод» и др.), рассматривался проект В. Брунса о развитии трансарктического воздушного сообщения. Одной из задач Комиссии СЛО была разработка проекта рекогносцировочного обследования Земли Николая II (архипелаг Северная Земля) на самолетах³⁶¹. Затрагивались вопросы топонимики земель, открытых ГЭСЛО и принадлежности острова Врангеля. Обсуждались вопросы организации радиосвязи на Севере, впервые комиссия разработала и ввела в действие расписание работы радиостанций³⁶². Разбирались диапозитивы ГЭСЛО и архивы гидрографа К. К. Неупкоева, который ушел из жизни 19 февраля 1924 г. Комиссия также подбирала участников для работы Картографической и Шхерной комиссий ГУ ВМС, а также Якуткомиссии и Полярной комиссии Академии наук СССР.

Деятельность Н. И. Евгенова в Полярной комиссии АН СССР практически не освещена в литературе и является одним из «белых пятен» в биографии ученого. Поводом к созданию Полярной комиссии (ПК) стали географические открытия ГЭСЛО 1913–1914 гг.³⁶³, а также неудачно завершившиеся экспедиции Г. Я. Седова, В. А. Русанова и Г. Л. Брусилова. Инициатором создания Полярной комиссии стал геолог П. И. Толмачев и Б. Б. Голицын. Полярная комиссия была

³⁶⁰ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 839. Л. 2–2 об.

³⁶¹ Там же. Д. 843. Л. 10 об.

³⁶² Там же. Л. 10.

³⁶³ Красникова О. А., Басангова К. М., Боярский В. И. Очерки из истории Полярной комиссии Академии наук: коллективная монография. СПб, 2015. С. 8.

создана 1 декабря 1914 г., хотя ее официальное учреждение состоялось в сентябре 1915 г.³⁶⁴.

Работа ПК АН традиционно была связана с обсуждением российской (советской) и иностранной деятельности в Арктике и координацией сил разных ведомств в Заполярье. В первый состав ПК вошли крупнейшие ученые страны: академики В. И. Вернадский, А. П. Карпинский, М. А. Рыкачев, ученые П. В. Виттенбург, И. П. Толмачев, полярные исследователи и гидрографы Л. Л. Брейтфус, Б. А. Вилькицкий, М. Е. Жданко, Н. М. Книпович, А. В. Колчак, Ю. М. Шокальский и многие другие³⁶⁵. Полярная комиссия продолжила свою деятельность после установления советской власти и к концу 1920-х – началу 1930-х гг. ее численность достигала около 50 человек. Полярная комиссия Академии наук существовала до 1936 г. пока не была ликвидирована по причине создания в стране специальных научных учреждений для работы в Арктике, таких как Всесоюзный Арктический институт, Главное управления Северного морского пути и др.

Н. И. Евгенов вошел в состав Полярной комиссии еще в 1923 г.³⁶⁶ и оставался постоянным членом вплоть до ее ликвидации в 1936 г. Протоколы заседаний ПК за 1924–1925 гг. свидетельствуют, что Николай Иванович как сотрудник Убекосевера, а позже ГУ ВМС участвовал в обсуждениях проектов трансарктической экспедиции на дирижабле В. Брунса³⁶⁷ и экспедиции к Земле Николая II под руководством шведского исследователя Паллина³⁶⁸. После окончания работы в СГЭ Н. И. Евгенов в марте 1925 г. информировал участников Полярной комиссии о намерениях управления продолжить опись и съемку западного берега Новой Земли как в северном, так и в южном направлении от работ 1924 г.³⁶⁹. Также он информировал о планируемых работах ГУ ВМС в

³⁶⁴ Красникова О. А., Басангова К. М., Боярский В. И. Очерки из истории Полярной комиссии... С. 40, 43.

³⁶⁵ Там же. С. 44.

³⁶⁶ ЦГАИПД. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 5.

³⁶⁷ СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 89. Л. 29–30.

³⁶⁸ Там же. Д. 102. Л. 22.

³⁶⁹ Там же. Л. 7.

районе Новой Земли в 1926 и 1927 гг. Все это было сделано в целях координации работ разных учреждений в Арктике во избежание параллелизма.

Периодически на заседаниях Полярной комиссии Н. И. Евгенов давал характеристику покойным полярным исследователям, со многими из которых он был хорошо знаком и состоял в дружеских отношениях. В первую половину 1920-х гг. из жизни ушли несколько крупных гидрографов Арктики. Так, Николай Иванович в феврале 1924 г. зачитывал памятную речь о своем друге гидрографе К. К. Неупокоеве³⁷⁰, в марте 1925 г. давал характеристику деятельности Н. В. Морозова, а в октябре 1925 г. – Б. В. Давыдова³⁷¹.

В разработке планов по исследованию архипелага Земли Николая II Н. И. Евгенов также принял непосредственное участие: вместе с летчиком Б. Г. Чухновским он стал одним из разработчиков проекта воздушной экспедиции на архипелаг Северная Земля. Стоит заметить, что Н. И. Евгенова и Б. Г. Чухновского связывали крепкие дружеские отношения, они часто собирались вместе, в т.ч., для обсуждения научно-исследовательских планов³⁷². Важным итогом совместной деятельности летчика и гидрографа стал проект авиационной экспедиции на архипелаг Северная Земля (до 1926 г. – Земля Императора Николая II). Проект был окончательно готов в мае 1925 г. и обсуждался в Гидрографическом управлении и Главной геофизической обсерватории, после чего был признан осуществимым и заслуживающим внимания³⁷³. Николай Иванович Евгенов подчеркивал, что район Северного Ледовитого океана и, «так называемой Земли Николая II», может быть исследован иностранцами, и СССР в таком случае может утратить приоритет в решении этой «научно-культурной проблемы»³⁷⁴.

Н. И. Евгенов представил данный проект на рассмотрение в Гидрографическое управление 21 мая 1925 г. Важно отметить, что это был план

³⁷⁰ СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 89. Л. 9–10 об.

³⁷¹ Там же. Д. 102. Л. 2, 21.

³⁷² Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 64.

³⁷³ Евгенов Н. И. К предстоящим полетам в Арктике // Метеорологический вестник. № 4, 1928. С. 110.

³⁷⁴ Шеф К. К. Материалы по открытию и обследованию Северной Земли, бывшей Земли Николая II, Гидрографической экспедицией СЛО в 1913–1915 гг.: Фонды ААНИИ. Д. Р-1413. Л. 374.

первой в истории воздушной экспедиции на архипелаг Северная Земля³⁷⁵. Подробности данного проекта можно найти в труде Климентия Климентьевича Шеф «Земля им. В. И. Ленина», в которой автор представил историю открытия Северной земли, основные сведения об архипелаге и проектах экспедиций по его изучению. В их числе – проект воздушной экспедиции Н. И. Евгенова и Б. Г. Чухновского. Важно сказать, что Н.И. Евгенов лично предоставил материалы о своем проекте автору неизданной монографии³⁷⁶. Научно-исследовательская работа К. К. Шеф не была опубликована и сегодня хранится в Госфонде ААНИИ.

В ходе плаваний ГЭСЛО в 1913–1915 гг. были частично описаны восточная и южная части, ранее неизвестной суши, поэтому целью планируемой экспедиции являлась рекогносцировочная опись западного побережья. Проект предусматривал оперативное нанесение на карту приблизительных границ западного побережья и создание там опорной базы для последующих более обстоятельных исследований. Н. И. Евгенов также заключил, что экспедиция будет важна не только для описи и исследования т.н. «Земли Николая II», но и для развития советской авиации в целом, как фундамента для дальнейших исследований на Севере³⁷⁷.

Подробнее опишем данный проект. Экспедиция должна была состоять из 2 частей: воздушной (полеты к Северной Земле и рекогносцировочная опись архипелага) и сухопутной (устройство склада топлива в устье реки Таймыры). Личный состав экспедиции должен насчитывать 8 человек: начальник экспедиции, два помощника начальника: летчик первого самолета, гидрограф–начальник береговой партии, летчик-наблюдатель (фотограмметрист), механик, геолог, боцман, отвечающий за снабжение.

Для воздушной части предполагалось использование двух самолетов Junkers F-13, которые в первой половине мая должны совершить полет с острова

³⁷⁵ Шеф К. К. Материалы по открытию и обследованию Северной Земли, бывшей Земли Николая II, Гидрографической экспедицией СЛО в 1913–1915 гг.: Фонды ААНИИ. Д. Р-1413. Л. 365.

³⁷⁶ Там же.

³⁷⁷ Там же. Л. 373–374.

Диксон к устью реки Таймыры, где в середине месяца создавался склад бензина. Далее самолеты должны вылететь к мысу Неупокоева, где устраивался склад бензина и определялся астрономический пункт, после чего они возвращались обратно. После этого начинался первый рекогносцировочный полет от устья реки Таймыры к северной оконечности Северной Земли и обратно, во время которого проводилась глазомерная съемка побережья, аэрофотосъемка, определялись астрономические пункты³⁷⁸. Во время посадок для астрономических и магнитных наблюдений проводились геологические сборы.

Протяженный полет к северной оконечности архипелага и обратно должен был занять около месяца, с середины мая по середину июня. По возвращении самолетов на опорную базу до середины августа полеты должны были проводиться только в районе реки Таймыры для его изучения, здесь же планировалось проведение регулярных метеонаблюдений и аэрологических исследований (змеиковые подъемы), имеющих большое значение для изучения условий авиaperелетов. Второй полет к северной оконечности Северной Земли планировался в середине августа, дающий возможность более четко определить границу моря и суши после вскрытия морского льда и таяния снега на архипелаге. Во время второго длительного полета также планировалось пересечение Северной Земли с запада на восток в район астрономического пункта на востоке острова Большевик, определенного ГЭСЛО в 1913 г. Во второй половине августа – начале сентября самолеты должны были вернуться на Диксон после чего экспедиция завершалась.

При создании проекта воздушной экспедиции Н. И. Евгенов руководствовался собственным опытом участия в ГЭСЛО, поэтому выбранные опорные точки экспедиции были ему известны. Гидрометеорологические условия района на западе Таймырского полуострова, у мыса Вильда, рассматривались в соответствии с наблюдениями судна «Эклипс» во время зимовки 1914–1915 гг., в районе залива Толля – в соответствии с наблюдениями

³⁷⁸ Евгенов Н. И. К предстоящим полетам в Арктике... С. 114.

«Таймыра» и «Вайгача» в тот же период, включая змейковые наблюдения, которые осуществлял Евгений³⁷⁹.

Для рассмотрения проекта в Гидрографическом управлении было создано особое совещание, состоявшееся 12 июня 1925, которое признало его осуществимым и заслуживающим внимания³⁸⁰. Однако от ГУ ВМС в центральные органы для рассмотрения финансирования ранее был подан еще один проект экспедиции на Северную Землю, и пока определялась его судьба совещание решило не запрашивать в центре официальное ходатайство о финансировании воздушной экспедиции³⁸¹. В итоге первоначальный проект ГУ не был одобрен из-за нехватки средств, та же судьба ожидала и проект Евгенова–Чухновского.

В дальнейшем Н. И. Евгений опубликовал основные данные описываемого проекта в номере журнала «Метеорологический вестник» за 1928 г., в качестве возможных рекомендаций для готовящихся в 1928 г. полетов Осоавиахим на Северную Землю³⁸². В этой статье Н. И. Евгений приводил обоснование сроков проведения экспедиции именно в мае–июне, дал описание метеорологических и ледовых условий в выбранных районах и представил заключение Б. Г. Чухновского о возможности посадки самолета на лед. При этом сроки экспедиции, определенные для собственного проекта (май–июнь), Н.И. Евгений считал более подходящими, чем вторая половина лета, выбранная для полетов Осоавиахима в 1928 г³⁸³.

Николай Иванович Евгений в том же 1925 г. участвовал в обсуждении еще одного проекта, связанного с применением авиации Гидрографическим управлением. Успешное применение самолета в Северной гидрографической экспедиции 1924 г. предопределило его использование в СГЭ в следующем году. Руководитель экспедиции Н.Н. Матусевич был заинтересован в получении этого

³⁷⁹ Евгений Н. И. К предстоящим полетам в Арктике... С. 110.

³⁸⁰ Шеф К. К. Материалы по открытию и обследованию Северной Земли, бывшей Земли Николая II, Гидрографической экспедицией СЛЮ в 1913–1915 гг.: Фонды ААНИИ. Д. Р-1413. Л. 374–375.

³⁸¹ Там же.

³⁸² Евгений Н. И. К предстоящим полетам в Арктике... С. 114.

³⁸³ Там же.

вида транспорта и в целом полеты Б.Г. Чухновского способствовали популяризации идеи применения авиации в Арктике. Об этом свидетельствует следующий эпизод из истории СГЭ.

31 марта 1925 г. в адрес Северной гидрографической экспедиции был направлен запрос от Кораблестроительного факультета Ленинградского Политехнического Института. В нем президиум факультета просил сообщить о соответствии интересам учреждения темы дипломного проекта «Гидросамолет типа разведчик открытого моря для Северной экспедиции», разрабатываемой студентом факультета Д.К. Фан-дер-Флитом, а также основные требования предъявляемые к подобному самолету³⁸⁴. Президиум факультета мотивировал запрос стремлением приблизить дипломное проектирование к запросам текущей жизни страны.

Н. Н. Матусевич способствовал продвижению этой идеи и 4 апреля 1925 г. направил предложение в Гидрографическое управление о проведении особого совещания из компетентных лиц для выяснения требований самолета³⁸⁵. Через несколько дней, 9 апреля 1925 г., это совещание было организовано. В его состав вошли: в качестве председателя – Н. Н. Матусевич, участники полетов над Новой Землей 1924 г. – Б. Г. Чухновский в качестве эксперта и Н. И. Евгенов – секретарь совещания, а также А. М. Лавров³⁸⁶. Выделив основные спецификации, Б. Г. Чухновский предложил трехместный гидроаэроплан с цельнометаллическим корпусом, радиусом действия 400 морских миль и дальностью полета 800 морских миль, приспособленный для фотосъемки и ночных вылетов.

После совещания начальник Гидрографического управления М. В. Викторов попросил ответить на запрос факультета Штаб ВВС Балтийского флота, который одобрил идею и передал основные требования, целесообразные для самолета. Начальник ГУ ВМС 6 мая передал факультету института результаты совещания с Б. Г. Чухновским и основные требования Штаба ВВС

³⁸⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 59. Л. 42.

³⁸⁵ Там же. Л. 41.

³⁸⁶ Там же. Л. 43.

Балтийского моря, однако дальнейшая судьба этого проекта неизвестна. В рамках нашего исследования является важным сам факт привлечения Н. И. Евгенова в комиссию для решения подобных технических вопросов.

Таким образом, период 1923–1925 гг. для Николая Ивановича Евгенова выдался насыщенным. В первую очередь, нужно выделить его руководство гидрографической партией в экспедиции ОСГО в 1923 г. и руководством морским отрядом во время СГЭ 1924 года. Как и в период Усть-ленской гидрографической экспедиции его работа была направлена на гидрографическое освещение возможных судоходных маршрутов. В этих экспедициях под его руководством были обследованы часть пролива Маточкин Шар и изучен западный вход в этот пролив. Также Н. И. Евгенов принял участие в первой в СССР авиационной ледовой разведке у восточного входа в пролив. Гидрографические изыскания в акватории Новой Земли имели большое значение в дальнейшей работе Н. И. Евгенова, который понимал преимущества маршрута из Баренцева моря в Карское через Маточкин Шар. Им впервые был использован данный путь для проводки судов Карских товарообменных экспедиций, куда Николай Иванович был назначен начальником гидрологической партии и ледовой разведки в 1925 г.

Глава 2. Участие Н.И. Евгенова в развитии транспортных морских операций на различных участках Северного морского пути (1925–1932 гг.)

Период 1920-х – начала 1930-х гг. ознаменовался значительной интенсификацией судоходства по западному участку Северного морского, что выразилось в проведении Карских товарообменных экспедиций (1921–1932) и впоследствии Карских морских операций (1933–1939). Карские товарообменные экспедиции являлись одними из первых коммерческих плаваний из Европы к устьям Оби и Енисея, которые совершались ежегодно с ледокольной проводкой крупных караванов судов. Эти масштабные морские операции стали продолжением освоения западной части Северного морского пути, которое активизировалось во второй половине XIX – начале XX вв. (плавания А. Э. Норденшёльда, Дж. Виггинса, Д. И. Шваненберга, И. Лида и др.) и обозначили окончательный переход к регулярной эксплуатации этого маршрута, доказав экономическую целесообразность подобных рейсов.

Н. И. Евгенов участвовал в семи Карских товарообменных экспедициях (1925–1931), будучи с 1926 г. бессменным начальником морской части этих плаваний. Данный период в научно-экспедиционной деятельности Евгенова является одним из важнейших. Здесь Евгенов проявил себя на стыке административно-организационной, научно-оперативной, навигационно-гидрографической и научно-исследовательской деятельности, успешно сочетая функции руководителя и исследователя. Итогом работы Николая Ивановича в этот период стало создание «Люции Карского моря и Новой Земли», развитие системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике и расширение научно-исследовательских работ в Карских товарообменных экспедициях.

Несмотря на значимость этого периода в биографии Н. И. Евгенова большинство работ зачастую ограничивается лишь упоминанием Николая Ивановича в качестве начальника Карских экспедиций или указывают на основные заслуги гидрографа на уровне краткого перечисления фактов. До сих

пор отсутствуют специальные исторические работы с анализом организационной и исследовательской деятельности Н. И. Евгенова в Карских товарообменных экспедициях и влияния его наследия на дальнейшее развитие мореплавания на Северном морском пути.

2.1. Участие в формировании системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения Карских экспедиций (1925–1931 гг.)

Карские экспедиции и понятие научно-оперативного обеспечения судоходства

Целью параграфа является выявление роли Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения Карских экспедиций 1925–1931 гг. и влияния его опыта на развитие мореплавания в Арктике. Н. И. Евгенов был одним из первых, кто систематически применял ледовую разведку для проводки судов в Арктике, был организатором первого в СССР плавучего бюро погоды и сыграл большую роль в формировании системы научно-оперативного обеспечения (НОО) мореплавания на Северном морском пути, что рассматривается в данном параграфе.

После Октябрьской Революции 1917 г. большевистское правительство впервые обратилось к идее морской экспедиции в Сибирь для доставки продовольствия в Архангельск и прилегающие территории. Однако Хлебная сибирская экспедиция в 1918 г. не состоялась по причине взятия Мурманска и Архангельска Белой армией и началом иностранной интервенции на Севере. В 1919 г. состоялась Карская экспедиция, организованная при правительстве А. В. Колчака (Белогвардейская Карская экспедиция). 25 апреля 1919 г. адмиралом Колчаком было подписано Постановление Совета министров об утверждении Положения о Комитете Северного морского пути. Главная задача,

над которой работал Комитет – проведение Карской экспедиции 1919 г.³⁸⁷. В целом она выполнила основные задачи: 7 пароходов доставили военный груз для колчаковской армии, 2 парохода («Холвар» и «Байминго») доставили коммерческие грузы и провели в Западную Сибирь 5 гидрографических судов («Иней», «Анна», «Орлик», «Шуя», «Полезный»)³⁸⁸.

Архивные документы подтверждают косвенное отношение старшего лейтенанта Евгенова к этой экспедиции. Будучи и. о. Геодезического отделения Гидрографического управления Морского министерства Колчака, он переправлял телеграммы председателю КСМП С. В. Востротину (1864–1963), которые поступали в Гидрографическое управление. Наиболее интересной представляется телеграмма начальника речной части Карской экспедиции³⁸⁹ Д. Ф. Котельникова от 21 октября 1919 г., которую в газетах также называли Северной междуведомственной экспедицией³⁹⁰. Николай Иванович переправил ее копию Востротину, в которой Котельников докладывал о благополучном прибытии в Томск с военным грузом и возможности скорейшего доклада в Омске³⁹¹. Оценка того, что в экспедиции все прошло благополучно была приукрашена Котельниковым. К копии телеграммы, пересылаемой Евгеновым, были приклеены газетные вырезки Русского телеграфного агентства (РТА)³⁹², в которых сообщалось, что в бухте Находка одно из судов потерпело крушение, в котором погибло 17 человек. Там же сообщалось, что в Томск с Котельниковым прибыли военные офицеры и специалисты из Англии и Архангельска. Однако это не помогло изменить положение армии Колчака, которая продолжала отступление из Омска в октябре–ноябре 1919 г.

³⁸⁷ Филин П. А. Комитет Северного морского пути... С. 483.

³⁸⁸ Сибирцев Н., Итин В. А. Северный морской путь и Карские экспедиции... С. 38.

³⁸⁹ Карская экспедиция 1919 г. фактически состояла из морской и речной частей, которые встречались в устье сибирских рек. Этот организационный принцип был присущ последующим советским Карским экспедициям и операциям.

³⁹⁰ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. 7492. Оп. 1. Д. 12. Л. 112–113.

³⁹¹ Там же.

³⁹² Русское телеграфное агентство (РТА) являлось одной из частей отдела печати Совета министров при А. В. Колчаке. Деятельность РТА была направлена в первую очередь на объективное и оперативное освещение основных событий для информирования правительства и его органов на местах.

После окончательного установления советской власти на Севере в начале 1920 г. большевики вернулись к идее организации Сибирской хлебной экспедиции, которая должна была доставить хлеб из Западной Сибири в Архангельск. Ее организатором стал Комитет Северного морского пути (КСМП), созданный при Сибирском революционном комитете (Сибревком) 2 апреля 1920 г., который в определенной степени стал продолжением «белого» Комитета Северного морского пути. Рейс завершился успешно: в Архангельск и на Мезень было доставлено 10,3 тыс. тонн груза: хлеб и сырье (шерсть, кожи, лен и др.).

С 1921 г. началось проведение Карских товарообменных экспедиций, установивших торговые контакты Западной Сибири со странами Европы (Великобританией, Германией, Данией и др.), в которых принимали участие как советские, так и иностранные суда. Основным организатором этих экспедиций стали Наркомвнешторг и КСМП, а также специально созданное в 1921 г. англо-советское акционерное общество (АО) «Аркос»³⁹³. В период 1921–1923 гг. основным советским экспортным товаром была пшеница, начиная с 1924 г. все больше преобладал сибирский лес³⁹⁴. В качестве импорта на Обь и Енисей из-за границы доставляли промышленную продукцию и сырье, сельскохозяйственный инвентарь, цветные металлы и др.

Логистическая структура Карских товарообменных экспедиций выглядела следующим образом. Эти морские коммерческие операции состояли из двух частей: морской и речной. Первая отвечала за переход судов из Европы в Сибирь, вторая – за подход речных судов из крупных центров (Томск, Красноярск и др.) к портам в низовьях Оби и Енисея. Морская часть экспедиции состояла из трех частей: пути от европейских портов до Новоземельских проливов, перехода через Карское море к устьям сибирских рек и перегрузочных операций в портах Западной Сибири (Находка, затем Новый порт – на Оби, Усть-порт, затем Игарка – на Енисее).

³⁹³ Сибирцев Н., Итин В. А. Северный морской путь и Карские экспедиции... С. 66.

³⁹⁴ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 215.

Именно для безопасной ледовой проводки в Карском море и успешного осуществления экспедиции необходимо было научно-оперативное обеспечение гидрометеорологическое судоходства. Зарождение этого научно-прикладного направления относится к периоду 1920-х – начала 1930-х гг. и обязано именно ежегодному проведению Карских товарообменных экспедиций.

Изучая научно-оперативное гидрометеорологическое обеспечение мореплавания в Арктике, нужно уделить внимание самому термину. Современное понятие научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения подразумевает систему сбора, обработки, картирования и анализа ледовой и гидрометеорологической информации, составление краткосрочных и долгосрочных ледовых и метеорологических прогнозов³⁹⁵. Научно-оперативное обеспечение мореплавания состоит из научно-прикладных практик, направленных на обеспечение безопасности судоходства в Арктике, среди которых выделим основные:

- Ледовая разведка (морская/судовая и авиационная): наблюдение за льдами для получения информации об их расположении, объеме, характеристике и ее дальнейший анализ для создания карт ледовой обстановки и выбора оптимального маршрута следования. Имеет несколько разновидностей: морская (судовая) ледовая разведка проводится с борта судна, авиационная – с борта самолета;
- Синоптическое и ледовое прогнозирование: составление краткосрочных и долгосрочных прогнозов погоды и ледовой обстановки, создание синоптических карт;
- Обмен и распространение фактической и прогностической информации (синоптической и ледовой) среди судов, авиации, полярных станций, радиоцентров и т. д.

Однако до середины 1930-х гг. термин «научно-оперативное обеспечение» встречался в употреблении редко. В период 1920–1940-х гг. для обозначения

³⁹⁵ 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: 20.03.2024).

научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения чаще использовались другие понятия: «служба погоды», «служба льда» или «ледовая служба», что указывает на процесс становления данного обеспечения в эти годы. Одним из первых понятие «научно-оперативное обслуживание» употребил именно Н. И. Евгенов в статье 1932 г. для Центрального бюллетеня ТАСС и фактически охарактеризовал его как отдельное направление научных исследований в Карских экспедициях³⁹⁶.

При этом в историографии исследователи больше уделяли внимание периоду развития научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения мореплавания в Арктике периода второй половины 1930-х гг. и далее, когда оно было централизовано в Главном управлении Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП). Это наблюдается как в современных работах, так и в работах 1940-х гг., когда были сделаны первые обзоры научно-оперативного обеспечения мореплавания в Арктике³⁹⁷. Начальный же период истории научно-оперативного обеспечения (1920-е–нач. 1930-х), когда за его создание отвечали разные ведомства, изучен значительно меньше. При этом уже в 1940-е гг. специалисты Арктического института отмечали, что родиной службы погоды и льда является именно Карское море, где с 1914 г. начали появляться полярные станции, активизировались научные экспедиции и транспортные операции³⁹⁸. Также отмечалось, что с увеличением размаха Карских экспедиций в 1924–1925 гг. и ростом их грузооборота начало нового этапа научно-оперативного обслуживания, на базе которого впоследствии выросла современная служба льда и погоды³⁹⁹.

³⁹⁶ Евгенов Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание и исследовательская работа Карских морских экспедиций // Центральный бюллетень ТАСС. 1932. №9-10. С. 11–15.

³⁹⁷ Карелин Д. Б., Дрогайцев Д. А. Служба льда и погоды в Советской Арктике // XXV лет научной деятельности Арктической института / ред. В. Х. Буйницкий. Л., 1940. С. 86–110; Горбунов, Ю. А., Миронов, Е. У. Обеспечение морских операций в Арктике ледовой информацией // Гидрометеорологическое обеспечение Арктического мореплавания в XX и начале XXI века. / под ред. И. Е. Фролова, Б. А. Крутских. — СПб.: Государственный научный центр РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2008. — С. 44–58; Коржиков, А. Я. Становление службы прогнозов погоды в регионах Арктики. Диксонское УГМС // Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX и начале XXI века / под ред. И. Е. Фролова, Б. А. Крутских. — СПб.: Государственный научный центр РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2008. — С. 73–77.

³⁹⁸ Карелин Д. Б., Дрогайцев Д. А. Служба льда и погоды... С. 87.

³⁹⁹ Там же. С. 87.

Развитие научно-оперативного обеспечения судоходства в Арктике в период 1912–1924 гг.

Для того, чтобы определить место, которое Н. И. Евгенов занимал в процессе развития научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике, необходимо рассмотреть основные этапы развития НОО до начала работы Николая Ивановича в Карских экспедициях. Несмотря на то, что Евгенов оказал большое влияние на его развитие, в этом направлении немало было сделано в период 1912–1924 гг.

В 1912 г. при содействии Главного гидрографического управления Морского министерства России была создана Гидрометеорологическая служба Белого моря и Северного Ледовитого океана при Отделе торговых портов Министерства торговли и промышленности. Данная служба организовала строительство полярных станций в районе новоземельских проливов, и уже к 1917 г. в районе Карского моря было создано пять станций, которые передавали сводки о погоде и ледовой обстановке в Архангельск, на Исакогорскую радиостанцию и все суда в данном районе⁴⁰⁰.

В 1920 г. Гидрометслужба Белого моря и Северного Ледовитого океана была преобразована в Гидрометеорологический отдел (Гимеотдел) Убекосевера, который принимал участие в обеспечении гидрометеорологической информацией Сибирской хлебной экспедиции 1920 г.⁴⁰¹. В следующем году представители Наркомата внешней торговли (Наркомвнешторг) создали в Мурманске Службу погоды для информирования Карской экспедиции о погоде и ледовой обстановке в Карском море. Историк Арктики М. И. Белов отмечал это событие как первую в истории попытку научно-оперативного обслуживания арктической навигации⁴⁰². В научно-оперативном обеспечении арктического судоходства принимала участие Главная геофизическая обсерватория (ГГО): с 1924 г. прогнозы для Карского моря готовили её сотрудники

⁴⁰⁰ Коржиков А. Я. Становление службы прогнозов погоды... С. 73.

⁴⁰¹ Там же.

⁴⁰² Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 167.

Б. П. Мультановский и В. Ю. Визе совместно с Гидрометеорологическим бюро Центрального управления морских сил⁴⁰³ (ЦУМОР)⁴⁰⁴.

Сеть полярных станций оставалась редкой, их не хватало и не всегда их действия были налажены и скоординированы между собой. Отметим, что после того, как были построены станция Маточкин Шар (1923 г.) и станция в Усть-Енисейском порту (1924 г.), в районе Карского моря до начала 1930-х гг. не было построено ни одной новой станции. Еще в 1922 г. было принято постановление Госплана о заселении Новой Земли и о постройке радиостанции в Маточкином Шаре и на мысе Желания⁴⁰⁵, которые должны быть установлены на пути следования Карских экспедиций. Тем не менее, полярная станция Мыс Желания была открыта только в октябре 1931 г., а полярная станция на острове Белом начала работу в октябре 1933 г.

Из-за ограниченного радиуса наблюдений станций за ледовой обстановкой появилась необходимость в дистанционном наблюдении за льдами. К тому же Карские товарообменные экспедиции стремительно превращались в крупные морские операции и требовали более точной, регулярной и слаженной передачи гидрометеорологической информации. Все это способствовало появлению и развитию морской и авиационной ледовой разведки, которые стали частью формировавшейся ледовой службы («службы льда»).

Уже в 1921 г. ледовую разведку проводил ледокольный пароход «Малыгин», который передал информацию на л/п «Таймыр», участвующий в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1920–1921). Благодаря полученной информации о льдах у мыса Желания «Таймыр» изменил маршрут и направился к Байдарацкой губе. Сам ледокольный пароход «Таймыр» имел задание разведать кромку льдов для судов Карской товарообменной экспедиции⁴⁰⁶. Для заблаговременной ледовой разведки в Карском море и

⁴⁰³ Центральное управление морских сил (ЦУМОР) было создано декретом ВЦИК и СНК от 28 августа 1921 г. в структуре Наркомата путей сообщения. Основной задачей управления являлся надзор за деятельностью флота, его техническим состоянием и развитием морских портов СССР.

⁴⁰⁴ Горбунов Ю. А., Миронов Е. У. Обеспечение морских операций в Арктике... С. 50.

⁴⁰⁵ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 453.

⁴⁰⁶ Там же. С. 115.

последующей проводки судов Карской экспедиции 1922 г. до Обской губы Наркомторг планировал зафрахтовать у ЦУМОР ледокольное судно («Малыгин» или «Макаров»)⁴⁰⁷.

Стоит заметить, что в 1920-е гг. в документах зачастую использовался термин «ледяная разведка», что отражает процесс становления нового вида деятельности в арктическом судоходстве. Уже в конце жизни за авторством Н. И. Евгенова вышла статья, посвященная анализу терминологии морских льдов⁴⁰⁸. Исходя из результатов его анализа, становится понятным, что термин «ледяная разведка» является некорректным, т.к. свойство «ледяной» относится к объектам, состоящим из льда (ледяные массы, ледяной купол и т.д.). Однако в 1920-е гг. данная терминология еще находилась на стадии формирования, которая завершилась в 1930-е гг.

Постепенно формировались первые методические указания по проведению морской ледовой разведки. Так, в июне 1922 г. по распоряжению начальника ГГУ ВМС (вероятно, уже при С. П. Блинове) руководителем Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1920–1921 гг. Н. В. Розе была создана инструкция по проведению ледовой разведки⁴⁰⁹. В ней говорилось, что главная задача ледовой разведки – осведомлять о состоянии льда с целью указать наиболее безопасный для судов путь. Было также отмечено, что ледовая разведка необходима в дополнение редкой сети гидрометеорологических станций и также должна развиваться под научным руководством. В инструкции были изложены многие идеи, реализованные в течение нескольких последующих лет. В частности, уже тогда Н. В. Розе было предложено возложить проведение ледовой разведки на ледокол или ледокольный пароход, еще лучше на два судна, движущихся друг другу навстречу: одно направляется в Архангельск, другое базируется в сибирских портах. Рекомендовалось иметь на борту судна гидроплан для вспомогательных

⁴⁰⁷ Карские операции 1920–1930-х годов ... С. 58.

⁴⁰⁸ Евгенов Н. И. Некоторые вопросы терминологии морских льдов // Метеорология и гидрология. 1956. № 7. С. 34–36.

⁴⁰⁹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 279. Л. 95–97.

рейсов и экономии топлива ледокольного судна. Гидроплан и самолет должны были быть связаны радиосвязью.

Вероятно, эта инструкция создавалась специально для Карской товарообменной экспедиции, т.к. в ней указано, что ледокол должен выходить в конце июля или начале августа, минимум за 10 дней до прибытия судов из Европы в Сибирь (предварительная ледовая разведка). Судно должно проследить кромку льдов из Югорского Шара, не заходя в них, а затем искать проход до Оби и вернуться к каравану для проводки, если возникнет необходимость. Данная инструкция была рассмотрена и принята комиссией в составе известных гидрографов В. В. Ахматова, К. К. Неупокоева и Н. В. Морозова.

Помимо методических указаний, появлялись и первые специалисты в области судовой ледовой разведки: одним из таких считался давний друг Н. И. Евгенова по ГЭСЛО гидрограф К. К. Неупокоев. В 1923 г. разведка кромки льдов для Карской экспедиции планировалась гидрографическим судном «Метель» под командованием Неупокоева, который с 1923 г. был освобожден от должности начальника Убекосибиря и переведен в резерв при Морском штабе, оставаясь прикомандированным к ГГУ⁴¹⁰. Кандидатура Константина Константиновича для этой задачи был выбрана не случайно. В своем докладе от 18 мая 1923 г. начальник ГГУ ВМС С. П. Блинов характеризовал К. К. Неупокоева как «единственного, авторитетного человека в деле ледяной разведки»⁴¹¹. Руководитель управления также отмечал, что имя этого полярного исследователя широко известно иностранным мореплавателям, и замена его другим лицом может повлечь недоверие к успеху экспедиции, что приведет к удорожанию фрахтов и необходимости использовать линейный ледокол, увеличивающим расходы по ней⁴¹². Он также отметил планируемое плавание «Метели» как «первый случай крейсирования специального судна» в Карском море для проведения ледовой разведки⁴¹³.

⁴¹⁰ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 920. Л. 158.

⁴¹¹ Там же. Л. 154.

⁴¹² Там же.

⁴¹³ Там же. Л. 153.

Однако Карская экспедиция 1923 г. накануне ее проведения находилась под угрозой срыва, и разведку на г/с «Метель» решили отложить. Судя по архивным документам, К. К. Неупокоев в итоге был откомандирован в распоряжение Сибревкома, для проведения исследований границ льдов в Карском море, по поручению ГГУ ВМС⁴¹⁴. При этом ледовая разведка для Карской товарообменной экспедиции 1923 г., которая все же состоялась под руководством Б. А. Вилькицкого, была проведена гидрографическим судно Убелосибиря «Иней» совместно с ледокольным пароходом «Малыгин»⁴¹⁵, который участвовал в работе Отдельного северного гидрографического отряда.

Для дальнейшего развития ледовой разведки необходимо было наладить ее проведение под научным руководством специалистов. Для этого, начиная с Карской товарообменной экспедиции 1924 г. началось создание отрядов научных работников. После гибели пароходов «Обь» и «Енисей» во время Карской экспедиции 1921 г., еще на первом междуправительственном совещании по вопросам Северного морского пути в Москве в феврале 1922 г. в контексте ледовых разведок было выдвинуто требование, чтобы на ледокольных судах, сопровождающих Карские экспедиции (судно-лидер) обязательно имелись научные группы⁴¹⁶.

Впервые создание подобной группы мы наблюдаем на борту лидера Карской экспедиции 1924 г. (начальник Б. А. Вилькицкий) л/п «Малыгин»: были созданы гидрологическая партия и биологический отряд. Как отмечал Н. И. Евгенов, в 1924 г. по инициативе Комитета Северного морского пути (КСМП) Гидрографическому управлению Морских сил СССР было предложено создать гидрологическую (гидрографическую) партию⁴¹⁷, которую возглавил гидрометеоролог Андрей Яковлевич Попов-Введенский⁴¹⁸. Гидрологическая партия, командированная ГГУ ВМС, выполняла две важные функции: проводила

⁴¹⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 920. Л. 148.

⁴¹⁵ Там же. Д. 566. Л. 234.

⁴¹⁶ Белов М. И. Советское Арктическое мореплавание... С. 174–175.

⁴¹⁷ В публикациях и документах 1920–1930-х гг. эту партию равнозначно называют как гидрологической, так и гидрографической.

⁴¹⁸ 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.

комплексные гидрометеорологические наблюдения (изучение гидрологического и ледового режима Карского моря, метеонаблюдения), а также ледовую разведку для более оперативной и безопасной проводки экспедиции⁴¹⁹. Н. И. Евгенов также связывал создание этой партии с попыткой расширить научные исследования непосредственно в Карском море после расформирования Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1920–1921)⁴²⁰.

Гидрологическая партия состояла из сотрудников Убелосибиря – руководителя партии А. П. Попова-Введенского и его помощника Н. С. Гурьева, содействие которым оказывал гидрограф А. П. Белобров⁴²¹. В состав биологического отряда вошли профессор биологии А. Г. Генкель (биолог Карских экспедиций 1924–1926 гг.) и биолог П. А. Генкель.

Для партии был намечен следующий план работ. Еще до подхода судов Карской экспедиции, шедших из-за границы, необходимо было совершить предварительную 8-дневную ледовую разведку из Югорского Шара в Карском море, затем провести караван к устьям Оби и Енисея и во время перегрузочных работ в сибирских портах выяснить расположение кромки льда к северу от о. Диксон⁴²². Выполнение ледовой разведки было поставлено в план движения ледокольного парохода, и разведка должна была продолжаться с 31 июля по 7 августа⁴²³.

Глубоководные гидрологические станции предполагалось выполнять вдоль кромки льдов, обнаруженной в районе к северу от острова Диксон с востока на запад через каждые 30 миль. Исследования включали в себя: измерения глубин, отбор проб воды, измерение температуры, определение поверхностных течений, цветности и прозрачности воды, взятие проб грунта⁴²⁴. Помимо гидрологических разрезов необходимо было вести судовые метеорологические и ледовые наблюдения. Последним пунктом плана была

⁴¹⁹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 76.

⁴²⁰ Евгенов Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 11.

⁴²¹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 36.

⁴²² Там же. Л. 76.

⁴²³ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 6. Л. 143.

⁴²⁴ Там же. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 76.

обратная проводка каравана с попутными гидрометеорологическими наблюдениями.

Таким образом, в Карской экспедиции 1924 г. впервые судно-лидер выступило еще и в роли судна-разведчика, и впоследствии данная практика успешно закрепилась. Под руководством А. Я. Попова-Введенского на борту л/п «Малыгин» была выполнена морская ледовая разведка, по результатам которой была составлена карта-схема расположения льдов⁴²⁵. Это первая известная нам карта-схема морской ледовой разведки, созданной в СССР (прил. 4).

Однако проведение ледовой разведки гидрологической партией в 1924 г. оказалось не столь эффективным из-за отсутствия слаженности между ее руководителем, капитаном л/п «Малыгин» и начальником экспедиции Б. А. Вилькицким. Это фиксирует отчет А. В. Попова-Введенского по итогам Карской товарообменной экспедиции 1924 г.⁴²⁶ Несмотря на то, что с л/п «Малыгин» на пароход «Аркос», где находился начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий, передавались сведения о ледовой обстановке и температуре воды, руководитель экспедиции оказался недоволен разведывательными рейсами «Малыгина». Вилькицким был сделан строгий выговор капитану л/п «Малыгин» Дмитрию Тимофеевичу Черткову, а затем и А. Я. Попову-Введенскому⁴²⁷. Начальник экспедиции указывал, что на «Малыгине» неправильно толковали его приказы и не поняли смысла ледовой разведки, которая фактически была проведена на его пароходе «Аркос». А. Я. Попов-Введенский в отчете писал, что все распоряжения от Вилькицкого по радио получал капитан Чертков, который редко знакомил его с этими телеграммами, и сами распоряжения Б. А. Вилькицкого иногда передавались с опозданием⁴²⁸. Вилькицкий также указывал на высокую стоимость фрахта ледокольного парохода, который не принес пользы, на что Попов-Введенский заметил, что в

⁴²⁵ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 17. Л. 28.

⁴²⁶ Там же. Л. 30–39.

⁴²⁷ Там же. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 33–33 об.

⁴²⁸ Там же. Л. 33.

более трудную в ледовом отношении навигацию ледокольный пароход убедительнее продемонстрировал бы свои преимущества.

Причиной сложившейся ситуации во многом являлось то, что начальник гидрологической партии не имел в своем оперативном подчинении ледокольного судна, а самой партии придавалось второстепенное значение. Андрей Яковлевич в своем отчете отмечал, что не встречал содействия ни со стороны начальника экспедиции, ни со стороны командного состава судна, который лишь подгонял во время выполнения глубоководных гидрологических станций и создавал условия, неподходящие для работы⁴²⁹. Негативно сказывалась и неслаженная работа сибирских радиостанций, а также нескоординированные действия экспедиции в целом. Так, получив сообщения о ледовой обстановке в районе пролива Маточкин Шар от А. Я. Попова-Введенского, Б. А. Вилькицкий все равно вошел там в ледовое поле на пароходе «Аркас» и обломал две лопасти винта.

Помимо К. К. Неупокоева и А. Я. Попова-Введенского одним из пионеров ледовой разведки можно считать Б. А. Вилькицкого, который выступал за ее развитие как с борта судов, так и на самолетах, выдвигая собственные идеи по данному вопросу. Еще в апреле 1914 г. он сообщал в рапорте начальнику Главного гидрографического управления Морского министерства генерал-лейтенанту М. Е. Жданко о применении самолета для ледовой разведки на большом расстоянии от судна. В рапорте Вилькицкий указывал: «В настоящем году, при задаче пройти Европу Северным путем, особую важность приобретает возможность знать распределение льдов на большое пространство от корабля. <...> Единственным серьезным подспорьем для освещения пути во льдах может явиться аэроплан, который даст возможность в нужную минуту произвести необходимую разведку на несколько десятков миль вперед и в стороны.»⁴³⁰. В 1924 г. Борис Андреевич предложил для оперативного наблюдения состояния льдов вместо создания запланированной станции на мысе Пайндте, что, по его

⁴²⁹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 37.

⁴³⁰ Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция... С. 182.

мнению, было излишне затратным, передать одной из существующих радиостанций моторный бот, специально для проведения ледовой разведки⁴³¹. При этом он считал авиационную ледовую разведку слишком дорогостоящей и вряд ли осуществимой для Карских товарообменных экспедиций. Это было опровергнуто в том же 1924 г. полетами Б. Г. Чухновского вместе с Н. И. Евгеновым, Н. В. Пинегиным и другими наблюдателями. Николай Иванович помимо пользы для гидрографических работ выделил в полетах 1924 г. следующее: «В этом отношении планомерная авиоледоразведка была впервые применена в деле проводки Карских экспедиций.»⁴³².

Положительно о развитии авиационной ледовой разведки для Карских экспедиций после успешных полетов Б. Г. Чухновского на Новой Земле высказывался начальник СГЭ Н. Н. Матусевич. В ноябре 1924 г. Он сообщал в правление Аркос: «Опыт этого года показал полную возможность и огромную пользу, полученную гидропланами в смысле выяснения льдов и степени их проходимости судами. Поэтому на будущий год предполагается организовать правильную воздушную разведку льдов в Карском Море, базируясь на Югорский Шар и Маточкин Шар, с целью облегчить судам Аркоса плаванье по Карскому морю»⁴³³. В следующем году ледовая разведка была значительно усилена и проводилась для Карской товарообменной экспедиции как с борта л/п «Малыгин», так и с двух самолетов, выделенных Северной гидрографической экспедиции.

На совместном совещании КСМП и ГУ ВМС в Новониколаевске (Новосибирск) от 5 декабря 1924 г. были разобраны основные ошибки Карской экспедиции 1924 г. В частности, было сказано, что работы гидрологической партии и биологического отряда «не выполнены полностью, вследствие распоряжений начальника морской экспедиции, лишивших ледокол возможности передвижений, необходимых для этих работ»⁴³⁴. На этом

⁴³¹ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 17. Л. 37–37 об.

⁴³² 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. 263.

⁴³³ РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 21. Л. 16.

⁴³⁴ Там же. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 22 об.

совещании было принято решение о том, что программа гидрографических работ на ледокольном судне теперь носит обязательный характер для руководителей Карской экспедиции⁴³⁵. Таким образом, после 1924 г. необходимость в обеспечении Карской экспедиции судовой ледовой разведкой не подвергалось сомнению.

В феврале 1925 г. состоялось второе совещание начальников и комиссаров Убеко всех морей, и Н. И. Евгенов принял участие в работе секции по ледовым вопросам. Там было принято решение, для повышения эффективности ледовой разведки условно разделить Карское море на две части⁴³⁶. Планировалось, что в восточной части (до полуострова Ямал) ледовую разведку организует Убекосибирь на г/с «Иней», в западной части, от новоземельских проливов до Ямала, – Убекосевер. Однако ввиду отсутствия у этого управления подходящего судна было принято решение, как и в прошлом году, о проведении ледовой разведки под руководством ГУ ВМС на лидере Карской экспедиции. Также на совещании было принято решение о проведении авиационной ледовой разведки силами двух самолетов Северной гидрографической экспедиции⁴³⁷. Предполагалось выработать Главному гидрографическому управлению инструкцию по разведке льдов и предложить ее к исполнению начальнику Северной гидрографической экспедиции Н. Н. Матусевичу.

Роль Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских экспедиций

Назвать точную причину назначения Евгенова начальником гидрологической партии Карской экспедиции достаточно сложно. Возможно, это было сделано, исходя из заслуг Николая Ивановича в период 1920–1924 гг. и его имени, которое становилось более популярным среди полярных исследователей. Возможно, новое назначение обуславливалось другими причинами. Гидрограф К. А. Богданов без ссылок на источники указывал, что весной 1925 г. Евгенов

⁴³⁵ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 752. Л. 22 об.

⁴³⁶ Там же. Д. 847. Л. 50–50 об.

⁴³⁷ Там же. Л. 50 об.

покинул Ленинград и место службы по неизвестной причине, но в качестве возможных были названы: смерть В. И. Ленина, обострение политической обстановки, подозрительность к дворянам и бывшим офицерам⁴³⁸. Эта версия, скорее всего, не соответствует действительности, потому что 1 апреля 1925 г. Евгенов был назначен помощником председателя Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана Гидрографического управления, которая располагалась в Ленинграде⁴³⁹. Не фигурируют схожие причины и в воспоминаниях супруги Н. Н. Евгеновой.

Архивные документы свидетельствуют о том, что кандидатура Евгенова была предложена Комитетом Северного морского пути, о чем говорится в отчете КСМП по Карской операции за 1925 г.⁴⁴⁰ В мае 1925 г. Гидрографическое управление согласилось прикомандировать Евгенова к КСМП на время экспедиции⁴⁴¹. Скорее всего, Николая Ивановича хорошо знали в КСМП еще со времен, когда он был членом «белого» Комсеверпути, ведь между колчаковскими и советским Комитетами СМП существовала преемственность, а многие организаторы советского КСМП являлись сотрудниками бывшего колчаковского Комитета⁴⁴². В 1921 г. один из мандатов, подтверждающих, что Н. И. Евгенов являлся начальником Усть-Ленской гидрографической экспедиции также был выдан КСМП⁴⁴³.

Отметим, что в документах тех лет должность, на которую назначался Евгенов называлась по-разному, что свидетельствует о процессе появления новой специальности, отвечающей за ледовую разведку для транспортных морских операций. Н. И. Евгенов в документах периодически именуется «ледовым лоцманом», «айсмастером»⁴⁴⁴, «начальником гидрографической партии и ледовой разведки»⁴⁴⁵. В командировочном удостоверении, выданном

⁴³⁸ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 106–107.

⁴³⁹ ЦГАИПД СПб. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 3.

⁴⁴⁰ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

⁴⁴¹ Там же. Д. 847. Л. 95.

⁴⁴² Филин П. А. Комитет Северного морского пути... С. 486.

⁴⁴³ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 2. Л. 2.

⁴⁴⁴ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 81.

⁴⁴⁵ Там же. Д. 341. Л. 5.

Николаю Ивановичу ГУ ВМС для участия в Карской экспедиции 1925 г. сказано об исполнении обязанностей начальника ледовой разведки и гидрологических работ (прил. 5). Сам Н. И. Евгенов в официальных документах часто называл себя именно начальником ледовой разведки, отражая основное назначение должности.

Задачи начальника гидрологической партии в Карской экспедиции 1925 г. остались прежними, однако для исправления ошибок прошлой навигации инструментарий у Н. И. Евгенова был более широким. Теперь в оперативном подчинении Евгенова для проведения ледовой разведки находились фактически все проводившие ледовую службу единицы: л/п «Малыгин», гидрографическое судно Убекосибири «Иней», полярные станции и два самолета СГЭ⁴⁴⁶. Это позволило исключить ситуацию предыдущего года, когда начальнику гидрографической партии отводилась второстепенная роль при важности, вверенной ему задачи, от которой зависел исход Карской экспедиции.

Супруга гидрографа, Н. Н. Евгенова, в своих воспоминаниях отмечала, что Н. И. Евгенов на новом посту принял активное участие и в формировании «научного штаба» на борту судна-лидера⁴⁴⁷. Н. И. Евгенов пригласил гидрографа Вс. А. Березкина стать его помощником по гидрографической части, а также – А. Г. Генкеля в качестве начальника биологического отряда. В состав биологического отряда также вошли: биолог и сын профессора П. А. Генкель, ихтиолог А. М. Попов и физико-географ Масевич.

План ледовой разведки был обозначен в основной программе Карской экспедиции 1925 г., разработанной КСМП и утвержденной Наркомвнешторгом. Как было обозначено на втором Съезде начальников и комиссаров Убеко всех морей, для проведения ледовой разведки Карское море было условно разделено на две части. Ледокольный пароход «Малыгин» во главе с Н. И. Евгеновым проводил ледовую разведку в западном районе моря, гидрографическое судно Убекосибири «Иней» (капитан – В.А. Лысенко) – на востоке моря. Летчики

⁴⁴⁶ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

⁴⁴⁷ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 67.

Б. Г. Чухновский и О. А. Кальвица пилотировали самолеты Северной гидрографической экспедиции в районе Новой Земли и согласовывали свои полеты с планом ледовой разведки Карской экспедиции 1925 г.⁴⁴⁸ Важно сказать, что ледовая обстановка в навигацию 1925 г. была значительно тяжелее, чем в предыдущем году. Тем не менее, правильная организация и более оснащенное техническое обеспечение повысило эффективность работы гидрологической партии, позволив точнее установить распределение ледяного покрова и выбрать оптимальный маршрут следования экспедиции.

На основе данных ледовой разведки Н. И. Евгенову удалось определить более подходящий маршрут через пролив Маточкин Шар, однако начальник экспедиции М. В. Николаев принял решение выжидать перегруппировку льдов и идти более знакомым проливом Югорский Шар⁴⁴⁹. Значительно помогла разведка льдов с г/с «Иней», благодаря которой Н. И. Евгенов получил информацию о ледовой обстановке в районе о. Белый, и под руководством Николая Ивановича была осуществлена проводка каравана четырех пароходов к устьям Оби и Енисея, где началась перегрузочная операция⁴⁵⁰.

На обратном пути воздушную ледовую разведку в районе пролива Маточкин Шар осуществили летчик Б. Г. Чухновский и наблюдатель Н. Н. Родзевич⁴⁵¹. В итоге Н. И. Евгенову впервые в истории Карских экспедиций удалось провести два парохода через этот пролив, сократив их путь на 200 морских миль⁴⁵². Положительно сказывался опыт Евгенова, полученный в СГЭ в 1924 г., когда он участвовал в гидрографическом обследовании этого пролива. Этим было положено начало освоению нового маршрута для коммерческого судоходства через пролив Маточкин Шар, которым периодически пользовались на протяжении Карских экспедиций и Карских операций как минимум до середины 1930-х гг.⁴⁵³.

⁴⁴⁸ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 342. Л. 38.

⁴⁴⁹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 23.

⁴⁵⁰ Там же. Л. 25.

⁴⁵¹ Родзевич Н.Н. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 году // Воздушные пути Севера. М., 1933. С. 264.

⁴⁵² РГАВМФ. Ф. Р-180 Оп. 1 Д. 342. Л. 81-82.

⁴⁵³ Сибирцев Н., Итин В. А. Северный морской путь... С. 220.

Ледовая разведка, которую на борту «Малыгина» осуществлял Н. И. Евгенов, получила положительную оценку начальника экспедиции М. В. Николаева, высоко оценившего услуги, оказанные экспедиции на «Малыгине»⁴⁵⁴. Начальник морских сил РККФ Вячеслав Иванович Зоф (1889–1937) также объявил благодарность Николаю Ивановичу Евгенову. В приказе № 10 от 9 января 1926 г. отмечено, что благодаря ему, несмотря на сложную ледовую обстановку, Карская товарообменная экспедиция была благополучно проведена до Оби и Енисея, а два парохода удалось вывести из Карского моря через пролив Маточкин Шар⁴⁵⁵. Заслуги Н. И. Евгенова были оценены как «повлекшие за собою большой материальный успех для всего Советского Союза»⁴⁵⁶. Положительную оценку действиям Н. И. Евгенова в Карской экспедиции 1925 г. дал начальник двух предыдущих Карских экспедиций Б. А. Вилькицкий: «Кроме того, узнав некоторые подробности о Карской экспедиции этого года, не могу не присовокупить своей просьбы передать Н. И. Евгенову мое самое сердечное поздравление с блестящим проведением этой экспедиции в таких тяжелых условиях, а также мою радость по поводу того, что, наконец, это дело было поручено активному гидрографу»⁴⁵⁷.

В 1926 г. в связи с неожиданной и скоропостижной кончиной полярного капитана М. В. Николаева начальником морской части Карской экспедиции был назначен Н. И. Евгенов. Помимо научно-оперативных и научно-исследовательских задач на него были возложены административные обязанности. В его задачи, как у предыдущих начальников Карской товарообменной экспедиции, входила организация всей морской части, включая заграничную составляющую. Н. И. Евгенов был направлен в Лондон и Гамбург для подбора судов, заключения чартеров, снабжения судов необходимым снаряжением и запасами⁴⁵⁸. Начальник экспедиции устанавливал порядок

⁴⁵⁴ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 198.

⁴⁵⁵ РГАВМФ. Р-1483. Оп. 5. Д. 3. Л. 7.

⁴⁵⁶ Там же.

⁴⁵⁷ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 178.

⁴⁵⁸ Госфонд ААНИИ. Д. О-691: Евгенов Н. И. Отчет начальника морской части Карской экспедиции 1929 г. на л/к «Красин». Л. 1.

выхода судов из портов, следил за их нагрузкой, инструктировал капитанов перед выходом судов, выполнял коммерческие функции. После проводки пароходов через Карское море Н. И. Евгенов на судне «Северолес» проследовал в Усть-Енисейский порт, где осуществлял контроль над перегрузочными операциями и отвечал за возвращение судов в европейские порты⁴⁵⁹.

Как и в две предыдущие навигации в Карскую экспедицию 1926 г. назначался начальник гидрологической партии и ледовой разведки, находившийся на ледокольном пароходе. В этот раз должность занял председатель Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана давний товарищ Н. И. Евгенова – гидрограф А. М. Лавров. Помощниками Лаврова являлись гидробиолог А. М. Попов, а также гидрографы-стажеры – Б. И. Шамшур и Б. М. Жуков. Судном-лидером экспедиции по причине ремонта л/п «Малыгин» был назначен менее мощный л/п «Г. Седов».

По воспоминаниям Н. И. Евгенова, навигация 1926 г. была одной из самых тяжёлых в ледовом отношении, когда непроходимые льды держались во всех новоземельских проливах. Значительную помощь в передаче Карской экспедиции фактической и прогностической гидрометеорологической информации оказали созданные ГГУ ВМС в 1926 г. бюро службы льда на полярной станции Маточкин Шар и бюро службы погоды при радиостанции в Новом Порту⁴⁶⁰. Специальное метеорологическое обслуживание Карской экспедиции обеспечил сотрудник ГГО, синоптик Б. П. Мультиановский, передавая долгосрочные прогнозы погоды в Карском море⁴⁶¹.

А. М. Лавров провел предварительную ледовую разведку на л/п «Г. Седов» и осмотрел бухту Варнека, проливы Югорский Шар, Карские Ворота и Маточкин Шар. Он отмечал задержку ледовой разведки на востоке с г/с «Иней», которая могла указать на более свободный ото льда пролив Новой Земли⁴⁶². Тем не менее,

⁴⁵⁹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 32.

⁴⁶⁰ Горбунов Ю. А., Миронов Е. У. Обеспечение морских операций... С. 51; Коржиков А. Я. Становление службы прогнозов погоды... С. 75.

⁴⁶¹ Евгенов Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 12.

⁴⁶² Госфонд ААНИИ. Д. О-688: А. М. Лавров. Дневник Карской товарно-транспортной экспедиции за 1926 г. Л. 7 об. – 8.

как и в прошлом году г/с «Иней» смогло установить, что к востоку от забитого льдами Маточкина Шара находятся большие пространства чистой воды. Помогали в деле ледовой разведки и сообщения аборигенного населения о состоянии льдов в проливах. Вероятно, Лаврову их передавали ненцы, которых он называет «чукчами с Юшара» в своем дневнике Карской экспедиции 1926 г., который сегодня хранится в Госфонде ААНИИ⁴⁶³.

Несмотря на новое назначение и появление у Н. И. Евгенова административных задач, ответственность за проведение ледовой разведки и научной программы работ оставалась за ним⁴⁶⁴. В Карской экспедиции 1926 г. он сохранил свое личное участие в морской ледовой разведке несмотря на то, что как начальник он мог это полностью поручить специально назначенному А. М. Лаврову.

По прибытии Н. И. Евгенова из-за границы к новоземельским проливам, он на пароходе «Севролес» с караваном судов соединился с л/п «Г. Седов». Обменявшись впечатлениями с Лавровым, Евгений устроил совет, куда были приглашены полярные капитаны Н. К. Мукалов, И. Э. Рекстин, Д. Т. Чертков для решения о дальнейших действиях⁴⁶⁵. Лавров сообщил о состоянии льда и погоды за последние три декады, после чего было принято решение, что Евгений и Лавров пойдут на «Г. Седове» через Маточкин Шар. Капитан Рекстин на пароходе «Северолес» должен был разведать выход в Карское море через пролив Югорский Шар. Решение было оглашено на расширенном совещании, куда были созваны капитаны всех судов, и где проходило очень оживленное и длительное обсуждение планов. 15 августа с востока на ледовую разведку вышел г/с «Иней», который по направлению к острову Белый встречал в основном чистую воду.

В итоге Н. И. Евгений лично осуществил морскую ледовую разведку в проливе Маточкин Шар и в районе северной оконечности Новой Земли – мыса Желания. На основании всей полученной гидрометеорологической информации

⁴⁶³ Госфонд ААНИИ. Д. О-688: А. М. Лавров. Дневник Карской товарно-транспортной экспедиции за 1926 г. Л. 8 об.

⁴⁶⁴ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 278. Л. 10.

⁴⁶⁵ Госфонд ААНИИ. Д. О-688: А. М. Лавров. Дневник Карской товарно-транспортной экспедиции за 1926 г. Л. 11 об.

Н. И. Евгенов принял решение, как и годом ранее, вести суда через пролив Маточкин Шар. В 1925 г. в выборе пути Н. И. Евгенова ограничивал начальник экспедиции М. В. Николаев, но в этот раз ему была предоставлена свобода действий, и под его руководством вновь были успешно проведены пять судов через пролив Маточкин Шар к низовьям Оби и Енисея.

На обратном пути тяжелая ледовая обстановка усугубилась задержкой судов во время перегрузки в сибирских портах, и на обратном пути следования некоторым пароходам экспедиции потребовалась основательная ледокольная проводка. Отметим, что л/п «Г. Седов» был менее подходящим для проводки, чем л/п «Малыгин», но Н. И. Евгенов и капитан Д. Т. Чертков смогли вновь вывести все пароходы через пролив Маточкин Шар. Поздний выход из Карского моря грозил срывом торговой операции, стоял вопрос о вызове линейного ледокола, но этого удалось избежать⁴⁶⁶. Однако не удалось обойтись без значительных повреждений некоторых пароходов: «Ульмус» получил большую носовую пробоину, но остался на плаву, а пароход «Вага» сильно обломал винты. Тем не менее, все суда благополучно были проведены в европейские порты. Очевидно, что без ледокольной службы и оперативного обеспечения гидрометеорологической информацией (в первую очередь, ледовой информацией) шансы на успех экспедиции были бы гораздо ниже.

После двух завершившихся благополучно Карских экспедиций экспедиции Н. И. Евгенова ожидало повышение в Гидрографическом управлении: в декабре 1926 г. он был назначен помощником начальника картографического отдела⁴⁶⁷. В ГГУ ВМС на этой должности Николай Иванович оставался до февраля 1933 г., т.е. до его перехода в Главное управление Северного морского пути. При этом в период арктической навигации он продолжил руководить Карскими товарообменными экспедициями (прил. 6).

В Карской экспедиции 1927 г. вновь произошли важные изменения в научно-оперативном гидрометеорологическом обеспечении судоходства в

⁴⁶⁶ Участие линейного ледокола было дорогостоящим для Карской экспедиции, к тому же не было гарантий, что он смог оперативно прибыть к месту проводки.

⁴⁶⁷ ЦГАИПД СПб. Р-1728. Оп. 1–88. Д. 697000. Л. 5.

Арктике. Нехватка гидрометеорологической информации редкой сети полярных радиостанций стимулировала не только развитие морской и авиационной ледовой разведки, но и создание в 1927 г. первого в СССР плавучего бюро погоды.

Для Карской экспедиции 1927 г. было создано первое в СССР плавучее бюро погоды, размещенное судне-лидере л/п «Малыгин». Бюро погоды на борту отвечало за проведение метеорологических наблюдений и составление синоптических прогнозов для экспедиции. По утверждению супруги, Н. Н. Евгеновой, инициатива создания принадлежала самому Н. И. Евгенову, который после тяжелой навигации 1926 г. считал необходимым наблюдение за погодой вне зоны действия немногочисленных станций в Арктике⁴⁶⁸. Сам Н. И. Евгений указывал, что идея создания бюро погоды на судне экспедиции пришла благодаря эффективному метеорологическому обслуживанию от Главной геофизической обсерватории в 1926 г.⁴⁶⁹ Стать сотрудником плавучего бюро был приглашен синоптик Э. П. Пуйше, заведующий отделением ежедневного бюллетеня ГГО. Н. И. Евгений утверждал, что плавучее бюро погоды на борту судна-лидера сразу оправдало себя и практика их создания закрепились в последующих Карских экспедициях⁴⁷⁰. Так в Карских экспедициях появилось второе направление научно-оперативного обеспечения, которое выражалось в работе метеорологов-синоптиков на борту судна-лидера, наблюдении за метеорологическими условиями и создании синоптических прогнозов для нужд Карской экспедиции.

В Карской экспедиции 1927 г. произошли и другие изменения. С 1927 г. начальник морской части был освобожден от командирования за границу и контроля за перегрузкой судов в портах, эти функции перешли в ведение одного из помощников начальника⁴⁷¹. Это позволило Н. И. Евгенову с 1927 по 1931 гг. официально совмещать должности начальника экспедиции и начальника

⁴⁶⁸ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 77.

⁴⁶⁹ Евгений Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 12.

⁴⁷⁰ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 40.

⁴⁷¹ Госфонд ААНИИ. Д. О-691: Евгений Н. И. Отчет начальника морской части Карской экспедиции 1929 г. на л/к «Красин». Л. 1 об.

ледовой разведки, лично наблюдая ледовые условия, в которых ему приходилось осуществлять проводку судов⁴⁷². Так подход Евгенова совмещать общее руководство экспедицией с ледовой разведкой был закреплен официально. При этом вплоть до 1931 г. Николай Иванович отвечал за работу плавучего бюро погоды и выполнение программы научных работ.

Необходимость налаженного научно-оперативного обеспечения мореплавания (особенно ледовой разведки) стала еще более очевидной в Карской экспедиции 1927 г. В ту навигацию ледовая обстановка была благоприятной, что в значительной мере предопределило в целом положительное завершение экспедиции. При этом ситуацию осложняло отсутствие ледовой разведки г/с «Иней» на востоке Карского моря по причине ремонта судна. Вся ледовая разведка была возложена только на судно-лидер во главе с Н. И. Евгеновым, что привело к удлинению разведки с запада и задержке всей экспедиции на 6 дней, повлекшей коммерческие убытки⁴⁷³. Капитан обского отряда судов Карской экспедиции 1927 г. Н. К. Мукалов, опытный участник данных экспедиций, в отчетном докладе указывал на дефицит угольных баз, плохую работу радиостанций, нехватку гидрографических судов и отсутствие ледовой разведки с востока⁴⁷⁴. Он считал рискованным сообщать судам направление движения, не обладая полной информацией о ледовой обстановке на западе и востоке Карского моря⁴⁷⁵. Однако под руководством Н. И. Евгенова через пролив Маточкин Шар в обе стороны был успешно проведён караван из шести судов. Не смотря на задержку сроков, Карская экспедиция завершилась, выполнив основную цель по перевозке грузов.

О том, что Н. И. Евгенов постепенно набирал известность как наблюдатель ледовой разведки, свидетельствует следующий факт. В декабре 1927 г. в Полярную комиссию Академии наук СССР поступил запрос от отдела научных учреждений СНК СССР по поводу выбора участника от советской стороны для

⁴⁷² Госфонд ААНИИ. Д. О-691: Евгенов Н. И. Отчет начальника морской части Карской экспедиции 1929 г. на л/к «Красин». Л. 1 об.

⁴⁷³ РГАЭ. Ф. 9570 Оп 1. Д 278. Л. 20.

⁴⁷⁴ Там же. Д. 280-а. Л. 15–16.

⁴⁷⁵ Там же. Л. 15.

участия в воздушной экспедиции на дирижабле к Северному полюсу, которую готовило Королевское Географическое общество Италии. Из членов Полярной комиссии в качестве возможных кандидатов были выбраны Н. И. Евгенов и В.Ю. Визе. В отношении Николая Ивановича была приведена следующая мотивировка: «...был бы особенно ценен в работах экспедиции в силу его практичного знакомства с приемами работ во время воздушных разведок и большой опытности в области изучения ледового режима и условий навигации в полярных морях, в каковой области он и мог бы сделать наблюдения во время полёта»⁴⁷⁶. Однако ни Н. И. Евгенов, ни В. Ю. Визе (как никто из советских специалистов) не стали участниками этого полета.

В Карской экспедиции 1928 г. существенных организационных изменений не произошло. Во избежание ошибок предыдущего года, связанных с отсутствием судна ледовой разведки в восточной части Карского моря, Убекосибирь для этой цели выделило г/с «Прибой». В состав бюро погоды вошел метеоролог-синоптик Г. Я. Вангенгейм, помощник заведующего бюро долгосрочных предсказаний ГГО. Гидрологом экспедиции был назначен выпускник ЛГУ Ю. К. Алексеев, ставший постоянным участником последующих Карских экспедиций вплоть до 1931 г. С гидрологическими исследованиями Алексееву в 1929 и 1930 гг. помогал врач А. С. Чечулин.

С переходом СССР к плановой экономике в конце 1920-х гг. были предъявлены новые требования к исследовательской работе в Арктике, ориентированной на практическое применение ее результатов. Это было закреплено постановлением СНК СССР 31 от июля 1928 г. «Об усилении научно-исследовательской работы в арктических владениях Союза ССР». По указанному постановлению была создана Арктическая комиссия при Совете народных комиссаров во главе с представителем Правительства РСФСР – заместителем наркомвоенмора, председателем Реввоенсовета СССР Сергеем Сергеевичем Каменевым (1881–1936). Комиссия выполняла роль государственного межведомственного координирующего органа деятельности научных,

⁴⁷⁶ СПбФ АРАН. Ф. 2. Оп. 1-1927. Д. 48. Л. 61.

хозяйственных, военных и прочих учреждений. В работе Арктической правительственной комиссии принимал участие и Николай Иванович Евгенов, о чем будет сказано ниже.

Столь значительные изменения не могли не затронуть Карские товарообменные экспедиции, экспортно-импортный план которых в навигацию 1929 г. был значительно увеличен. В 1929-1930 гг. за границей были заказаны крупные партии слиперов (брус) и шпал, «Комсеверпуть» получил крупные задания по вывозу данных товаров⁴⁷⁷. Экспортные операции сразу возросли: вместо 6–8 пароходов в практике прежних лет в Карской экспедиции 1929 г. участвовало 26 морских пароходов, в 1930 г. – 46 пароходов. Такое количество транспортных судов было невозможно провести одним караваном, поэтому их пришлось разбивать на группы (примерно по 3–5 судов) для проводки к портам назначения по строгому графику, чтобы избежать накладок в движении и аварийных ситуаций. Такие организационные изменения предъявляли гораздо большие требования к научно-оперативному гидрометеорологическому обеспечению и ледокольной службе.

Одной ледовой разведки и оперативной гидрометеорологической информации было недостаточно для своевременной проводки большого количества судов к Оби и Енисею. По этой причине для Карской товарообменной экспедиции 1929 г. был выделен линейный ледокол «Красин», который позволял при необходимости форсировать тяжелый лед. В отличие от предшествующих Карских товарообменных экспедиций с 1929 г. возросший грузооборот, и ожидаемая прибыль позволили финансово привлекать в Карскую экспедицию линейный ледокол, несмотря на высокую стоимость фрахта. Так, расходы на «Красин» в 1929 г. за 4 месяца составили 390 тыс. рублей⁴⁷⁸.

Н. И. Евгенов сыграл важную роль в предоставлении для ледокола «Красин» для Карской экспедиции 1929 г.⁴⁷⁹ При подготовке к экспедиции

⁴⁷⁷ Сибирцев Н., Итин В. А. Северный морской путь... С. 100.

⁴⁷⁸ Госфонд ААНИИ. Д. О-691: Евгенов Н. И. Отчет начальника морской части Карской экспедиции 1929 г. на л/к «Красин». Л. 63.

⁴⁷⁹ Карские операции 1920–1930-х годов ... С. 31.

(вероятно, уже в конце 1928 г.) Н. И. Евгенову было направлено письмо от Наркомторга и АО «Комсеверпуть», в котором сообщалось, что председателем «Комсеверпути» И. Б. Кацва в связи с укрупнением Карской экспедиции была выдвинута инициатива применить ледокол в Карской экспедиции 1929 г. В ответ Наркомторг вынес резолюцию, в которой указал проработать вопрос о возможности использовать для этих целей ледокол «Красин»⁴⁸⁰. В письме сообщалось, что Н. И. Евгенов включен в комиссию по выбору подходящего ледокола совместно с А. Я. Сухоруковым и Е. В. Скопиченко⁴⁸¹.

Н. И. Евгенову было поручено произвести расчет стоимости применения ледокола в двух вариантах: взамен л/п «Малыгин» и как его резервную поддержку⁴⁸². Расчет был произведен, но требовал дополнений, поэтому подобную задачу передали В. Г. Шибинскому, отметив необходимость согласования плана эксплуатации ледокола с Н. И. Евгеновым⁴⁸³. Также Н. И. Евгенов для составления подобного плана предоставил сведения о распространении льдов в Карском море по наблюдениям с 1919 по 1928 гг.⁴⁸⁴

Вскоре вопрос был поднят на более высоком уровне. В конце 1928 г. решение о возможном использовании ледокола «Красин» в Карской экспедиции было согласовано на совещании с главой советской делегации по экономическим переговорам в Берлине И. И. Шлейфером, а также наркомом торговли А. И. Микояном⁴⁸⁵. Однако помимо Карской экспедиции, на применение «Красина» в 1929 г. рассчитывали Ленинградский торговый порт, в чьем ведении он находился, и экспедиция Р. Л. Самойловича на Северную Землю. Ленинградский торговый порт предлагал направить в Карскую экспедицию «Ермак», против чего были приведены аргументы организаторов Карской экспедиции ввиду его меньшей мощности.

⁴⁸⁰ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300. Л. 96

⁴⁸¹ Там же. Л. 96

⁴⁸² Там же. Л. 74–74 об.

⁴⁸³ Там же. Л. 76–76 об.

⁴⁸⁴ Там же. Л. 50.

⁴⁸⁵ Там же. Л. 32

Решение об использовании «Красина» в полярных экспедициях было вынесено на заседание Арктической комиссии при СНК СССР под руководством С. С. Каменева. В состав этой комиссии был включен и Н. И. Евгенов. По итогам голосования на заседании Арктической комиссии от 3 января 1929 г. экспедиции Р. Л. Самойловича было отказано в эксплуатации «Красина». Голоса распределились следующим образом: 13– «против», 5– «за», 2– «воздержались»⁴⁸⁶. Николай Иванович проголосовал «против» предоставления ледокола экспедиции Р. Л. Самойловича, несмотря на то что являлся одним из первооткрывателей этого архипелага и выдвигал собственный проект воздушной экспедиции на архипелаг несколько лет назад. «Против» проголосовали и многие другие известные полярные исследователи: А. М. Лавров, Б. Г. Чухновский, А. Е. Ферсман, И. И. Месяцев, Л. М. Старокадомский и др. В феврале 1929 г. было принято окончательное решение о предоставлении ледокола «Красин» Карской экспедиции⁴⁸⁷.

Ледокол активно задействовали в морской ледовой разведке для этой крупной транспортной операции в Арктике. Анализируя публикации и архивные документы можно установить, что это являлось первым случаем применения линейного ледокола для этих целей. По причине того, что самолет Чухновского «Комсеверпуть», выделенный для Карской экспедиции 1929 г., не смог выполнить ледовую авиаразведку в полном объеме (сначала самолет потерпел небольшую аварию, затем был перенаправлен в другую экспедицию) часть ледовой разведки пришлось выполнять Н. И. Евгенову на борту «Красина»⁴⁸⁸. Опыт оказался успешным, а сам Николай Иванович считал участие ледокола в экспедиции полностью оправданным, учитывая забитость всех новоземельских проливов в навигацию 1929 г.⁴⁸⁹. В Карскую экспедицию 1930 г. вместо «Красина» экспедиции были выделены ледокол «Ленин» и ледокольный пароход

⁴⁸⁶ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300. Л. 39.

⁴⁸⁷ М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин. Ледокол «Красин»... С. 136–137.

⁴⁸⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1 Д. 29. Л. 52.

⁴⁸⁹ Там же. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 254.

«Малыгин», на котором Н. И. Евгенов в основном осуществлял морскую ледовую разведку.

С масштабированием Карских экспедиций в 1929 г. и их фактическим превращением в крупные морские транспортные операции работа начальника морской части Карской экспедиции значительно изменилась. Теперь ему предстояло проводить суда по группам, где каждая из них была сопоставима с отдельной Карской экспедицией прошлых лет. Николай Иванович Евгенов хорошо осознавал, насколько усложняется организация экспедиции и проводка многочисленных групп из Европы в Сибирь. Начальника морской части Карских экспедиций ожидала масштабная штабная работа, к которой была необходима подготовка.

В письме к руководящим лицам КСМП (А. Ф. Шольцу, А. Г. Галлопу) и капитану И. Э. Рекстину) Н. И. Евгенов указывал на организацию штаба экспедиции⁴⁹⁰. Это одно из первых употреблений понятия «штаб экспедиции», которое было выявлено в архивных документах, однако здесь Николай Иванович пока не характеризует, кто именно входил в этот штаб. Из этого письма также можно узнать о трудностях, которые ожидали начальника экспедиции в новых условиях и предложениях Н. И. Евгенова по решению поставленных задач. Самым сложным в экспедиции он считал переход через новоземельские проливы и Карское море с иностранными капитанами, многие из которых шли в полярное плавание впервые. Н. И. Евгенов писал, что если раньше, когда в Карскую экспедицию направляли 2-3 и несколько более судов, было проще подобрать более подготовленных капитанов, то при «массовом плавании» если будет отправлен «средний капитан», трудно будет себя обезопасить от возможных случайностей⁴⁹¹. При этом гидрограф писал о трудностях, связанных с использованием ледокола в качестве лоцмейстерского судна для новоземельских проливов по причине осадки судна и бедном ограждении самих проливов.

⁴⁹⁰ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300. Л. 35–36 об.

⁴⁹¹ Там же. Л. 36.

В то же время Н. И. Евгенов указывал, что без дополнительной помощи иностранным капитанам будет тяжело, поэтому предложил в письме следующие пути решения⁴⁹². В идеальной ситуации каждая группа должна иметь русского руководителя, знакомого с районом и обстановкой плавания, который может пользоваться русскими картами и пособиями. Однако гидрограф посчитал это условие маловероятным и в качестве компромисса предложил, чтобы в каждой группе был капитан как минимум с большим навигационным опытом, а в лучшем случае имел опыт плавания в Карском море. Также начальник Карской экспедиции предложил дополнительно обвеховать проливы Маточкин Шар и Югорский Шар и передать иностранным капитанам русские карты района с дублирующими английскими надписями, о чем будет подробнее сказано ниже.

Н. И. Евгенов выдвигал еще одно предложение: направлять на суда Карской экспедиции практикантов из состава советских моряков ледокольных судов и командировать таковых, начиная с 1929 года, на каждую группу судов, использовать их в пределах возможности в навигационно-лоцманском отношении. Последнее предложение имело важное значение при обучении новых кадров для Карских экспедиций. Н. И. Евгенов обратил внимание на то, что начальнику морской части Карской экспедиции на ледоколе «Красин» будет сложно проводить суда на протяжении всей навигации и предложил привлечь капитана ледокола М. Я. Сорокина к исполнению функций не только командира судна, но и к обязанностям третьего помощника начальника экспедиции по оперативно-морской части. Таким образом, изменение объемов работы начальника экспедиции требовало более разветвленного аппарата управления, что стало предпосылкой появления штаба Карской экспедиции.

Заместителем и помощником начальника по морской части был назначен И. Э. Рекстин с поручением ему организации экспедиции за границей и проводки первой енисейской группы судов. Помощником начальника морской части по обским отрядам являлся капитан дальнего плавания В. Г. Шибинский.

⁴⁹² РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300. Л. 35–36 об.

Групповыми капитанами-суперкарго стали⁴⁹³: Д. Т. Чертков, И. Д. Антуфьев, А. А. Эльзенгер, А. И. Лукашевич, Х. Я. Церпе, на обязанности которых была возложена проводка отдельных енисейских и обских групп и функции капитанов-суперкарго⁴⁹⁴. Секретарем экспедиции на берегу был назначен А. Скотт.

Николай Иванович также провел масштабную организационную работу в научно-оперативном гидрометеорологическом обеспечении Карских экспедиций. В 1929 г. Евгеновым был создан научный отряд, куда он пригласил опытных метеорологов двух предыдущих Карских экспедиций – Э. П. Пуйше, Г. Я. Вангенгейма и гидролога Ю. К. Алексева⁴⁹⁵. Таким образом, к 1929 г. под руководством Н. И. Евгенова сформировался штаб начальника морской части Карских экспедиций, в который входили как административные, так и научные работники, составивших прообраз научно-оперативной группы при этом штабе.

Бюро погоды в 1929 г. состояло уже из двух метеорологов – Э. П. Пуйше и Г. Я. Вангенгейма. Оно ежедневно давало прогноз на сутки для движения судов, на 2-3 суток по требованию летной части, а при более долгосрочном прогнозировании использовались данные Главной геофизической обсерватории или Бюро погоды СССР, переработанные согласно условиям Карского моря. Точность краткосрочных прогнозов в 1929 г. составила около 78–88 %⁴⁹⁶. Благодаря удачным прогнозам направления ветров, сделанным Г. Я. Вангенгеймом, ледоколу «Красин» в экспедиции 1929 г. удалось вывести группу судов из Карского моря через Югорский Шар, двигаясь по узкой полосе между побережьем и кромкой льда⁴⁹⁷. Знание направления ветров давало уверенность, что льды не прибьют к берегу и не причинит ущерба судам. Н. И. Евгений лично присутствовал при анализе синоптических карт и заключил,

⁴⁹³ Капитаны, которые отвечали за разгрузочные операции в портах прибытия.

⁴⁹⁴ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 48.

⁴⁹⁵ Госфонд ААНИИ: Д. Р-1433: Евгений Н. И. Предварительный отчет Начальника Карской Морской Экспедиции о работах научно-исследовательской группы и Бюро Погоды на л/к «Красин» за время его участия в Экспедиции 1929 г. Л. 145.

⁴⁹⁶ Там же. Д. О-17. Г. Я. Вангенгейм. Отчет о работе метеорологической части Карской экспедиции 1929 г.: Фонды ААНИИ. Л. 3.

⁴⁹⁷ РГАЭ. Ф. 579 Оп. 1 Д. 29. Л. 53.

что в 1929 г. роль плавучего бюро погоды в научно-оперативном обеспечении была выше, чем у созданных в 1926 г. бюро погоды в Новом Порту и бюро ледовой информации в проливе Маточкин Шар⁴⁹⁸.

Ледовая разведка в Карской экспедиции 1929 г. была представлена как морская, так и авиационная. Экспедиция началась 10 июля, причем ледокол «Красин» совершил переход в северные моря из Ленинграда, и 30 июля «Красин» достиг пролива Югорский Шар, в котором начал проводку первых групп судов. Николай Иванович лично проводил морскую ледовую разведку на борту «Красина», передавая ледовую информацию своим заместителям и групповым капитанам, отдавая распоряжения о движении судов. Периодически Евгенов устраивал совещания с заместителями и капитанами, обсуждая дальнейшие планы действий. Ледовые разведки показали, что проливы Маточкин Шар и Карские ворота были забиты льдами, поэтому для проводки использовался пролив Югорский Шар. Важно отметить, что задерживал ход судов не только лед. Например, когда первая группа обских судов возвращалась с Оби, транспорты простояли перед входом в Юшар около 2 суток, задержавшись по причине густого тумана и штормовой погоды⁴⁹⁹.

В итоге в Карской экспедиции 1929 г. Николай Иванович выполнил основной объем морской ледовой разведки, в том числе в районе мыса Желания, для проводки нескольких пароходов в обход Новой Земли. Однако эта попытка в 1929 г. не удалась и была реализована только в 1930 г. Касаясь авиационной ледовой разведки отметим, что впервые с 1925 г. Карская экспедиция получила в распоряжение самолет ледовой разведки, купленный Акционерным обществом (АО) «Комсеверпуть»⁵⁰⁰. Его пилотировал Б. Г. Чухновский, однако уже 19 августа вышел из строя и больше разведку для экспедиции не проводил, оставаясь на острове Диксон для ремонта. Это стало одной из причин, почему не была выяснена обстановка в районе мыса Желания и исключена попытка обхода этого архипелага «Красиным» с транспортными судами.

⁴⁹⁸ РГАЭ. Ф. 579 Оп. 1 Д. 29. Л. 60.

⁴⁹⁹ Там же. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 251–252.

⁵⁰⁰ Там же. Л. 68.

В замечаниях по поводу Карской экспедиции 1929 г. капитан и помощник начальника экспедиции И. Э. Рекстин писал: «Касательно информации о состоянии льдов она стояла на высоте, и все, кому надлежало знать, имели полную картину, благодаря систематической и правильной информации со стороны начальника Евгенова. Ледокол «Красин» заблаговременно пришел в Карское море и благодаря энергичной работе судна своевременно, до прибытия в проливы, суда получили правильную информацию и инструкции о следовании»⁵⁰¹. Там же он отметил, что иностранные моряки, участвовавшие в экспедиции, высоко оценили ледокольную службу: «Вообще, работа ледокола была на высоте, и иностранцы не могли достаточно нахвалить умелую проводку и работу ледокола».

После масштабной Карской экспедиции осенью 1929 г. Н. И. Евгенов и Б. Г. Чухновский делали совместный доклад в Арктической комиссии при СНК СССР о более широком применении авиации для обеспечения Карских товарообменных экспедиций⁵⁰². Это повлияло на покупку «Комсеверпути» еще двух самолетов и применении в Карской экспедиции 1930 г. целого звена из трех самолетов дальнего радиуса действия.

В 1930 г. состоялась Карская экспедиция, ставшая одной из крупнейших морских операций по количеству судов в Арктике на тот момент. В ней приняло участие 46 транспортных судов под флагами СССР, Великобритании, Норвегии и Германии, которые необходимо было провести к устьям Оби и Енисея. В качестве судов проводки и ледовой разведки были назначены ледокол «Ленин» и л/п «Малыгин», а также три самолета.

С 1930 г. ледовая авиаразведка постепенно начала преобладать над морской и показала значительный результат в Карской экспедиции того года – только один из трёх самолётов («Комсеверпуть № 2», летчик И. К. Иванов) налетал 57,5 часов ледовой разведки. Н. И. Евгенов не только руководил действиями летчиков, но и неоднократно принимал участие в нескольких

⁵⁰¹ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 68.

⁵⁰² Евгенов Н. И. Самолет на службе Северного морского пути... С. 148.

полетах. Об этом свидетельствуют интересные документы – авиазаписки, которыми обменивался Евгенов с летчиками для общения внутри кабины самолета⁵⁰³, и отчет Евгенова о морской части Карской экспедиции 1930 г.⁵⁰⁴. Всего в Карской экспедиции 1930 г. Н. И. Евгенов участвовал в трех разведывательных полётах: 18 августа (около 8 часов налёта), 11 ноября (около 4 часов) и 1 октября (около 4 часов)⁵⁰⁵.

Особо ценными были наблюдения в слабоизученных районах, вдали от полярных станций. Благодаря ледовым разведкам и метеонаблюдениям в 1929 – 1930 гг. в районе мыса Желания, впервые в истории коммерческих плаваний в 1930 г. здесь удалось пройти каравану трех судов из Карского в Баренцево море⁵⁰⁶. Под руководством Н. И. Евгенова на л/п «Малыгин» была осуществлена проводка вокруг мыса Желания с востока на запад пароходов «Пенхил» и «Ада»⁵⁰⁷. Это позволило сократить путь судам, идущим из Енисея, что стало важным событием для судоходства в Карском море и даже было отражено в дополнении к Лоции Британского Адмиралтейства⁵⁰⁸.

В 1930 г. Н. И. Евгеновым в Карскую экспедицию были приглашены синоптики только что созданного Центрального бюро погоды (ЦБП) СССР – А. А. Синягин и Л. А. Вительс⁵⁰⁹. Работа экспедиционного Бюро погоды постепенно развивалась, и уже в 1930 г. каждые сутки дважды в день создавалось по 2–3 синоптические карты, осуществлялась передача прогнозов всем советским и иностранным судам, находящимся в акватории Карского моря⁵¹⁰. Оправдываемость прогнозов достигала 80 %, поэтому данный опыт был сразу признан успешным. Также плавучее бюро погоды Карской экспедиции применяло терминологию, принятую ГГО, которую использовали все бюро погоды СССР⁵¹¹. Прогнозирование осуществлялось бюро в т.ч. на основе

⁵⁰³ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 3.

⁵⁰⁴ Там же. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 514. Л. 6 об., 8.

⁵⁰⁵ Там же. Ф. 579. Оп. 1. Д. 9. Л. 29 об.

⁵⁰⁶ Там же. Д. 29. Л. 56–57.

⁵⁰⁷ Там же.

⁵⁰⁸ Там же. Л. 57.

⁵⁰⁹ Госфонд ААНИИ. Д. О-20: Отчет бюро погоды Карской экспедиции 1930 г. Л. 4.

⁵¹⁰ Там же. Л. 5, 8.

⁵¹¹ Там же. Л. 8–9.

сведений о погоде, которую оно получало с общесоюзной сети станций, полярных станций и с судов, с которыми обмен информацией (по замечанию метеорологов) был налажен при активном содействии Н. И. Евгенова.

Помимо организационной деятельности Николай Иванович лично принимал деятельное участие в работе научно-оперативной группы Карской экспедиции и фактически являлся одним из её участников. Помимо руководства ледовой разведкой и непосредственным участием в ней Николай Иванович ежедневно присутствовал при анализе и обсуждении синоптических карт, руководил работой экспедиционного бюро погоды. Метеорологи, в свою очередь, отмечали внимательное отношение и горячее содействие с его стороны, за что выражали глубокую благодарность⁵¹².

Постепенно входило в употребление понятие штаба экспедиции, а в документах появлялось его толкование. В отчете Карской экспедиции 1930 г. к штабу начальника морской части Н. И. Евгенов относил плавучее бюро погоды (А. А. Синягин и А. А. Вительс), гидролога (Ю. К. Алексеев), корреспондента газеты «Правда» Ганф, а также прикомандированных военных штурманов-практикантов С. И. Беликова и И. В. Тимофеева⁵¹³. Впервые отряд ученых на борту Карской экспедиции 1930 г. Н. И. Евгенов назвал научно-оперативной группой в статье для Центрального бюллетеня ТАСС в 1932 г.⁵¹⁴. Таким образом, постепенно формировался прообраз штабов морских операций, созданных уже при Главном управлении Северного морского пути.

Именно при Евгенове должность начальника морской части Карских экспедиций становится прообразом будущей должности начальников морских операций западного и восточного районов Арктики. С 1929 г. Н. И. Евгенов ежегодно руководил групп судов: в 1929 г. под руководством Н. И. Евгенова было проведено 6 групп⁵¹⁵, в 1930 г. – 13 групп⁵¹⁶, где каждая насчитывала около

⁵¹² Госфонд ААНИИ. Д. О-20: Отчет бюро погоды Карской экспедиции 1930 г. Л. 4.

⁵¹³ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 514. Л. 1 об.

⁵¹⁴ Евгенов Н. И. Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 13.

⁵¹⁵ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 48–49.

⁵¹⁶ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 378.

5 пароходов и была сопоставима с отдельной Карской экспедицией предыдущих лет.

В Карской экспедиции 1931 г. на л/п «Русанов» работали опытные метеорологи Гидрометеорологического комитета СССР – А. З. Геворкянц и К. А. Радвилевич, которые давали ежедневные прогнозы на русском и английском языках для всех судов в акватории Карского моря⁵¹⁷. Н. И. Евгенов и гидролог Ю. К. Алексеев отмечали, что прогнозы бюро погоды завоевали доверие не только у советских, но и у иностранных судоводителей⁵¹⁸.

В 1932 г. Н. И. Евгенов был назначен начальником Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода, целью которой являлась проводка каравана судов по маршруту Владивосток – Колыма для доставки грузов и рабочей силы в адрес Дальстроя. Николай Иванович был выбран не случайно, а именно как специалист способный перенести наработанный в Карских экспедициях опыт в восточный район Северного морского пути. После этого к работе в Карских экспедициях Н. И. Евгенов не возвращался, его ожидали другие назначения и полярные плавания.

По причине того, что Н. И. Евгенов совмещал должности начальника Карских экспедиций и начальника ледовой разведки в последующих Карских операциях⁵¹⁹, была создана отдельная должность начальника морской проводки⁵²⁰. На него возлагались функции руководства воздушной разведкой, групповыми капитанами, проводкой судов через Карское море и передача гидрометеорологических сведений. С одной стороны, это были попытки совершенствовать организацию судоходства в Арктике, с другой – невозможность найти специалиста, подобного Евгенову, который мог совмещать обе должности.

Таким образом, научно-оперативное обеспечение мореплавания при Н. И. Евгенове значительно повысило не только безопасность судоходства в

⁵¹⁷ Евгенов Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 14.

⁵¹⁸ Там же.

⁵¹⁹ С 1933 г. они все чаще именовались Карскими операциями, что при Главсевморпути стало их официальным названием, хотя полностью их наименование экспедициями полностью не исчезло.

⁵²⁰ Госфонд ААНИИ. Д. О-730: Карская морская операция на л/к «Ленин» 1933. Л. 5.

Карском море, позволило продлить сроки навигации и сыграло большую роль в разведке новых морских маршрутов через Маточкин Шар и мыс Желания. До середины 1920-х гг. по этим маршрутам, как правило, ходили лишь одиночные зверобойные и экспедиционные суда. Важно заметить, что это удалось сделать в отсутствие полярных станций на мысе Желания и острове Белом, о строительстве которых давно шла речь, и которые должны были располагаться в районе следования Карских экспедиций.

Самого Н. И. Евгенова можно считать одним из первых специалистов морской и в определенной степени авиационной ледовой разведки, который применял эти виды наблюдений регулярно в крупных коммерческих экспедициях в Арктике. Безусловно, ледовая разведка существовала до прихода Н. И. Евгенова в Карскую экспедицию, ее пионерами в разные годы были К. К. Неупокоев, Б. А. Вилькицкий, А. Я. Попов-Введенский, однако Николай Иванович внес большой вклад в расширение практики ее применения.

Н. И. Евгенов сделал многое для организации метеорологического обслуживания Карских экспедиций. Он являлся инициатором создания бюро погоды на судне-лидере Карской экспедиции и активно участвовал в его работе, подбирая для него необходимые кадры, использовал полученные данные для проводки судов. Созданная при Н. И. Евгенове система научно-оперативного обеспечения мореплавания не имела аналогов в отечественной истории Арктики. За рубежом ближайшим аналогом этой системы можно считать Международный ледовый патруль (The International Ice Patrol), созданный под эгидой США в 1914 г. для обеспечения судов информацией о льдах и айсбергах в Северной Атлантике и действующий до сих пор.

Важно сказать о том, что Н. И. Евгенов стоял у истоков формирования штабов морских операций. Отдельные составляющие штабов морских операций появились в период Карских экспедиций 1924–1931 гг. Это относится к появлению начальника ледовой разведки и плавучего бюро погоды, ученых объединенных в первые научно-оперативные группы. С 1929 г. начальник Карской экспедиции Евгенов начал штабную работу, руководя десятками судов

в Арктике, разбитых на группы, где каждая группа по своему масштабу представляла отдельную экспедицию предыдущих лет. В конце 1920-х гг. Евгеновым уже использовался термин «штаб экспедиции», а в 1932 г. одним из первых упомянул термин «научно-оперативная группа». После того, как Н. И. Евгенова перестал быть участником Карских экспедиций эта система продолжала развиваться.

Организационная модель штабов Карских экспедиций была заимствована после создания Главсевморпути в декабре 1932 г. и продолжила свою эволюцию. Должность начальника морских операций выделилась именно из должности начальника морской части Карских экспедиций. В 1933 г. после создания Главсевморпути, исходя из опыта предшествующих лет, в ведомстве было принято решение считать начальника Карской операции старшим морским начальником в Карском море в целях увязки работы с другими экспедициями⁵²¹ и отдельно плавающими судами ГУСМП⁵²². Им стал начальник Морского управления Главсевморпути Ф.Н. Матвеев, чьи полномочия были расширены в сентябре 1933 г. особым распоряжением начальника ГУСМП О. Ю. Шмидта – ему было поручено руководить всеми операциями Главсевморпути в западной части Северного Ледовитого океана⁵²³. В 1934 г. руководство всеми находившимися в западном районе судами и ледоколами было передано П. В. Орловскому, руководителю Гидрографического управления Главсевморпути, которое было создано в июне 1933 г. (ныне – «Гидрографическое предприятие» госкорпорации «Росатом»). С 1933 по 1938 гг. Николай Иванович Евгений в этом управлении являлся заместителем начальника по научно-исследовательской части.

В 1935 г. впервые был принят единый план арктической навигации, а Северный морской путь разделён на западный и восточный районы⁵²⁴. В 1935 г. операциями на западе на ледоколе «Ермак» руководил Э. Ф. Крастин, в

⁵²¹ В первую очередь это касалось координации действий с Ленской экспедицией, которая впервые была организована в 1933 г. и с тех пор проводилась ежегодно, направляясь с запада к устью реки Лены.

⁵²² Госфонд ААНИИ. Д. О-730: Карская морская операция на л/к «Ленин» 1933. Л. 4.

⁵²³ Там же.

⁵²⁴ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 160.

восточном секторе на ледоколе «Красин» – Д. С. Дуплицкий⁵²⁵. Так появились начальники морских операций, при которых, как и при Н. И. Евгенове, формировались штабы и научно-оперативные группы. В мае 1936 г. было принято Положение о начальнике морских операций Севморпути, которое окончательно зафиксировало разделение Северного морского пути на западный и восточный районы и появление в каждом из них начальника морских операций⁵²⁶.

2.2. Научные исследования в Карском море и создание «Люции Карского моря и Новой Земли»

Помимо прикладного научно-оперативного обеспечения в Карских экспедициях при Н. И. Евгенове активно развивалось научно-исследовательское и навигационно-гидрографическое направления. Первое заключалось в комплексном изучении Карского моря, второе – в его гидрографическом освещении. Николай Иванович всегда пытался найти в Карских экспедициях место научным исследованиям, благодаря чему внес большой вклад в привлечение Карских экспедиций к научной деятельности в Арктике, несмотря на коммерческий характер этих плаваний.

С 1925 г. научная программа, разрабатываемая ГУ ВМС для Карских экспедиций, становилась обязательной. В этом был заинтересован главный организатор Карских товарообменных экспедиций – Комсеверпуть, которому было выгодно осуществлять торговые операции на более изученном и безопасном маршруте. Поэтому в 1924–1925 гг. сотрудничество КСМП и ГУ ВМС становится более тесным, на судно-лидер направлялась гидрологическая партия Гидрографического управления. С 1925 г. возможности начальника гидрологической партии и ледовой разведки, которым в тот год являлся

⁵²⁵ Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Летопись Арктического института... С. 456–457.

⁵²⁶ Там же. С. 457.

Н. И. Евгенов, были расширены. Это позволило уделить больше внимания научно-исследовательской деятельности. Под руководством и непосредственным участием гидрографа Евгенова в Карских экспедициях развивались гидрографические, гидрологические, метеорологические, аэрологические, а также гидробиологические, гидрохимические, геофизические и другие исследования.

Гидрологические и гидрографические исследования в период 1920-х гг. были возложены в основном на Главное гидрографическое управление УВМС РККА, т.к. они соответствовали профилю работ гидрографов, исследовавших северные моря. С появлением в Карской экспедиции в 1924 г. гидрологической партии ГУ ВМС экспедиция начала выполнять глубоководные гидрологические станции, наблюдения за течениями и метеонаблюдения. Н. И. Евгенов указывал, что появление первой научно-исследовательской партии в Карской экспедиции 1924 г. было связано с попыткой приспособить флагманское судно экспедиции под научные цели, т.к. после 1921 г. исследования в Карском море практически не проводились⁵²⁷.

С приходом Н. И. Евгенова исследования в Карских экспедициях приобрели более системный характер. Полярный исследователь отмечал, что результаты исследований дополняли результаты предыдущих работ и учитывались при планировании научной деятельности в последующих экспедициях⁵²⁸. В каждой Карской экспедиции Николай Иванович лично участвовал в выполнении гидрографических и гидрологических работ. Он осуществлял исследование поверхностных слоев воды, проводил глубоководные гидрологические станции, изучал распространение вод сибирских рек в Карском море, выполнял гидрологические разрезы. Во время ледовых разведок Евгенов определял структуру и сплоченность ледяных масс, составлял карты состояния льда по декадам. Как отмечал полярный исследователь океанолог В. Ю. Визе: «Очень существенно пополнили наши сведения о Карском море

⁵²⁷ Евгенов Н. И., Алексеев Ю. К. Научно-оперативное обслуживание... С. 11.

⁵²⁸ Там же. С. 12–13.

гидрологические наблюдения, поставленные по инициативе Н. И. Евгенова на головном судне “Карской экспедиции”, начиная с 1925 года»⁵²⁹. Работы по гидрологии в 1925 г. Евгенову помогали осуществлять гидрограф В. А. Березкин, в 1926 г. – гидрограф А. М. Лавров, а с 1928 по 1931 гг. – гидролог Ю. К. Алексеев.

Помимо личного участия в исследования Н. И. Евгенов занимался научно-организационной работой и способствовал расширению штата научных работников в составе Карской экспедиции. Так, метеорологические исследования стали проводиться непосредственно на борту лидера Карской экспедиции с появлением в 1927 г. плавучего бюро погоды, созданном по инициативе Н. И. Евгенова. Помимо синоптического обслуживания экспедиции, бюро осуществляло метеонаблюдения в три срока, и фактически судно-лидер Карской экспедиции стало выполнять функции плавучей метеостанции. С появлением в Карской экспедиции бюро погоды начали осуществляться аэрологические исследования с помощью запуска шаров-пилотов.

С увеличением масштабов Карских экспедиций с 1929 г. и возросшую оперативную нагрузку в связи с проводкой многочисленных групп судов к Оби и Енисею, научные исследования тоже были расширены. С 1929 г. в Бюро погоды входило уже два метеоролога-синоптика, и для его работы в 1929 и 1930 гг. Н. И. Евгенов лично приглашал метеорологов-синоптиков из различных учреждений. Развивались гидрологические исследования: помимо гидролога Ю. К. Алексеева, в 1931 г. в экспедиции от Государственного гидрологического института (ГГИ) участвовали гидрограф Н. Н. Гакен и гидробиолог Г. П. Горбунов. Дневник судового врача Карской экспедиции А. С. Чечулина, который помогал в проведении гидрологических работ Ю. К. Алексееву, свидетельствует, что в 1930 г. его участие в экспедиции согласовал лично Н. И. Евгенов⁵³⁰. По традиции гидрологические исследования помогали

⁵²⁹ Визе В. Ю. История исследования... 1932. С. 116.

⁵³⁰ Фонды Российского государственного музея Арктики и Антарктики (РГМАА). Д. О-10674/1: Чечулин А. С. Карская экспедиция 1930 г. на л/к «Малыгин». Ч. I. Записи с 09.07. по 02.09.1930 г. Л. 2.

осуществлять судовые врачи: А. С. Чечулин в 1929–1930 гг. и И. К. Котов в 1931 г.

С 1929 г. в Карской экспедиции развивались новые направления исследований. На борту судна-лидера производились гидрохимические работы, для чего в 1929 г. на ледоколе «Красин» и в 1931 г. на ледокольном пароходе «В. Русанов» были созданы гидрохимические лаборатории. Это позволило проводить гидрохимические анализы сразу по окончании глубоководной гидрологической станции, и полученные данные позволяли дополнить глубоководные гидрологические станции прошлых лет. К другим инструментальным исследованиям можно отнести исследования на радиоактивность вод Карского моря, которые одним из первых проводил (хоть и эпизодически) гидролог Алексеев. В Карской экспедиции 1929 г. были отобраны пробы морского грунта трубкой Экмана, на лед сбрасывались буи для определения их дрейфа, запускались шары-пилоты⁵³¹.

Стоит отметить, что существовали факторы, сдерживающие развитие научных исследований в Карских экспедициях. Во-первых, масштабная оперативная работа, связанная с проводкой судов в Карском море, позволяла Н. И. Евгенову проводить исследования только в свободное от этой работы время и в момент перегрузочных работ в сибирских портах. Во-вторых, время для научных исследований сокращалось по причине низкой автономности паровых судов и практически отсутствие угольных баз в Арктике в то время. Например, во время Карских экспедиций 1925 и 1926 гг. нехватка угля и сложная ледовая обстановка сильно сковали перемещение судна-лидера, что привело к сокращению гидрологических и биологических исследований⁵³². Это имело важное значение, учитывая, что с 1925 г. научная программа Карской экспедиции носила обязательный характер⁵³³.

Одним из главных направлений деятельности Н. И. Евгенова в ходе Карских экспедиций стало навигационно-гидрографическое. Итогом

⁵³¹ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 255, 266.

⁵³² РГАВМФ. Ф. Р-180 Оп. 1. Д. 342. Л. 75.

⁵³³ Там же. Д. 752. Л. 22 об.

многолетних гидрографических работ Н. И. Евгенова этом районе Арктики стали «Лоция Карского моря и Новой Земли» (1930)⁵³⁴ – один из главных научных трудов в научной деятельности Евгенова, а также участие в создании «Альбома ледовых образований» начала 1930-х гг. Однако созданию данных трудов предшествовала системная и многолетняя работа Николая Ивановича Евгенова.

Отдельно скажем о гидрографической изученности Карского моря до 1920-х гг., когда подобные исследования не носили систематического характера. Тем не менее, эпизодически в Карском море проходили гидрографические экспедиции. Одни из первых гидрографических исследований в Карском море провела Великая Северная экспедиция (1733–1743 гг.). Новую Землю и новоземельские проливы исследовали экспедиции Ф. Розмыслова (1768–1769 гг.), Ф. Литке (1821–1824 гг.), П. Пахтусова (1832–1835 гг.), Э. И. Вилькицкого (1898–1904 гг.). Юго-западную часть Карского моря и Обь–Енисейский район исследовали экспедиции И. Иванова (1821–1829 гг.), Гидрографическая экспедиция Комитета Сибирской железной дороги (1894–1896 гг.), Гидрографическая экспедиция А. И. Вилькицкого (1898–1904 гг.), Цивольки и Моисеева (1838–1839 гг.).

Во время первого в истории прохождения Северного морского пути с востока на запад исследования в Карском море проводила ГЭСЛО (1910–1915), в которой принимал участие Н. И. Евгенов. Однако в дореволюционный период было создано всего около девяти карт районов Карского моря, которых было недостаточно для обеспечения безопасности мореплавания в этих водах⁵³⁵.

В период Гражданской войны большое внимание картографии и ограждению сибирских рек было уделено Обь–Енисейским отрядом К. К. Неупокоева (1918–1922 гг.), который в 1922 г. был преобразован в Убеко–Сибирь. Данным управлением были проведены масштабные работы в Карском море и устьях западносибирских рек и к середине 1920-х гг. были изданы лоции

⁵³⁴ Н. И. Евгенов. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930.

⁵³⁵ Воробьев В. И. Карское море. Л., М., 1940.

Енисейского залива и Обской губы, куда заходили суда Карских экспедиций⁵³⁶. Помимо названных лоций, за период 1920–1926 гг. Убеко-Сибирь опубликовало 14 навигационных карт Карского моря, частей Оби и Енисея, а также навигационный атлас, что улучшило навигацию в Сибири⁵³⁷. Однако к концу 1920-х гг. гидрографическое освещение Карского моря все еще не соответствовало судоходству на западном участке Севморпути, которое становилось интенсивнее. Необходимо было продолжить гидрографические исследования и создать лоцию всего района Карского моря и новоземельских проливов, а также другие навигационно-гидрографические материалы.

По утверждению Н. Н. Евгеновой, о создании полной и подробной лоции Карского моря Николай Иванович задумался еще в 1924 г. во время участия в Северной гидрографической экспедиции⁵³⁸. На основе материалов, собранных в ходе последующих Карских экспедиций, Н. И. Евгенов осуществил серию ценных научных публикаций. Николай Иванович ежегодно публиковал статьи о гидрометеорологических данных Карского моря в изданиях Гидрографического управления. В первую очередь, речь идет о публикациях в специальных изданиях ГУ ВМС: «Сведения о состоянии льдов на морях СССР» и «Гидрометеорологические наблюдениях гидрографических экспедиций».

Издание «Сведения о состоянии льдов на морях СССР» выпускалось ГУ ежегодно с 1926 по 1938 гг. В нем были представлены таблицы замерзания и вскрытия всех морей СССР за определенный год, краткий обзор состояния льдов в зимний период и по наблюдениям с плавающих судов. Обзоры для этого издания составляли известные полярные исследователи, ученые, капитаны и летчики, среди которых были Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе, П. Г. Миловзоров, М. Я. Сорокин, К. Эгги, Г. Д. Красинский. Среди них был и Николай Иванович

⁵³⁶ Лоция Енисейского залива и реки Енисей до Усть-Енисейского порта / сост. Н. Ф. Тимофеевский, ред. В. В. Ахматов. Л., 1924; Тимофеевский Н. Ф. Лоция Обской губы. Л., 1925.

⁵³⁷ A. Ye. Goncharov, V. N. Bulatov. 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 history of the Waterway North of Eurasia. Leiden, Boston. 2022. P. 298.

⁵³⁸ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 62.

Евгенов, который опубликовал в этом издании множество актуальных сведений о состоянии ледового покрова в Карском море.

После участия в своей первой Карской товарообменной экспедиции в 1925 г. Н. И. Евгенов опубликовал статью о льдах в Карском море в навигацию 1925 г., которая вышла в журнале «Записки по гидрографии»⁵³⁹. Материалы из этой статьи (карты состояния льдов по декадам) были помещены в конце первого выпуска «Состояние льдов на морях СССР»⁵⁴⁰. Обзор ледовой обстановки по Мурманскому, Белому и западной части Карского моря подготовил помощник начальника Гимеотдела Убеко-Севера А. Я. Попов Введенский, восточной части – помощник начальника Астрономо-гидрометеорологической части Убеко-Сибири Б. В. Колубакиным⁵⁴¹.

Начиная с 1926 г., когда Евгенов начал руководить Карскими товарообменными экспедициями, он стал ежегодно предоставлять описание льдов в Карском море за период этих плаваний для «Сведений о состоянии льдов на морях СССР». Обзоры за авторством Н.И. Евгенова в данном издании размещались с 1927 по 1930 гг. и всегда сопровождалась картами ледовой обстановки, которые были им лично составлены во время Карских экспедиций. Это позволило получать ежегодные актуальные сведения о ледовой обстановке в Карском море в период летне-осенней навигации, расположении льдов в разных районах и использовалось для анализа ледового режима Карского моря.

Вторым изданием, в котором Н. И. Евгенов сделал серию публикаций по глубоководным гидрологическим наблюдениям в Карском море являлись «Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций». Это издание выпускалось гидрометеорологическим отделом (Гимеотделом) Гидрографического управления ВМС с 1922 по 1936 гг.: всего было создано

⁵³⁹ Евгенов Н. И. Лды Карского моря в навигацию 1925 года // Записки по гидрографии. Т. 51. 1926. С. 117 – 152.

⁵⁴⁰ Карское море: наблюдения с плавающих судов (л. п. «Г. Седов») / Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, Д. Т. Чертков // Состояние льдов на морях СССР. Вып. 1. Л., 1926.

⁵⁴¹ В списке работ Н. И. Евгенова, размещенном в работе Н. Н. Евгеновой «Студеные вахты» можно обнаружить, что авторство Николая Ивановича указано в первом выпуске «Сведений о состоянии льдов на морях СССР», который вышел в 1925 г. Здесь требуется несколько уточнений. Первый выпуск данного издания вышел не в 1925, а в 1926 г., а Н. И. Евгенов начал регулярно составлять обзоры ледовой обстановки в Карском море со второго выпуска, который вышел в 1927 г. Однако в первом выпуске он являлся неуказанным соавтором А. М. Лаврова.

девять выпусков. В указанном издании публиковались данные, полученные как в ходе отдельных глубоководных гидрологических станций, так и во время проведения гидрологических разрезов. Материалы представлены в основном в виде таблиц с показателями глубоководных гидрологических станций (глубина, температура воды на различных глубинах, соленость, содержание хлора и др.).

В 1927 г. вышел выпуск № 5, в котором были помещены материалы Евгенова о глубоководных гидрологических исследованиях, произведенных гидрологической партией ГУ по согласованию с КСМП на борту л/п «Малыгин» во время Карской товарообменной экспедиции 1925 г.⁵⁴² Данные исследований, которые проводили Н. И. Евгенов и его помощник Вс. А. Березкин, относятся к районам проливов Югорский Шар, Обской губы и району между островами Вилькицкого и Белым. В 1926 г. были опубликованы аналогичные материалы из Карской экспедиции 1926 г. В них Евгенов не значится автором, но как указывал А. М. Лавров, приведенные сведения были получены при участии Николая Ивановича⁵⁴³. В последующих двух выпусках за авторством Евгенова были опубликованы еще материалы о глубоководных гидрологических станциях из Карских экспедиций 1927 и 1929 гг., но они были изданы уже в 1930-е гг.⁵⁴⁴.

На этом труды по гидрологии Карского моря, созданные Евгеновым, не исчерпываются. В апреле 1928 г. в Ленинграде состоялся второй Всесоюзный гидрологический съезд, на котором присутствовали 400 делегатов, 119 гостей, а также представители Прибалтийских государств, Польши и Германии⁵⁴⁵. Повестка касалась вопросов по океанологии, гидрологии суши, гидробиологии и других научных дисциплин. В работе съезда Николай Иванович принимал активное участие, о чем свидетельствуют публикации о солености и льдах

⁵⁴² Евгенов Н. И. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1925 год на л/п «Малыгин» // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. Вып. 5. 1927. С. III.

⁵⁴³ А. М. Лавров, Н. И. Евгенов. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1926 год на л/п «Г. Седов» // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. Вып. 6. 1929. С. IX.

⁵⁴⁴ Н. И. Евгенов. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1927 год на л/п «Малыгин» // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. Вып. 7. 1930; Н. И. Евгенов. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1928 год на л/п «Малыгин» // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. Вып. 8. 1934.

⁵⁴⁵ Зинченко Т. Д., Розенберг Г. С. Гидробиология на Первом и Втором гидрологических съездах (ретрохроника) // Ученые-естествоиспытатели: забытые имена и факты. Материалы второй Всероссийской конференции, посвящённой к 85-летию со дня рождения Г.Д. Мусихина (1937-2002). Оренбург, 2022. С. 82.

Карского моря в сборнике трудов этого крупного научного мероприятия⁵⁴⁶. Таким образом, не только навигационно-гидрографические, но и гидрологические исследования являлись приоритетным направлением деятельности Н. И. Евгенова. Отметим малоизвестный факт: с 1930 по 1935 Николай Иванович по совместительству являлся старшим гидрологом ГГИ, а впоследствии добровольно оставался консультантом этого института без содержания⁵⁴⁷.

По результатам собственных многолетних экспедиционных работ в Карском море, подготовки перечисленных публикаций и на основе материалов других полярных исследователей Н. И. Евгенов создал «Лоцию Карского моря и Новой Земли». Десятилетие успешно развивавшихся Карских товарообменных экспедиций (1921–1919 гг.) показало, что развитие западного района Северного морского пути имеет значительные перспективы. Однако для того, чтобы способствовать развитию безопасного судоходства в указанном районе, необходимо было улучшить гидрографическое освещение Карского моря. Николай Иванович отмечал, что изначальной целью было создание описания пути для судов из Европы на Обь и Енисей, но потом появилась потребность в описании других районов Карского моря для коммерческих и зверобойных судов⁵⁴⁸.

В литературе можно встретить утверждения о том, что Н. И. Евгенов создал первую лоцию Карского моря, в т. ч. на это указывал и сам гидрограф. Это утверждение в целом является справедливым, однако стоит перечислить предшествующие навигационно-гидрографические материалы по Карскому морю.

Одни из первых материалов по лоции Карского моря начали создаваться лишь в конце XIX. В 1896 г. была издана лоция гидрографа Н. В. Морозова, охватившая участок побережья Северного Ледовитого океана от мыса Канин Нос

⁵⁴⁶ Евгенов Н. И. К вопросу о распределении поверхностных соленостей в западной части Карского моря // Труды II Всесоюзного Гидрологического съезда. Ч. 2. Л., 1929. С. 447–449; Евгенов Н. И. К вопросу о льдах Карского моря // Труды II Всесоюзного Гидрологического съезда. Ч. 2. Л., 1929. С. 427–430.

⁵⁴⁷ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 5.

⁵⁴⁸ Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930. С. 5.

до острова Вайгач, т. е. до входа в Карское море⁵⁴⁹. В 1899 г. по результатам работ Гидрографической экспедиции А. И. Вилькицкого (1894–1896 гг.) И. С. Сергеевым были составлены материалы по лоции Обской губы и Енисейского залива⁵⁵⁰. В 1903 г. подполковником М. А. Клыковым по поручению Гидрографического управления были созданы «Материалы к лоции Северного Ледовитого океана, Карского моря и Новой Земли»⁵⁵¹. Эти довольно краткие материалы по лоции содержали сведения по навигации через новоземельские проливы в Карское море, о заливах и губах Новой Земли, архипелаге Шпицберген и острове Медвежьем. Сам Н. И. Евгенов был осведомлен о существовании данных лоций, указывал их значение в предисловии к собственной лоции Карского моря, но характеризовал их как краткие и охватывающие лишь отдельные районы Карского моря⁵⁵². Он также подчеркивал, что многие из этих данных потеряли свою актуальность, а сами издания стали библиографическими редкостями, которых не было в продаже и было сложно достать⁵⁵³.

Касательно иностранных материалов, стоит сказать о существовании англоязычных лоций, включавших обзорное описание некоторых частей Карского моря. Например, в 1917 году была издана американская лоция «Arctic pilot»⁵⁵⁴, первый том которой представляет физико-географическое описание и данные судового хода по всему Северному морскому пути. Н. И. Евгенов периодически в своих работах упоминает лоцию Британского адмиралтейства. Адмиралтейством Великобритании также издавались карты, включающие районы Карского моря, однако некоторые из них были аналогичны русским картам или составлены на основе материалов русских гидрографов⁵⁵⁵.

⁵⁴⁹ Н. М. Морозов. Лоция Самоедского берега Северного Ледовитого океана от мыса Канин Нос до острова Вайгач, 1896.

⁵⁵⁰ Сергеев И. С. Материалы по лоции. СПб., 1899.

⁵⁵¹ Клыков. М. А. Материалы к лоции Северного Ледовитого океана, Карского моря и Новой Земли. СПб., 1903.

⁵⁵² Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930. С. 5–6.

⁵⁵³ Там же.

⁵⁵⁴ Arctic pilot. The coast of Russia from Voriema and Jacob river in Europe to East cape, Bering strait, including off-lying islands. Vol. 1. Washington. 1917.

⁵⁵⁵ Сергеевский Б. А. Современные карты полярного моря у берегов Сибири // Северная Азия. 1928. № 4. С. 108.

Как мы видим, до «Лоции Карского моря и Новой Земли» Н. И. Евгенова неоднократно издавались материалы по этому морю, но сильно уступали по количеству предоставляемых данных фундаментальному труду Н. И. Евгенова и не охватывали всего Карского моря. Сам Николай Иванович Евгенов отмечал, что составленная им лоция являлась первым общим гидрографическим описанием всего бассейна Карского моря, поэтому справедливо считать ее первой лоцией Карского моря⁵⁵⁶. При этом он указывал, что лоция не может претендовать на полноту ввиду малой исследованности многих районов Карского моря, ограниченности по времени для ее создания и предпочитал даже такой целостный и фундаментальный труд считать скорее материалами по лоции.

Перейдем к истории создания Н. И. Евгеновым «Лоции Карского моря и Новой Земли». Одним из важных стимулов к созданию лоции Карского моря для Н. И. Евгенова являлась безопасная проводка Карских товарообменных экспедиций. Как их начальник и специалист, ответственный за безопасную проводку целых караванов судов через Карское море, он остро нуждался в любых сведениях о данном участке Севморпути. Дореволюционные издания достать было фактически невозможно, и до издания собственной лоции Н. И. Евгенов вынужден был искать информацию об условиях плавания к сибирским рекам в трудах полярных исследователей рубежа XIX–XX вв. Об этом свидетельствуют дневники Николая Ивановича, где содержатся указания на использование им трудов А. Э. Норденшельда, С. О. Макарова, А. В. Колчака, Э. Ф. Лесгафта и судового журнала Г. Л. Брусилова⁵⁵⁷. В основном выписки из работ названных авторов касались гидрометеорологических условий новоземельских проливов и Карского моря.

В период 1924–1928 гг. Н. И. Евгенов активно работал над созданием лоции, однако к навигации 1929 г. она еще не была завершена, но фактически прошла апробацию в Карской экспедиции 1929 г. Данная экспедиция отличалась

⁵⁵⁶ Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930. С. 5.

⁵⁵⁷ Фонды РГМАА. Д. О-6377: Евгенов Н. И. Дневник Карских экспедиций 1928-1929 гг. Л. 64, 65, 75.

от предыдущих Карских экспедиций своим масштабом и более сложной организационной структурой. К проведению крупнейшего на тот момент коммерческого рейса в Арктике подошли со всей серьезностью, в т.ч. в навигационно-гидрографическом отношении. В условиях, когда лоция Карского моря еще не была готова к публикации, Н. И. Евгенову пришлось прибегнуть к необычному решению и издать материалы по лоции подручными методами.

Судоводители очень нуждались в подобном руководстве, поэтому проблема мореплавания в Карском море активно обсуждалась между КСМП и ГУ перед началом навигации. Об этом свидетельствует переписка ведомств в период организации экспедиции. В ней обсуждалось, что иностранные капитаны, которых в экспедиции 1929 г. было значительно больше, не имеют достаточного опыта в плавании во льдах и располагают менее точными картами. Стоит подчеркнуть, что особенностью Карских экспедиций являлось взаимодействие с иностранными капитанами, и советские участники отмечали, что иностранные моряки были сравнительно плохо подготовлены к условиям плавания во льдах⁵⁵⁸. Ситуацию усугубляла неточность некоторых англоязычных навигационно-гидрографических материалов, что отмечал и сам Н. И. Евгений в отношении английских карт новоземельских проливов⁵⁵⁹.

Председатель правления АО «КСМП» И. Б. Кацва обратился в Главное гидрографическое управление с предложением поместить на русских картах района Карского моря (как на более точных) пояснительные надписи на английском языке и составить краткое руководство для плавания Новоземельскими проливами и в Карском море на английском языке⁵⁶⁰. Николай Иванович Евгений в письме руководителям АО «Комсеверпуть» также писал о необходимости снабдить подобными картами иностранных капитанов и составить на английском языке краткое руководство, которое стало бы «предвестником настоящих материалов по лоции»⁵⁶¹.

⁵⁵⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 43.

⁵⁵⁹ Там же. Ф. 9570. Оп. .1 Д. 300. Л. 35 об.–36.

⁵⁶⁰ Там же. Л. 40 об.

⁵⁶¹ Там же. Л. 35 об. – 36.

В итоге предложения поддержал начальник Гидрографического управления И. Б. Разгон, а Николаю Ивановичу Евгенову было выделено рабочее время и сумма от «Комсеверпути» в размере 800 рублей⁵⁶². Вариант сметы для материалов по логии на схожую сумму в 753 руб., действительно, содержится в записной тетради Н. И. Евгенова за 1928–1929 гг. Смета показывает, что руководство планировалось издать своеобразным самостоятельным образом в количестве 15 штук⁵⁶³. Для этого были заказаны перевод на английский язык и печать на машинке, руководство должно было быть дополнено отпечатанными рисунками из гидрографических пособий, картами, среднемесячными метеорологическими показателями Карских радиостанций. Помощник Н. И. Евгенова по Карской экспедиции В. Г. Шибинский в своем докладе в Бюро КСМП в Берлине (в частности Б. В. Лаврову) указывал, что перед началом экспедиции руководство с картами в количестве 5 штук на русском и английском языках было выслано Н. И. Евгеновым в Гамбург⁵⁶⁴. Эти руководства были распределены между капитанами суперкарго и по судам экспедиции.

Данные материалы действительно пригодились и были полезны, о чем свидетельствуют положительные отзывы участников экспедиции. В. Г. Шибинский отметил, что уже в 1929 г. указанные материалы принесли существенную пользу, стали шагом вперед к нормальной эксплуатации этого участка Севморпути и отметил: «Необходимо иметь к операции будущего года хотя бы даже в том виде, как это руководство было в настоящем году, на полное количество участвующих в операции пароходов.»⁵⁶⁵. Положительные отзывы о материалах можно встретить и среди самих судоводителей. Один из капитанов Карской экспедиции 1929 г. В. Л. Модзалевский, шедший на пароходе «А. Микоян» от Гамбурга до Нового порта, в своем отчетном докладе писал: «Составленное Н. И. Евгеновым перед самым началом экспедиции и отпечатанное на машинке, было чрезвычайно полезным, так как содержало в

⁵⁶² РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1 Д. 300. Л. 41.

⁵⁶³ Фонды РГМАА. Д. О-6377: Евгенов Н. И. Дневник Карских экспедиций 1928-1929 гг. Л. 79.

⁵⁶⁴ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 83.

⁵⁶⁵ Там же.

себе все сведения, имеющиеся в лоциях и других пособиях и дополненное данными из личного опыта и наблюдений Н. И. Евгенова. Необходимо труд этот дополнить новейшими данными, поместив в нем рисунки и снимки наиболее важных пунктов и знаков, и издать в печатном виде на русском и английском языках»⁵⁶⁶.

В итоге первая часть «Лоции Карского моря и Новой Земли» была сдана в печать в конце 1929 г. и издана совместно Гидрографическим управлением ВМС и АО «Комсеверпуть» в начале 1930 г. к грядущей арктической навигации⁵⁶⁷.

Хотя изначальной целью было создание описания пути для судов из Европы к устьям Оби и Енисея, быстро стала очевидной потребность в описании других районов Карского моря. Особенно расширение коснулось малоизученной северо-восточной части моря, до Таймырского полуострова и мыса Челюскин. По этой причине для первого издания были исключены части по Оби и Енисею, которые Н. И. Евгенов считал лучше дополнить по лоциям Тимофеевского по этим рекам 1924 и 1925 гг. Однако руководство для плавания в Обской губе и Енисейском заливе все-таки было добавлено. Также Н. И. Евгенов отмечает, что в первую очередь основное назначение данной лоции – для судов Карских экспедиций, поэтому в ней также представлены сведения о Баренцевом море и подходе к Новой Земле с запада. Полярный исследователь объясняет это тем, что лоция восточного района Баренцева моря в то время не существовала, а «Лоция Самоедского берега» Н. В. Морозова, изданная 1896 г., устарела и отсутствует в продаже⁵⁶⁸.

«Лоция Карского моря и Новой земли» 1930 г. состоит из двух основных частей, включающих общий обзор условий Карского моря и отдельные районы. Имея объем в 270 страниц, данная лоция значительно отличалась от предшествующих лоций района не только охватом всего бассейна Карского моря, но и более подробным наполнением. В лоцию были включены ледовые карты за 1924–1928 гг., дающие информацию о ледовом режиме Карского моря,

⁵⁶⁶ РГАЭ. Ф. 9570. 1. Д. 315. Л. 230.

⁵⁶⁷ Евгенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930. С. 3.

⁵⁶⁸ Там же. С. 6.

причем по замечанию Н. И. Евгенова это было сделано по желанию мореплавателей⁵⁶⁹. В лоцию были помещены новые географические названия, которых еще не было на картах Гидрографического управления, но были нанесены на них в будущем. Данное руководством снабжено большим количеством карт, рисунков и чертежей, изображений знаков и побережий. Синоптик Бюро погоды Карских экспедиций Г. Я. Вангенегим отдельно поместил приложение о синоптической характеристике Карского моря.

Для составления лоции Николай Иванович Егенов использовал более 100 различных работ. В предисловии гидрограф выразил благодарность таким известным полярным исследователям, как Н. Н. Матусевичу, И. И. Месяцеву, А. Я. Попову-Введенскому, М. И. Шевелеву, Н. Н. Урванцеву, В. Ю. Визе, Петранди и др. Безусловно, лоция Карского моря и Новой Земли Н. И. Евгенова отражает не только его собственную большую роль в этой работе, но и заслуги всей советской науки в Арктике в 1920-е гг. Довольно скоро она была переведена на английский язык и издана за границей в сокращенном виде, что облегчило работу с иностранными капитанами.

Труд Н. И. Евгенова получил высокую оценку крупных ученых. Профессор и гидролог К. М. Дерюгин оценил его как первую научную лоцию данного региона, хвалебный отзыв дал академик Ю. М. Шокальский⁵⁷⁰. Полярный исследователь Я. Я. Гаккель писал, что по образцу лоции Карского моря создавались лоции других морей⁵⁷¹.

Изданием 1930 г. лоция Н. И. Евгенова не ограничилась. В отличие от предыдущих лоций, освещавших моря Арктики, которые дополнялись лишь периодически, данное руководство актуализировалось практически ежегодно. Николай Иванович Егенов фактически создал фундаментальный труд, на основе которого вплоть до 1940 г. издавалась актуальная лоция Карского моря. В процессе дополнения и переизданий «Лоции Карского моря и Новой Земли»

⁵⁶⁹ Егенов Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930. С. 6.

⁵⁷⁰ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 109.

⁵⁷¹ Гаккель Я. Я. Николай Иванович Егенов... С. 930.

сыграл важную роль и сам Николай Иванович. Выделим основные периоды в процессе дополнения и переиздания лоции.

В период 1930–1934 гг. включены в издание оригинальной лоции Н. И. Евгенова четырех дополнений, которые выходили ежегодно в виде брошюр, прилагающихся к основному труду. Дополнения были необходимы для актуализации лоции в связи с работой новых экспедиций в более северных и восточных районах моря, активным развитием мореплавания в районе Карского моря и Новой Земли (в первую очередь, за счет Карских экспедиций) и экономическим развитием северных окраин СССР в целом. Первое дополнение было создано самим Н. И. Евгеновым в 1931 г., описание Гыдаямского района и Юрацкой губы составил А. М. Лавров⁵⁷². Последующие три дополнения были созданы без участия Н. И. Евгенова, за их создание по годам соответственно отвечали И. М. Сендик, А. М. Лавров и Н. Н. Гакен. Выделим дополнение 1933 г., составленное А. М. Лавровым, которое включило в лоцию новые сведения о северо-восточной части Карского моря на основе материалов Таймырской Гидрографической экспедиции ГГУ ВМС (1932), Североземельской экспедиции ВАИ (1930-1932) и экспедиция на л/п «Русанов» (1932)⁵⁷³.

Второй период 1935–1937 гг. ознаменовался переизданием оригинальной лоции в двух отдельных частях: в 1935 г. вышла часть II, посвященная району Карского моря и Новой Земли, и часть III, посвященная Обь-Енисейскому району. Часть II была составлена Николаем Ивановичем Евгеновым совместно с гидрографами: А. М. Лавровым, В. И. Воробьевым, П. И. Башмаковым и др. Также Н. И. Евгеновым было проведено общее редактирование работы, составлены гидрометеорологический обзор и введение⁵⁷⁴. Данная часть стала переизданием лоции 1930 г., где были учтены все дополнения. Часть III фактически объединила и обновила лоции Тимофеевского по Оби и Енисею⁵⁷⁵.

⁵⁷² Дополнение к лоции Карского моря и Новой Земли / сост. Н. И. Евгенов, А. М. Лавров. Л., 1931. С. 3.

⁵⁷³ Дополнение к лоции Карского моря и Новой Земли. Северо-восточная часть Карского моря / сост. А. М. Лавров. Л., 1933. С. 4.

⁵⁷⁴ Лоция Карского моря. Ч. 2: Карское море и Новая Земля / сост. Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, В. И. Воробьев, П. И. Башмаков. Л., 1935. С. 5, 7, 8.

⁵⁷⁵ Лоция Карского моря. Ч. 3: Обь-Енисейский район. Л., 1936. С. 7.

В основном эта часть была составлена В. И. Воробьевым, однако Н. И. Евгенов выполнил общее редактирование и участвовал в написании введения.

К части II вышло два дополнения – в 1936⁵⁷⁶ и 1937 гг.⁵⁷⁷. Дополнение 1936 г. было подготовлено Н. И. Евгеновым по северной части Карского моря после высокоширотной экспедиции на л/п «Садко», речь о которой пойдет в следующей главе. Также над дополнением работали Киреев и С. В. Николаев. В подготовке дополнения 1938 г. Евгенов не участвовал. Часть III получила одно дополнение в 1937 г.

За лоцию Карского моря и Новой Земли Евгенов получил степень доктора географических наук без защиты в 1937 г в стенах Гидрографического института Главсевморпути.

В 1938–1939 г. лоция была полностью переиздана в двух частях: первая была посвящена району Карского моря и Новой Земли, вторая – Обь-Енисейскому району⁵⁷⁸. Всего к этому изданию лоции вышло три дополнения, которые актуализировали ее до 1940 г. Однако с 1938 г. Н. И. Евгенов уже не работал над подготовкой перечисленных изданий и дополнений лоции, в первую очередь из-за того, что был репрессирован в мае 1938 г. Следующая лоция Карского моря была уже после Великой Отечественной войны, в 1947 г., при Гидрографическом отделе Северного флота⁵⁷⁹.

Помимо «Лоции Карского моря и Новой Земли» еще одной важной работой, в создании которой принял участие Н. И. Евгенов является «Атлас ледовых образований». Ежегодное руководство Карскими экспедициями и личное участие Евгенова в ледовой разведке значительно помогли ему в продолжении работ по созданию единой классификации и терминологии льдов в составе Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана.

⁵⁷⁶ Дополнение № 1-1936 г. к лоции Карского моря. Часть II: Карское море и Новая Земля / сост. Н. И. Евгенов, И. А. Киреев, С. В. Николаев. Л., 1936.

⁵⁷⁷ Дополнение № 2-1937 г. к лоции Карского моря. Часть II: Карское море и Новая Земля / Гидрографическое управление УМС РККА, Гидрографическое управление Главсевморпути. Л., 1937.

⁵⁷⁸ Лоция Карского моря. Ч. 1: Карское море и Новая Земля. Л., 1938; Лоция Карского моря. Ч. 2: Обь-Енисейский район. Л., 1939.

⁵⁷⁹ Лоция послевоенного времени Баренцова, Белого и Карского морей. 1947 г / Гидрографический отдел Северного Флота. Л., 1947.

Деятельность этой комиссии практически не рассматривалась в литературе, и при ее изучении обнаруживаются нестыковки и вопросы, на которые только предстоит найти ответы исследователям. В предисловии «Альбома ледовых образований» (1930) сказано, что комиссия работала до 1924 г. и после смерти ее председателя, гидрографа Н. В. Морозова, приостановила свою деятельность до осени 1926 г.⁵⁸⁰ Однако отчеты комиссии, хранящиеся в РГАВМФ свидетельствуют о том, что Морозов занимал должность ее председателя до 24 февраля 1925 г., а уже 2 марта новым председателем был назначен сослуживец Евгенова по ГЭСЛО гидрограф А. М. Лавров⁵⁸¹. В указанном архиве сохранились отчеты за 1925 и 1926 гг., что также не подтверждает тезис о том, что деятельность комиссии приостанавливалась⁵⁸².

Главным противоречием остается то, что в планах и отчетах о деятельности Комиссии Северного Ледовитого океана за 1924–1926 гг. не содержится информации о создании классификации или терминологии льдов, как это утверждается в предисловии к «Альбому ледовых образований» 1930 года издания. Возможно, это просто не было отдельно обозначено в планах или классификация и терминология разрабатывались не только данной комиссией.

Еще одним противоречием является то, что в предисловии сказано, что после перерыва в 1926 г. в состав комиссии были введены сотрудники других учреждений и люди с личным опытом ледового плавания: В. Я. Альтберг, В. И. Арнольд-Алябьев, В. Ю. Визе, А. М. Вершинский, Н. Н. Матусевич, Н. Ф. Тимофеевский. В то же время в отчетах комиссии сказано: «Работа вся лежит на двух сотрудниках: Председателе и ПомПредседателя, которые выполняют и все канцелярские функции, как-то: ведение журналов, прописку, подшивку и отправку бумаг и т.п.»⁵⁸³. Вероятно, Лавров и Евгенов являлись постоянными сотрудниками комиссии, в то время как остальные специалисты были приглашенными.

⁵⁸⁰ Альбом ледовых образований / Гидрографическое управление. Гидрометеорологический сектор. Л., 1930. С. 1.

⁵⁸¹ РГАВМФ. Ф. Р-180. Оп. 1. Д. 843. Л. 12.

⁵⁸² Там же. Л. 12, 30.

⁵⁸³ Там же. Л. 13.

Так или иначе, в предисловии к «Альбому ледовых образований» сказано, что комиссия разработала номенклатуру льдов, которая была представлена на II всесоюзном Гидрологическом съезде в Ленинграде в 1928 г. и принята для общего использования⁵⁸⁴. Выработанная классификация и терминология была основана на принципах образования, развития и исчезновения ледяного покрова. Она состояла из четырех групп: образование и развитие ледяного покрова осенью (I группа), преобразования, претерпеваемые им в зимнее время, (II группа) и исчезновение льда весной и летом (III группа). В дополнение были разработаны и побочные термины, наиболее употребляемые при характеристике льдов в навигационном отношении (IV группа).

В работе комиссия использовала данные указанных анкет, а также сведения из ранее опубликованных русских и иностранных источников по теме изучения льдов. Большую роль сыграл серьезный опыт арктического мореплавания некоторых членов комиссии, к которым можно отнести Н. И. Евгенова, имевшего за плечами и опыт прохождения Северного морского пути и длительной научно-экспедиционной деятельности в Арктике.

В итоге Комиссия по изучению Северного Ледовитого океана приняла решение снабдить номенклатуру иллюстративным материалом и издать ее в формате альбома. В 1930 г. было выпущено первое издание «Альбома ледовых образований», соавтором которого стал Н. И. Евгенов. Так, первая в СССР единая ледовая классификация превратилась в иллюстрированный альбом. Многие фотоматериалы были получены от самих участников комиссии, поэтому в альбоме размещены фотографии, в том числе, из Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг., в которой принимал участие Евгенов.

Первое издание альбома разошлось в течение 3-х месяцев, что говорило о необходимости подобных материалов. По этой причине Главное

⁵⁸⁴ Альбом ледовых образований / Гидрографическое управление. Гидрометеорологический сектор. Л., 1930. С. 2.

гидрографическое управление в 1931 г. выпустило второе издание⁵⁸⁵, в котором были добавлены условные знаки для обозначения ледовых образований на картах, что было полезно в условиях активно развивающейся ледовой морской и особенно авиационной разведки. На основе выработанной номенклатуры и альбома в конце 1938 г. при активном участии Н. И. Евгенова была разработана обновленная классификация и терминология.

Таким образом, Н. И. Евгенов способствовал приданию Карским экспедициям научно-исследовательского характера, он лично участвовал в проведении гидрографических и гидрологических исследований, приглашал в экспедицию новых специалистов и выступал за расширение исследований Карского моря. При Н. И. Евгенове флагманское судно Карской экспедиции фактически превратилось в плавучую гидрометеорологическую станцию. Большую ценность представляли данные, собранные экспедицией не только в относительно изученных юго-западной части Карского моря или Обь-Енисейском районе, но и в северной части моря.

Научно-исследовательская деятельность в Карских экспедициях 1925–1931 гг. под руководством Н. И. Евгенова позволила значительно расширить знания о физико-географических условиях Карского моря. Это было необходимо при освоении арктических территорий СССР, увеличении масштабов судоходства в данном районе и его продлении на восток Арктики, к устью Лены, превращая Карское море в транзитное. Научные исследования в данных экспедициях хоть и носили попутный характер, но являлись комплексными, многие изыскания были неотделимы друг от друга, что подтверждает сотрудничество ученых разных специальностей на борту. Все это позволило Карским экспедициям занять определенное место в исследовании Арктики в 1920–нач. 1930-х гг. и дополнить исследования Плавучего морского научно-исследовательского института и Института по изучению Севера – Всесоюзного арктического института. Практика научных наблюдений получила развитие в

⁵⁸⁵ Альбом ледовых образований / Гидрографическое управление. Гидрометеорологический сектор. 2-е изд., доп. Л., 1931.

последующих Карских морских операциях, несмотря на возрастание торгово-экономического значения этих плаваний.

2.3. Северо-Восточная полярная экспедиция Наркомвода 1932 г.

На рубеже 1920–1930-х гг. были обнаружены месторождения золота в районе Верхней Колымы⁵⁸⁶. Одни из тех, кто участвовали в данных поисковых работах, были геологи С. В. Обручев и Ю. А. Билибин. В связи с этим в начале 1930-х гг. на Северо-Востоке СССР началась активная разработка природных богатств края, в первую очередь, золота, олова и других полезных ископаемых. Для развития добычи и вывоза за границу этих ресурсов требовалось не только строительство инфраструктуры, но и создание логистической системы, связанной с местами разработки недр.

Северо-восточная полярная экспедиция Народного комиссариата водного транспорта (Наркомвода) 1932–1933 гг. была первой попыткой масштабирования судоходства в восточном районе Северного морского пути. Главной целью экспедиции была доставка рабочей силы, продовольствия, стройматериалов, технического оборудования и прочих грузов. Экспедиции придавалось стратегическое значение, поэтому в литературе также используется название – Особая Северо-восточная экспедиция Наркомвода. По причине того, что экспедиция должна была доставить в адрес государственного треста «Дальстрой» несколько тысяч тонн грузов и шла в составе каравана из восьми судов, ее можно считать крупной транспортной операцией.

Одним из главных руководителей морскими торгово-транспортными операциями в Арктике на тот момент являлся Н. И. Евгенов, который на протяжении шести лет руководил Карскими товарообменными экспедициями. Во время Карских экспедиций Николай Иванович проявил себя на стыке научной, научно-организационной и административной работы. Для применения

⁵⁸⁶ Бродкин М. С. Роль «Дальстроя» в развитии речного судоходства на северо-востоке (1930-1950 годы) // Научные известия. 2016. № 1. С. 90.

успешного опыта Карских экспедиций на востоке Северного морского пути он был назначен руководителем Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода.

После рейсов колымских рейсов «Доброфлота» (1911–1917) в 1919 г. Правительство А. В. Колчака предприняло попытку доставить грузы из Владивостока на Колыму, однако рейс оказался неудачным, встретив в Чукотском море тяжелые льды. После установления на Дальнем Востоке советской власти началось постепенное восстановление регулярного судоходства на реку Колыму, что выразилось в организации рейсов, получивших название Колымских. В 1923 г. пароход «Ставрополь» во главе с капитаном П. Г. Миловзоровым совершил первый Колымский рейс из Владивостока до Нижне-Колымска. С тех пор они совершались ежегодно.

В отличие от Карских экспедиций Колымские рейсы не являлись крупными коммерческими морскими перевозками с участием других стран. С помощью Колымских рейсов Наркомвод выполнял задачу снабжения Нижне-Колымска, который представлял поселение из нескольких десятков человек. Исходя из этого, масштабирование этих плаваний было практически невозможно. Эти рейсы обычно состояли из одного судна и лишь в 1931 г. были предприняты попытки пройти на Колыму двумя пароходами «Колыма» и «Лейтенант Шмидт», вместе со шхуной «Чукотка»⁵⁸⁷. Оба парохода успешно достигли устья Колымы, но вынужденно зазимовали в Чаунской губе на обратном пути. Шхуна «Чукотка» была раздавлена льдами, ее экипаж был спасен и эвакуирован на пароход «Колыма». Колымские рейсы не имели ледокольного сопровождения и научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения: ледовой разведки, прогнозирования погоды и ледовой обстановки, потому что это требовало дополнительных вложений и дефицитных квалифицированных кадров.

⁵⁸⁷ Боякова С. И. Плавание в восточном секторе Арктики в 1920-х – начале 1930-х годов // Северо-восточный вестник. 2010. № 1. С. 36.

Ситуация изменилась в начале 1930-х г., когда в связи с индустриализацией СССР началось активное освоение ресурсов северо-восточной части страны. 11 ноября 1931 г. Политбюро ЦК ВКПб приняло постановление «О Колыме» для форсирования золотодобычи в верховьях Колымы. 13 ноября 1931 г. СТО СНК СССР подписал постановление о создании государственного треста «Дальстрой», который являлся комбинатом особого типа и имел широчайшие полномочия на выделенной территории. В задачу «Дальстроя» входило комплексное освоение северо-восточных территорий СССР: разработка недр (золота, олова и др.), строительство, колонизация Колымского края.

Становилось очевидно, что интенсификация добычи золота и других ресурсов на Колыме была возможна лишь при развитии логистических маршрутов. Вплоть до 1936 г. центральным направлением деятельности Дальстроя было создание системы связи приисков с транзитными пунктами на морском побережье⁵⁸⁸. Рассматривалось два возможных пути снабжения районов добычи золота. Первый путь, согласно проекту И. Ф. Молодых, предусматривал строительство порта в бухте Нагаева и дороги от порта к районам добычи в верховьях Колымы⁵⁸⁹. Второй, по мнению С. В. Обручева, предусматривал морской путь по маршруту от Владивостока к устью Колымы⁵⁹⁰. К тому же, в Нижне-Колымский и Средне-Колымский районы доставлять тяжеловесное и габаритное промышленное оборудование, а также людей было целесообразнее морем⁵⁹¹. Тем не менее, оба варианта предстояло опробовать на практике.

В связи с новыми целями экспедиция на Колыму готовилась гораздо более масштабной. В конце 1931 г. «Дальстрой» поставил перед Наркомводом вопрос о резком увеличении снабжения района Колымы через Северный морской путь для ускорения горнодобывающей промышленности⁵⁹². 23 января 1932 г. СНК

⁵⁸⁸ Широков А. И. Дальстрой в социально-экономическом развитии Северо-востока СССР (1930-1950-е гг.). М., 2014. С. 78.

⁵⁸⁹ Там же. С. 78–79.

⁵⁹⁰ Там же.

⁵⁹¹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 179.

⁵⁹² Навасардов А. С. Транспортное освоение Северо-востока России... С. 93.

СССР приняло решение организовать Особую Северо-восточную экспедицию Наркомвода. Ее главной задачей была доставка в устье Колымы различных грузов, рабочих (временнонаемных и заключенных) и самоходных плавсредств – несколько барж для речных работ на Колыме. В перевозки экспедиции были включены продовольственные, снабженческие и технические грузы, в т. ч. около 2000 тонн тяжеловесной техники (тракторы, автомобили) и прочее техническое оборудование⁵⁹³.

В литературе приводятся различные данные об объемах грузоперевозок, экспедиции. В 1959 г. одним из первых информацию о грузоперевозках Северо-восточной экспедиции на Колыму привел историк Арктики М. И. Белов. Он указывал, что суда экспедиции приняли на борт 6,5 тыс. тонн, добавляя, что столько на Колыму было доставлено за предыдущие 9 лет Колымских рейсов⁵⁹⁴. В своих воспоминаниях заместитель Н. И. Евгенова в этой экспедиции капитан Александр Павлович Бочек (1892 – 1980) указывал, что экспедиция приняла на борт около 12 тыс. тонн грузов⁵⁹⁵. Впоследствии наиболее распространенным стало утверждение о том, что Северо-восточная экспедиция доставила на Колыму 11 тыс. тонн груза. Эти данные называют историк освоения Северо-Востока СССР А. С. Навасардов и Н. Н. Евгенова в своих воспоминаниях⁵⁹⁶. Цифра подтверждается документально в подробнейшем докладе самого А. П. Бочека, который был подготовлен по окончании экспедиции для заместителя Наркомвода Янсона и руководителя «Дальстроя» Э. П. Берзина⁵⁹⁷. Сегодня указанный документ полностью оцифрован и является одним из главных источников по Северо-восточной полярной экспедиции Наркомвода 1932–1933 гг. Груз распределялся по адресатам следующим образом: 10 тыс. тонн доставлялось для «Дальстроя», остальные 2 тыс. – для Якутпушнины, почти

⁵⁹³ Бочек А. П. Особая северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода // Морской флот. №8. 1972. С. 24.

⁵⁹⁴ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 424.

⁵⁹⁵ Бочек А. П. Вся жизнь с морем. М., 1969. С. 211, 213.

⁵⁹⁶ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 100.

⁵⁹⁷ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (дата обращения: 23.06.2025)

тысяча человек рабочих и служащих для «Дальстроя», Якутпушнины, Колымо-Индибирского речного управления речным транспортом (КИУРТ)⁵⁹⁸.

Отдельно скажем о перевозимых заключенных, о которых в советское время по цензурным соображениям прямых упоминаний не было: их, как правило, записывали в общее количество «пассажиров». Известно, что Северо-восточная экспедиция имела на борту 868 пассажиров, о чем А. П. Бочек написал в своих воспоминаниях⁵⁹⁹. В статье 1972 г. Александр Павлович утверждал, что экспедиция доставила на Колыму 1000 служащих и рабочих⁶⁰⁰, а в отчете экспедиции назвал цифру в 610 доставленных на Колыму пассажиров⁶⁰¹. Первые упоминания о нахождении заключенных на борту экспедиции появились в иностранных публикациях. Так, в 1979 г. шотландский историк освоения Арктики Уильям Барр высказал предположение о том, что лишь немногие из большого числа «пассажиров» были добровольцами⁶⁰². В заключении автор высоко оценивает достижения и выдающийся опыт этого арктического плавания, но критикует его связь с созданием и поддержанием «экономики рабского труда» в бассейне Колымы⁶⁰³. В постсоветской литературе о заключенных стали писать открыто, и магаданский историк А. С. Навасардов одним из первых указал, что экспедиция доставила на Колыму 200 заключенных⁶⁰⁴.

Для Н. И. Евгенова это был не первый опыт перевозки на борту экспедиции заключенных. Дневник врача А. С. Чечулина свидетельствует, что на борту л/п «Малыгин», судна-лидера Карской экспедиции 1930 г., находились участники экспедиции ОГПУ на остров Вайгач в сопровождении «чина с четырьмя ромбиками»⁶⁰⁵. Под этим описанием узнается бывший начальник Соловецкого

⁵⁹⁸ Бочек А. П. *Всю жизнь с морем...* С. 210.

⁵⁹⁹ Там же. С. 213

⁶⁰⁰ Бочек А.П. *Особая северо-восточная полярная экспедиция...* С. 24.

⁶⁰¹ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (дата обращения: 23.06.2025)

⁶⁰² Barr W. *First voyage to the Kolyma: The soviet North-east polar expedition 1932-33* // *Polar Record*. 1979. Vol. 19, № 123. P. 563.

⁶⁰³ Там же. P. 572.

⁶⁰⁴ Навасардов А. С. *Транспортное освоение Северо-востока России...* С. 91.

⁶⁰⁵ Фонды РГМАА. О-10674/1: Дневник А. С. Чечулина. Карская экспедиция 1930 года на «Л/к "Малыгин"». 9.07–02.09.30 г. Л. 6–6 об.

лагеря Ф. И. Эйхманс, который возглавлял Вайгачскую экспедицию ОГПУ⁶⁰⁶. Эта экспедиция направлялась на остров для разработки природных ресурсов (свинца и др.) и дальнейшей организации отделения Соловков на Вайгаче. В ее состав входили опытные геологи, горные специалисты, инженеры, топографы – все являлись заключенными⁶⁰⁷.

После Карской экспедиции 1931 г. ГУ ВМС рассматривалась возможность назначения Н. И. Евгенова участником Таймырской гидрографической экспедиции 1932 г. под руководством А. М. Лаврова – своего давнего товарища со времен ГЭСЛО. Как отмечает супруга, Н. Н. Евгенова, Николай Иванович после своей последней Карской экспедиции очень хотел отправиться в экспедицию на «Таймыре»⁶⁰⁸. К тому же она должна была провести исследования по программе 2-го МПГ. Однако Евгенов все же был направлен Гидрографическим управлением в качестве начальника Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода.

В конце марта 1932 г. Н. И. Евгенов прибыл в Москву в Наркомвод и принял дела непосредственного начальника экспедиции. Руководство экспедиции состояло из опытных кадров, из которых был образован штаб экспедиции. Заместителем начальника морской части экспедиции был назначен полярный капитан А. П. Бочек, заместителем начальника по административно-политической части – А. В. Остальцев, помощником по летной части – летчик Г. Д. Красинский, начальником медицинско-санитарной части еще один коллега Евгенова по ГЭСЛО – Л. М. Старокадомский. В задачи руководства входил подбор морских судов, капитанов и экипажа, подрывной части, водолазов, радиосвязи, врачебной части, летной части и научной группы, определение видов норм пищевого довольствия и обмундирования, а также наблюдение за изготовлением и продвижением этого снабжения из центра во Владивосток.

⁶⁰⁶ Воспоминания соловецких узников 1923–1939 гг. / отв. ред. В. Умнягин // Воспоминания соловецких узников. Т. 10, ч. 1. Поселок Соловецкий, 2023. С. 239.

⁶⁰⁷ Там же.

⁶⁰⁸ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 96.

Судоходство восточном районе Северного морского пути значительно отличалось от судоходства в его западной части и обуславливалось удаленностью местных территорий и побережья от населенных центров, а также слабой изученностью местных морей в навигационно-гидрографическом отношении. В 1928 г. были изданы навигационные атласы Лены и ее судоходных проток за авторством Евгенова. Вскоре по итогам экспедиции на Колыму под руководством инженера-гидролога И. Ф. Молодых (1928–1929) им были составлены атласы реки Колымы и ее притоков⁶⁰⁹.

Значительно отличался местный флот, использующийся для Колымских рейсов. Это были пароходы дореволюционной постройки («Колыма», «Ставрополь» и др.) малопригодные для подобных плаваний. По воспоминаниям советского писателя В. А. Итина, Евгенов считал пароходы «Колыма» и «Ставрополь» неподходящими к требуемым условиям плавания, скорее, наоборот, построенными из «купеческого расчета: потонут – не жалко»⁶¹⁰. Однако методы мореплавания в северо-восточных морях (например, по береговым полыньям) освоили некоторые капитаны (П. Г. Миловзоров, Д. Н. Сергиевский) и достигли высокого мастерства в плавании на этих судах.

В отличие от Карских рейсов Особая Северо-восточная экспедиция Наркомвода все-таки получила более подходящие для ледового плавания суда. Еще до прибытия Н. И. Евгенова в столицу по соглашению его помощника А. П. Бочка с Совторгфлотом⁶¹¹ был решен вопрос плавсостава экспедиции. Были выделены новые пароходы, построенные в 1931 г. специально для Дальнего Востока и предназначенные для работы в ледовых условиях пароходы «Анадырь», «Сучан» и «Север» (т. н. северняки). Они имели специальные ледовые крепления, трюмные переборки, прочными гребные винты и руль. Для увеличения тоннажа в экспедицию были назначены пароходы-лесовозы, имеющие ледовый пояс – «Микоян» и «Урицкий», а также лесовоз не ледового

⁶⁰⁹ Атлас реки Колымы / сост. под рук. И. Ф. Молодых. Иркутск, 1931; Атлас притоков р. Колымы / сост. под рук. И. Ф. Молодых. Иркутск, 1932.

⁶¹⁰ Итин В. А. Выход к морю. Новосибирск, 1935. С. 123–124.

⁶¹¹ Всесоюзное объединение «Совторгфлот» Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) объединило деятельность торгового флота СССР.

класса «Григорий Зиновьев» (переименованный во время экспедиции в п/х «Красный партизан»).

Лидирующим судном был назначен ледорез «Ф. Литке» во главе с полярным капитаном Н. М. Николаевым – сыном капитана М. В. Николаева, многократного участника Карских экспедиций, под руководством которого Н. И. Евгенов участвовал в Карской экспедиции 1925 г. Караван экспедиции состоял из следующих судов: ледореза «Ф. Литке», шести пароходов, одной деревянной шхуны «Темп», двух моторных катеров и двух железных барж. Еще 8 деревянных барж перевозились в разобранном виде на борту судов в адрес «Дальстроя» и Колымо-индигирского управления речного транспорта (КИУРТ). По прибытии в Москву Н. И. Евгенов одобрил все мероприятия, проведенные А. П. Бочком, Г. Д. Красинским и др.

Стоит подчеркнуть, что Северо-Восточная экспедиция Наркомвода, как крупная морская транспортная операция в Арктике, требовала научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения. Для этого на борту судна-лидера «Ф. Литке» была организована научно-исследовательская группа, которая, как и в Карских экспедициях, выполняла функции научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения.

Для обеспечения информацией о погодных условиях и синоптического прогнозирования Н. И. Евгеновым из научно-исследовательской группы было выделено Плавучее бюро погоды (А. З. Геворкянц и К. А. Радвилович). Ледовую разведку предполагалось осуществлять не только морскую, но и авиационную. Для этого по примеру Карских экспедиций Северо-Восточная экспедиция Наркомвода была обеспечена двумя самолетами: Р-5, который располагался на борту парохода «Сучан» (летчик А. М. Бердник) и Savoia-Marchetti SM.62 («Савойя», летчик Е. М. Кошелев), проводивший ледовые разведки, базируясь на село Уэллен.

Отряд ученых на борту экспедиции должен был выполнять и научные исследования. Для развития судоходства в северо-восточной части СССР были необходимы подробные исследования местных морей, которые в отличие от

морей западного района Севморпути были изучены в гораздо меньшей степени. Так, профессор Ю. М. Шокальский подчеркивал, что Баренцево море благодаря советским исследованиям может считаться наиболее изученным из всех морей нашей планеты⁶¹². В то время как Охотское, Берингово, Чукотское, Восточно-Сибирское моря и Море Лаптевых являлись наименее изученными из всех морей СССР. К этому стоит добавить проведение в 1932–1933 гг. 2-го МПГ и экспедиции было поручено проводить исследования по специально утвержденной программе, выработанной Комитетом по проведению 2-го МПГ. Содержание научной группы взял на себя Гидрометеорологический комитет при СНК СССР. По согласованию с Н. И. Евгеновым председатель Гидрометеорологического комитета и Комитета по проведению 2-го МПГ А. Ф. Вангенгейм распорядился выделить в состав научной группы 7 специалистов. Об этом свидетельствует копия его распоряжения «Об организации научно-исследовательской группы для гидрометеорологического Обслуживания Северо-Восточной экспедиции», сохранившаяся в фондах РГМАА⁶¹³. В ней перечислены следующие специалисты:

1. А. З. Геворкян (зам. директора Центрального бюро погоды СССР) – заведующий гидрометеорологической частью и старший синоптик;
2. К. А. Радвилевич (Центральное бюро погоды СССР) – синоптик и заведующий метеонаблюдениями;
3. Г. Л. Гакен - метеоролог (слушатель аэрологических курсов 2-го МПГ при Главной геофизической обсерватории);
4. Аэролог – на момент создания документа должность оставалась вакантной, но в итоге ее занял участник Карских экспедиций 1928–1931 гг. гидролог Ю. К. Алексеев;
5. Н. Н. Гакен (Главный гидрологический институт) – старший гидролог;

⁶¹² Итин В. А. Выход к морю... С. 143.

⁶¹³ Фонды РГМАА. О-9179/1: Распоряжение председателя Гидрометеорологич. Комитета СССР, председателя комитета 2го МПГ А.Ф. Вангенгейма об организации научно-исследовательской группы для гидрометеорологического Обслуживания Северо-Восточной экспедиции.

6. Ю. В. Истошин (студент Московского гидрометеорологического института) – наблюдатель гидрометра;

7. Г. С. Иванов (аспирант) – гидрофизик.

Таким образом, полный состав научно-исследовательской группы Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода приводится впервые.

Руководителем научных работ экспедиции назначался Н. И. Евгенов, а его заместителем по данному направлению – А. З. Геворкянц⁶¹⁴. Стоит заметить, что многие специалисты были из центральных научных учреждений страны и имели опыт участия в Карских экспедициях вместе с Евгеновым. Так, А. З. Геворкянц и К. А. Радвилевич были участниками Карской экспедиции 1930 г., Н. Н. Гакен участвовал в экспедиции 1931 г., многократным участником Карских экспедиций при Евгенове был Ю. К. Алексеев.

Экспедиция началась в конце июня, когда с 24 июня по 5 июля 1932 г. суда выходили из Владивостока на север. В июле суда прибыли в Петропавловск-Камчатский. С 16 по 26 июля суда прибывали в бухту Провидения: «Анадырь» прибыл первым, «Ф. Литке» – последним. Руководство экспедиции во главе с Н. И. Евгеновым разрешило пароходам-севернякам «Анадырь» и «Сучан» двигаться вперед, т.к. они прибыли значительно раньше и уже завершили бункеровку (заправку топливом). Выделение авангарда из двух пароходов произошло еще по одной причине. В своем отчете капитан А. П. Бочек указывал, что капитаны-дальневосточники привыкли выполнять задания самостоятельно и в одиночку, поэтому часто пытались выйти из-под опеки руководства экспедиции⁶¹⁵. Десятилетия спустя в своих воспоминаниях Бочек писал, что в этом был и практический смысл: в твиндеках указанных пароходов находились пассажиры с минимальными бытовыми условиями, что угрожало вспышкой различных заболеваний⁶¹⁶. Пароходы «Анадырь» и «Сучан» покинули бухту Провидения 21 июля и 23 июля и первыми вошли в Чукотское море. 30 июля у

⁶¹⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 11. Л. 7.

⁶¹⁵ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

⁶¹⁶ Бочек А. В. *Всю жизнь с морем...* С. 213–214.

мыса Дежнева были сконцентрированы остальные суда каравана во главе с ледорезом «Ф. Литке».

В 1932 г. наблюдалась сложная ледовая обстановка, что с самого начала сказалось на продвижении судов в восточном районе Северного морского пути. Проблемы с продвижением возникли уже в районе к западу от села Уэлен. Самостоятельная попытка «Анадыря» пробиться на запад к мысу Онман окончилась неудачно, и с 29 июля по 5 августа пароход дрейфовал в районе мыса Сердце-Камень. К мысу Онман не смог пробиться и «Сучан», отступивший к мысу Сердце-Камень. Неэффективность самостоятельного движения северняков при неблагоприятной ледовой обстановке и экономии угля вынудила Н. И. Евгенова запретить раздельное движение судов на запад до улучшения ледовых условий⁶¹⁷.

Тем не менее, благодаря пароходам «Анадырь» и «Сучан», а также воздушной ледовой разведке летчика А. М. Бердника, производимой в районе мыса Сердце-Камень, еще до подхода «Ф. Литке» были получены первые сведения о тяжелой ледовой обстановке в Чукотском море. О столь тяжелой за многие годы ледовой обстановке рассказывали и местные жители. От чукчей, стоящих напротив Уэлена, на пароход «Анадырь» поступили сведения о том, что к западу от мыса Сердце-Камень лед стоит вплотную к берегу. Уже во время ледового дрейфа «Анадыря» на палубу парохода также поднялся норвежец Воол, местный старожил, проживший на мысе Сердце-Камень 32 года. Он утверждал, что это был самый тяжелый в ледовом отношении год за последние 30 лет.

Проводка крупного каравана судов в таких условиях требовала, в первую очередь, опыта и знаний ледокольной проводки. Н. И. Евгенов как один из главных специалистов в области ледовой разведки сыграл в этом очень важную роль и уже 30 июля лично принял участие в разведке льдов в районе мыса Сердце-Камень. 31 июля л/з «Ф. Литке» подошел к п/х «Сучан», и начальник экспедиции Евгенов перешел на борт парохода. Вместе с ним перешли научно-

⁶¹⁷ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

оперативные работники: заведующий бюро погоды Геворкянц, гидролог Гакен, а также помощник начальника экспедиции по речной части Молодых и уполномоченный представитель Народного комиссариата связи Вольфберг.

В итоге пароходы «Сучан» и «Анадырь» были соединены в авангардную группу под непосредственным руководством Н. И. Евгенова, а ледорез «Ф. Литке» отступил к остальным судам каравана у мыса Дежнева, где была сформирована вторая группа, которую возглавил его помощник А. П. Бочек. С этого момента Евгений проводил морскую ледовую разведку и неоднократно направлял на разведку льдов летчика Бердника. Несмотря на то, что продвинуть суда на запад в те дни не удавалось, благодаря Евгенову была в деталях выяснена ледовая обстановка, после чего Николай Иванович принял верное решение ожидать изменения расположения льдов. Менее прочные пароходы-лесовозы и баржи проводить в столь тяжелых льдах было опасно.

Фактически суда застряли в двух точках: авангардная первая группа – у мыса Сердце-Камень, вторая – у мыса Дежнева. Ситуация оставалась прежней всю первую неделю августа, и решающее значение в то время имела поступающая ледовая информация. Ее суда в авангарде ежедневно получали от Евгенова, данные авиаразведки передавал летчик Красинский, также сведения поступали от стоявших без движения возле мыса Якан пароходов «Л. Шмидт» и «Колыма», возвращавшихся из Колымского рейса 1931 г. Таким образом, была получена картина распределения льдов почти на всем участке следования Северо-восточной экспедиции.

Однако вскоре стало очевидно, что длительное ожидание изменения состояния льдов более невозможно: короткое время навигации уходило. 6 августа состоялся разговор по радиосвязи между Евгеновым и капитаном Бочек, во время которого начальник экспедиции сообщил о своем решении начать форсировать льды несмотря на определенные риски для лесовозов и даже пассажиров⁶¹⁸. Это решение было принято, исходя из поздних сроков прибытия

⁶¹⁸ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

к устью Колымы и малой вероятности улучшения ледовой обстановки, основанной на составленных метеопрогнозах. Поэтому Евгений отдал распоряжение капитану Бочек на ледорезе «Ф. Литке» в ближайшие дни вместе с судами и буксирами второй группы входить во льды и идти на соединение с авангардной группой. Об этом Евгений (как о других важных решениях) доложил в Наркомвод по радиосвязи телеграммой № 8082⁶¹⁹.

К вечеру 14 августа «Анадырь» и «Сучан» соединились с ледорезом «Ф. Литке» и пароходом «Север». После этого Евгений на пароходе «Сучан» провел предварительное собрание с капитанами всех судов и представителями грузовладельцев. Повестка касалась сложной ледовой обстановки, медленном продвижении и оставлении в заливе Лаврентия двух 500-тонных железных барж⁶²⁰. Мнения некоторых капитанов судов, представителей «Дальстроя» и КИУРТ были пессимистичными, выражающими сомнение в выполнении данного задания в целом.

Соединиться всем судам удалось только 15 августа у мыса Уникын, за исключением шхуны «Темп», которую Евгений еще 12 августа направил на ледовую разведку к северо-западу от мыса Дежнева⁶²¹. В этот же день было проведено собрание со всеми капитанами судов и представителями «Дальстроя» и КИУРТа, на котором необходимо было решить вопрос о форсировании тяжелых льдов. Опытные полярные капитаны «Урицкого» (Я. Л. Спрингс), «Сучана» (П. И. Хренов) и «Анадырь» (В. П. Сиднев) открыто заявляли, что при такой ледовой обстановки достичь устья Колымы нельзя⁶²². В столь напряженной ситуации Евгению было непросто принять окончательное решение. А. П. Бочек характеризовал Николая Ивановича как ученого-гидрографа, хорошо знавшего Арктику, интеллигентного и эрудированного человека, вместе с тем мягким, с недостатком волевых качеств, которые были

⁶¹⁹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 11. Л. 49.

⁶²⁰ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

⁶²¹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 11. Л. 53.

⁶²² Николаева А. Г., Саранкин В. И. Сильнее льдов: Документальная повесть о ледовых капитанах М. В. и Н. М. Николаевых. М., 1963.

нужны для руководства этой экспедицией⁶²³. Еще в Москве глава Наркомвода Н. М. Янсон отмечал, что для дальневосточных моряков Евгенов человек новый, а потому А. П. Бочек должен помогать поддерживать его авторитет. Александр Павлович справился с этой задачей отлично: он твердо настоял на том, что экспедиция должна двигаться вперед, выполнив поставленную задачу, чем подкрепил уверенность Николая Ивановича. В конечном счете Евгенова и Бочека поддержали капитаны «Севера», «Красного партизана» и судна-лидера экспедиции (Н. М. Николаев). Так было принято компромиссное решение: движение продолжать, а прибытие в устье Колымы должно состояться не позднее 1–5 сентября.

По итогам собрания Николай Иванович направил телеграмму № 16089 в Наркомвод (наркому Н. М. Янсону и его заместителю Розенталю), и в «Дальстрой» (начальнику Э. П. Берзину и его заместителю З. А. Алмазову)⁶²⁴. В ней он сообщил об оставлении 500-тонных железных барж, достижении Колымы в срок не позднее 1–5 сентября и невозможности эвакуировать суда, идущие с Лены. Важно отметить, что в этой телеграмме Евгенов предупреждал, что достижение Колымы в планируемые сроки сопряжено с риском для буксируемых судов и практически неизбежной зимовкой всех судов. Фактически начальник Северо-восточной экспедиции запрашивал разрешение на дальнейшее проведение операции. В итоге Наркомвод подтвердил принятое Евгеновым решение, и 16 августа экспедиция начала форсировать тяжелые льды.

Продвижение экспедиции оставалось медленным. Лишь 18 августа удалось пройти мыс Сердце-Камень, далее у мыса Онман Н. И. Евгенов вместе со своим заместителем А. П. Бочеком проводили ледовую разведку на шхуне «Темп», пытаясь найти проход во льдах⁶²⁵. Помогал в ледовой разведке с воздуха летчик А. М. Бердник на самолете Р-5. В итоге 23 августа удалось пройти мыс Онман и соединиться в Чаунской губе с зазимовавшими пароходами Колымского рейса 1931 г. – «Лейтенант Шмидт» и «Колыма».

⁶²³ Бочек А. В. *Всю жизнь с морем...* С. 211–212.

⁶²⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 11. Л. 53.

⁶²⁵ Евгенова Н. Н. *Студеные вахты...* С. 99.

Моральное состояние экспедиции было удручающим. При соединении с п/х «Лейтенант Шмидт» многие предпочли эвакуироваться вместе с идущими на восток судами. Так, с п/х «Север» были пересажены рабочие и служащие КИУРТ с семьями – всего 70 человек, из которых у 26 были первичные признаки заболевания цингой. Опасаясь вынужденной зимовки судов, экспедицию покинули ряд лиц из состава руководства экспедиции и научной группы: заместитель начальника экспедиции по речной части И. Ф. Молодых, заведующий научной группой Геворкянц, гидролог Иванов, заведующий радиослужбой Вольфберг, фотограф Цековский, электросварщик Хаимсон, техник речной части Гриценко⁶²⁶.

По решению руководства экспедиции, чтобы лесовозы не задерживали движение северняков во льдах, суда были перегруппированы. Пароходы «Сучан», «Анадырь», и «Север» с баржами и катерами составляли первую группу, руководство которой Евгенов передал капитану Бочеку, который уже находился на «Сучане»⁶²⁷. Вторая группа, возглавляемая Евгеновым, шла под проводкой ледореза «Ф. Литке»: лесовозы «Микоян», «Урицкий», «Гр. Зиновьев» («Красный партизан») и шхуна «Темп».

27 сентября суда обеих групп начали огибать мыс Северный (мыс Шмидта), здесь у фактории Акционерного Камчатского общества (АКО) начал разгрузку пароход «Гр. Зиновьев» («Красный партизан»), доставивший снабжение. На время разгрузки с пароходом остался и Н. И. Евгенов, но вскоре потребовалась помощь ледореза «Ф. Литке» и 30 сентября Евгенов перешел на его борт, соединившись с остальными судами. По данным четырехчасовой авиационной ледовой разведки, которую выполняли летчик Бердник и капитан А. П. Бочек, выяснилось, что на пути следования судов ледовая обстановка сохранялась тяжелой.

Несмотря на медленное продвижение судов, начальник экспедиции Евгенов оказал неоценимую помощь в организации эвакуации зимовщиков на

⁶²⁶ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

⁶²⁷ Там же.

острове Врангеля⁶²⁸. Из-за нехватки топлива и продовольствия начальник зимовки А. И. Минеев принял решение о необходимости смены части зимовщиков, и в 1932 г. на остров Врангеля был послан пароход «Совет» со сменой зимовщиков. Пароход был виден с острова, но добраться до берегов не смог из-за непреодолимых льдов. Помимо Северо-восточной экспедиции, обеспеченной самолетами, на Чукотке работала воздушная экспедиция Всесоюзного арктического института под руководством профессора С. В. Обручева.

Понимая, что для эвакуации необходим самолет, Минеев связался с Евгеновым, чтобы им была оказана посильная помощь⁶²⁹. С. В. Обручев вспоминал: «<...> Минеев, Дублицкий⁶³⁰ и Евгений решили обратиться в центр с просьбой о присылке большого самолета – выход теоретически мыслимый, но практически, в течение оставшегося короткого времени, совершенно невыполнимый.»⁶³¹. После этой попытки Евгений связался с Обручевым и смог договориться об эвакуации людей с острова скоординированными силами обеих экспедиций. Обручев принял положительное решение: ответил Евгенову согласием, обусловив, что мы сделаем только перелет с мыса Северного и обратно и вывезем 6 человек, а от перелета к пароходу, как очень рискованного, отказываемся. Евгений обещал оставить на мысе Северном горючее для нас и продукты для острова⁶³². Уже 3 сентября в направлении острова вылетели два самолета: двухмоторный Dornier Wall с Обручевым на борту и летающая лодка «Савойя» Северо-восточной экспедиции с летчиком Красинским⁶³³. Первый полет был безрезультатным из-за туманности, но 5 сентября следует удачная попытка: самолеты приземлились на острове Врангеля, зимовщики и пушнина

⁶²⁸ Первое советское поселение на острове Врангеля было организовано Правительственной экспедицией под руководством полярного исследователя Г. А. Ушакова (1926–1929). Пароход «Ставрополь» успешно совершил рейс Владивосток – остров Врангеля и высадил там первых зимовщиков. За три года на острове были построены поселок и полярная станция, а в 1929 г. первые зимовщики были заменены новым составом во главе с полярным исследователем А. И. Минеевым.

⁶²⁹ Дьяконов М. А. Пять зимовок на острове Врангеля // Техника молодежи. 1935, №12. С. 97.

⁶³⁰ К. А. Дублицкий являлся в тот момент капитаном парохода «Совет».

⁶³¹ Обручев С. В. На самолете в восточной Арктике. Л., 1934. С. 61.

⁶³² Там же. С. 62.

⁶³³ Арктический календарь // Советская Арктика. 1937. № 9. С. 104.

были эвакуированы. Начальник зимовки Минеев решил остаться вместе со своей супругой Власовой и еще двумя промышленниками⁶³⁴, но дожидаться эвакуации с зимовки им пришлось вопреки планам до 1934 г., которая также была проведена под руководством Н. И. Евгенова на ледоколе «Красин».

После прохождения 2 сентября судами экспедиции мыса Шелагского под проводкой «Ф. Литке», на рассвете 4 сентября Северо-восточная экспедиция достигла бухты Амбарчик у входа в устье Колымы, выдержав установленные сроки. Таким образом, впервые в истории столь крупный караван судов был проведен из Владивостока к устью Колымы. Также это был самый крупный караван, проведенный в восточном районе Северного морского пути на тот момент.

По прибытии в бухте Амбарчик начались разгрузочные операции, непосредственное руководство которыми осуществлял А. П. Бочек, в то время как Н. И. Евгенов совместно с капитаном Н. М. Николаевым продумывали место зимовки, которая становилась неизбежной⁶³⁵. Перегрузочные операции в бухте Амбарчик проходили в крайне тяжелых условиях, которые были вызваны как объективными природно-климатическими условиями, так и крупными организационными просчетами.

К первой группе нужно отнести неудачное место якорной стоянки у мыса Медвежьего, которое было открыто штормовым ветрам, не стихавших почти весь период разгрузки. Также плавсредствам здесь приходилось преодолевать встречное течение, выходящее из устья Колымы, а по причине мелководья бухты разгрузочные операции происходили в 6 милях от берега.

К грубым организационным просчетам можно отнести то, что против договоренностей представители «Дальстроя» экспедицию не встретили, а причалы для плавсредств и приема грузов попросту не были подготовлены. В первые дни разгрузки отсутствовали вспомогательные местные плавсредства, а местная рабочая сила отсутствовала весь период перегрузочной операции. Стоит

⁶³⁴ Дьяконов М. А. Пять зимовок на острове Врангеля // Техника молодежи. 1935, №12. С. 97.

⁶³⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 100.

отметить и сложности во взаимодействии представителей разных организаций с экспедицией. Так, наблюдалось плохое взаимодействие представителей КИУРТ с остальной экспедицией. Только 13 сентября, когда была получена телеграмма от заместителя Наркомвода В. В. Фомина о подчинении на время выгрузки всех плавсредств и рабочей силы КИУРТ экспедиции, началась слаженная совместная работа⁶³⁶.

В итоге перегрузочные операции продолжались с 6 по 24 сентября, после чего все суда начали отход в Чаунскую губу. На пути к Чаунской губе наблюдались проблемы с проводкой пароходов, особенно с п/х «Урицкий» который попал в ледовый дрейф. После постановки судов на зимовку у мыса Певек перед Н. И. Евгеновым на «Ф. Литке» были поставлены две задачи: помочь потерявшему гребной вал л/п «А. Сибиряков» и вывести из льдов п/х «Урицкий». Начальник экспедиции на «А. Сибиряков» О. Ю. Шмидт направил телеграмму Н. И. Евгенову о помощи ледокольному пароходу, который завершал сквозной рейс по Северному морскому пути⁶³⁷. Однако эта задача разрешилась сама собой выходом «А. Сибирякова» с помощью установки импровизированных парусов при попутном ветре, благодаря чему первый в истории сквозной проход по Севморпути за одну навигацию состоялся. Пароход «Урицкий» выволить не удалось, и после нескольких неудачных попыток преодолеть мыс Шелагский, чтобы выйти из Арктики на востоке, Евгений отвел ледорез к судам у мыса Певек. 31 октября «Ф. Литке» перешел на зимовочное положение, а «Урицкий» вынуждено зазимовал в открытом море, причем со всем экипажем, который добровольно пожелал остаться на борту парохода.

Таким образом, несмотря на то что руководству экспедиции не удалось избежать зимовки всех судов в Чаунской губе, Н. И. Евгений вместе остальными руководителями экспедиции смогли выполнить главную задачу – доставить груз из Владивостока к устью Колымы и произвести перегрузочную операцию. По данным капитана А. П. Бочка, экспедиции удалось выгрузить на берег 4900 т

⁶³⁶ Доклад Начальника Северо-Восточной Полярной Экспедиции Наркомвода Бочек А. П. 1934 г. [Электронный ресурс] // URL: <https://fgutfi.ru/Public/bochek/vlad.html> (16.06.2025).

⁶³⁷ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 422.

грузов, т.е. 45 % от общего количества (по данным М. И. Белова в первый год экспедиция выгрузила лишь 1200 т грузов⁶³⁸). Стоит отметить, что Евгенову также удалось сохранить все суда экспедиции, поставив в подходящее место для зимовки, за исключением п/х «Урицкий», который зазимовал в открытом море.

Несмотря на то, что результаты являлись промежуточными, а экспедиция незапланированно зазимовала, стоит отметить, что главная задача была выполнена: караван без потерь дошел до места разгрузки, доставив часть груза, рабочих и плавсредства для Колымы. Всё это далось Северо-восточной экспедиции огромным напряжением сил и несгибаемой волей руководства экспедиции, дойти до пункта назначения.

Тяжелейшая транспортная морская операция значительно подорвала здоровье Николая Ивановича, который заболел на фоне сильного переутомления и, как отмечает его супруга, Н. Н. Евгенова, из-за переживаний из-за столь сложного хода экспедиции⁶³⁹. А. П. Бочек также указывал, что начальник Северо-восточной экспедиции сильно переживал неудачи экспедиции, расстроил свою нервную систему и даже опасался, как бывший морской офицер, что его могут обвинить во вредительстве⁶⁴⁰. Созванный консилиум врачей принял решение об эвакуации Николая Ивановича на «большую землю» несмотря на то, что он до последнего не хотел покидать экспедицию и оставлять обязанности руководителя экспедиции.

Н. Н. Евгенова вспоминала, что перед отъездом Евгенов, будучи сильно болен, присутствовал на заседании «штаба проводки» экспедиции и намечал программу гидрометеорологических работ на период зимовки⁶⁴¹. В один из последних дней своего пребывания в экспедиции Евгенов 30 октября 1932 г. составил письмо для своего помощника Бочека, который назначался исполняющим обязанности начальника экспедиции. В этом же письме, хранящемся в фондах РГМАА, Евгенов сообщил о назначении старшего

⁶³⁸ Белов М. И. Советское арктическое мореплавание... С. 428.

⁶³⁹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 102.

⁶⁴⁰ Бочек А. П. Всю жизнь с морем... С. 219.

⁶⁴¹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 103.

гидролога Н. Н. Гакен руководителем научной группы экспедиции, а также о программе работ группы на период зимовки⁶⁴².

Н. И. Евгенов окончательно покинул экспедицию 3 ноября 1932 г. Вместе с сопровождающим врачом Е. Н. Калиновской, своим заместителем по хозяйственно-административной части А. В. Остальцевым и его помощником И. А. Ведмедь, журналистом М. Э. Зингером они выехали на 6 собачьих упряжках в Якутск. Достаточно подробно об эвакуации сказано в книге гидрографа С. В. Попова, которая посвящена Евгенову⁶⁴³. Около недели Евгенов и Калиновская пробыли в Якутске, затем на попутном самолете были доставлены в Иркутск. Оттуда, благодаря бумагам за подписью Молотова и Куйбышева Евгенов и Калиновская, выехали пассажирами экспресса Маньчжурия – Рига, и прибыли в Москву.

В столице Николай Иванович делал отчет перед руководством Наркомвода. Гидрограф С. В. Попов, ссылаясь на воспоминания Е. Н. Калиновской, сообщает, что атмосфера в наркомате была «сгущена тучами»⁶⁴⁴ несмотря на то, что решение о зимовке принималось коллегиально. К тому же, как утверждала Калиновская, до Евгенова у «больших начальников» успели побывать Остальцев и Ведмедь, вероятно, изложившие версию событий в свою пользу. Не ссылаясь на конкретный источник, гидрограф К. А. Богданов также указывает, что в Наркомводе, в отличие от «Комсеверпути», куда Евгенова многократно командировали на время Карских товарообменных экспедиций, встретили холодно несмотря на то, что Наркомвод отчитался перед правительством как за успешную экспедицию⁶⁴⁵. Тем не менее, для Николая Ивановича все закончилось без серьезных последствий.

⁶⁴² Фонды РГМАА. О-9179/2: Письмо от 30.10.1932 г. Н.И. Евгенова и. о. начальника Северо-Восточной экспедиции Наркомвода А. П. Бочеку о назначении ст. гидролога Н. Н. Гаккена руководителем научной группы экспедиции и о программе работ группы на период зимовки.

⁶⁴³ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 49–52.

⁶⁴⁴ Там же. С. 52.

⁶⁴⁵ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 110.

По итогам экспедиции в Бюллетене Арктического института Евгеновым также были сделаны две публикации⁶⁴⁶: о ходе Северо-восточной экспедиции на Колыму в 1932 г. и возвращении основной части судов во главе с «Ф. Литке» в 1933 г. В этих статьях Евгений подробно изложил ход экспедиции, в т. ч. после своей эвакуации с зимовки в ноябре 1932 г.

Северо-восточная экспедиция Наркомвода в конечном счете завершилась успешно, хотя возвращение ее судов растянулось до 1934 г. Исполняющий обязанности начальника А. П. Бочек сообщал, что во время зимовки успешно работали гидролог Н. Н. Гакен и синоптик бюро погоды К. А. Радвиллович⁶⁴⁷. На зимовке была организована партийная ячейка, которую возглавил второй капитан ледореза «Ф. Литке» К. И. Козловский, а профсоюзную организацию рулевой судна-лидера Б. К. Конев⁶⁴⁸, ставший впоследствии автором небольшой публикации об экспедиции. Удалось наладить просветительскую деятельность, как отмечал Бочек, всю зиму работал «Чаунский морской техникум», причем на всех правах учебного заведения и выдал по итогам обучения 108 зимовщикам (из 140 человек) дипломы государственного образца⁶⁴⁹.

Зимовка Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода стала отправной точкой для строительства Певека – будущего порта на Севморпути. Несмотря на то, что Евгений отбыл из экспедиции, он получал актуальную информацию от ее участников. Н. И. Евгений отмечал, что по состоянию на май 1933 г. на берегу мыса Певек строились здания школы и больницы для местного населения⁶⁵⁰. С. В. Обручев отмечал, что в 1934 г. Певек уже состоял из девяти круглых цилиндрических домиков около 7 метров в поперечнике, с конической крышей, расположенных на галечной косе, а к востоку от них располагались три избы и землянка⁶⁵¹.

⁶⁴⁶ Евгений Н. И. Северовосточная экспедиция 1932 года // Бюллетень Арктического института СССР. № 5.-Л., 1933, С. 118-124; Евгений Н. И. Возвращение судов Северовосточной экспедиции 1932 года // Бюллетень Арктического института СССР. № 9-10. Л., 1933 С. 279-283.

⁶⁴⁷ Бочек А. П. Особая северо-восточная полярная экспедиция... С. 26.

⁶⁴⁸ Бочек А. П. Вся жизнь с морем... С. 220.

⁶⁴⁹ Бочек А. П. Особая северо-восточная полярная экспедиция... С. 25–26.

⁶⁵⁰ Евгений Н. И. Северовосточная экспедиция... С. 123.

⁶⁵¹ Обручев С. В. В неизведанные края. Путешествия на север 1917 – 1930 гг. М., 1954. С. 186.

После зимовки суда 16 июля 1933 г. достигли Колымы, где до 16 августа продолжалась перегрузочная операция, в результате которой весь груз с «Севера», «Анадыря» и «Микояна» был доставлен на берег. В этот раз прием грузов на берегу был организован значительно лучше, что позволило избежать ошибок прошлого года. Зимовка парохода «Урицкий», проходившая в 80 милях, обошлась без потерь несмотря на то, что ко времени подхода ледореза «Ф. Литке» 18 июля на нем находилось 13 человек, заболевших цингой, заканчивались медикаменты и свежее мясо⁶⁵². В итоге в течение нескольких дней ледорез «Ф. Литке» успешно осуществил проводку п/х «Урицкий» к устью Колымы⁶⁵³. Груз с парохода «Сучан» и лесовоза «Красный партизан» был заранее передан на «Север» и «Анадырь», поэтому они в операции не участвовали и были первыми отправлены на восток.

Первым из Арктики вышел пароход «Сучан», а 18 сентября «Ф. Литке» вывел из полярного бассейна суда «Урицкий», «Микоян» и «Красный партизан», который у мыса Ванкарем потерял винт и концевой вал, ожидая подмогу ледореза. Вместе с караваном «Ф. Литке» был проведен пароход «Монгол» – участник Колымской особой экспедиции. Эта экспедиция работала в районе Колымы летом 1933 г. и состояла из пароходов «Хабаровск», «Свердловск», «Лейтенант Шмидт», «Монгол», которые прошли из Владивостока в Амбарчик под руководством полярного капитана Д. Н. Сергиевского⁶⁵⁴. На п/х «Хабаровск» (капитан Н. Финякин) находилось смена заключенных из 205 «работников Дальстроя»⁶⁵⁵, обратно суда доставляли во Владивосток 168 человек многие из которых болели цингой⁶⁵⁶. Возвращаясь во Владивосток «Хабаровск» зазимовал у мыса Якан (по другим сведениям, у мыса Биллингса) вместе с пароходами «Анадырь» и «Север»⁶⁵⁷ – оставшимися судами Особой Северо-восточной

⁶⁵² Бочек А. П. *Всю жизнь с морем...* С. 223–224.

⁶⁵³ Там же. 223.

⁶⁵⁴ Алиев Р. А. *Изнанка белого. Арктика от викингов до папанинцев.* М., 2016. С. 268.

⁶⁵⁵ Корякин В. С. *Челюскинская эпопея.* М., 2011. С. 58.

⁶⁵⁶ Алиев Р. А. *Изнанка белого. Арктика от викингов до папанинцев.* М., 2016. С. 268.

⁶⁵⁷ Другие суда Колымской особой экспедиции 1933 г. смогли покинуть полярный бассейн раньше: «Монгол» вышел вместе с караваном «Ф. Литке», «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск» дрейфом были вынесены к Берингову проливу и в отличие от п/х «Челюскин» смогли выйти в Берингово море.

экспедиции Наркомвода, которые пробивались на восток, но были выведены из Арктики только в навигацию 1934 г⁶⁵⁸. Заболевания цингой и начавшаяся гибель среди пассажиров, нехватка теплой одежды для зимовки создали угрожающую ситуацию и вынудили провести эвакуацию 93 человек с зазимовавших судов, которую совершил летчик Ф. К. Куканов. Это был первый опыт массовой эвакуации людей по воздуху, который предшествовал знаменитой Челюскинской эпопее. Во время прохождения самого п/х «Челюскин» мимо «Хабаровска» и остатков Особой Северо-восточной экспедиции – «Севера» и «Анадыря» гидролог Я. Я. Гаккель заключил: «Колымская в этом году немного подрастала. Евгенов-то ведь уехал домой!»⁶⁵⁹.

В итоге 24 сентября 1933 г. суда Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода, за исключением пароходов «Север» и «Анадырь», под проводкой «Ф. Литке» достигли бухты Провидения⁶⁶⁰. 4 января 1934 г. экспедиция прибыла во Владивосток и завершилась после похода, продлившегося 18 месяцев. Сама Северо-восточная экспедиция Наркомвода за все 18 месяцев не потеряла ни одного человека, в чем большую роль сыграл опытнейший врач и доктор медицины Л. М. Старокадомский. Он вернулся из экспедиции вместе с караваном «Ф. Литке».

Резюмируя, можно утверждать, что Северо-восточная экспедиция Наркомвода была успешно проведена к устью Колымы, в бухту Амбарчик, что стало главным успехом экспедиции. Опыт арктического мореплавания Н. И. Евгенова и других участников, а также научно-оперативное обеспечение по примеру Карских товарообменных экспедиций позволили осуществить проводку каравана в столь сложных ледовых и климатических условиях. Большую роль сыграло применение морской и авиационной ледовой разведки, синоптического прогнозирования экспедиционного бюро погоды и использование мощного ледокольного судна – ледореза «Ф. Литке». Вся научно-оперативная работа достаточно успешно проходила под руководством Н. И.

⁶⁵⁸ Бочек А. П. *Всю жизнь с морем...* С. 225.

⁶⁵⁹ Хмызников П. К., Ширшов П. П. *На Челюскине*. Л., 1936. С. 49.

⁶⁶⁰ Конев Б. Северо-восточная полярная экспедиция // *Морской флот*. 1962. №12. С. 9.

Евгенова, были проведены научные исследования по программе 2-го МПГ, которые обогатили знания о морях восточной части советской Арктики.

В литературе можно встретить утверждения, что Н. И. Евгений являлся первым начальником восточного Штаба морских операций. Так о Николае Ивановиче писал его ученик Валерий Николаевич Купецкий, много лет возглавлявший научно-оперативную группу штаба морских операций восточного сектора Арктики в Певеке⁶⁶¹. Подобную формулировку можно встретить в советских газетах и в современной научной литературе⁶⁶². Однако стоит отметить, что восточного штаба морских операций в 1932 г. все-таки еще не существовало, он был организован лишь во 1935 г., поэтому данное определение является недостаточно обоснованным. Однако Н. И. Евгений фактически выполнял обязанности, схожие с должностью начальника морских операций, отвечая за ледовую проводку нескольких судов и барж, координируя морскую, авиационную ледовую разведку, а также синоптическую службу. Важно отметить, что Евгений осуществлял взаимодействие с судами Колымского рейса 1931 г., зазимовавшими в Чаунской губе, и в значительной степени организовал эвакуацию зимовщиков с острова Врангеля.

Однако отсутствие опыта в крупных грузовых операциях в этом районе Северного морского пути, прибытие в поздние сроки навигации и почти полная неподготовленность места разгрузки сказались на ходе экспедиции и сделали зимовку судов неминуемой. Крупные организационные просчеты, неудачное место для разгрузки, дефицит плавсредств и рабочей силы растянули сроки грузовой операции в бухте Амбарчик почти на год. Завершение экспедиции в начале 1934 г. показало, что снабжение «Дальстрога» от Владивостока до устья Колымы требует более тщательной подготовки.

⁶⁶¹ Купецкий В.Н. Штаб ледовых операций: Северному морскому пути 50 лет // Магаданская правда. 1982. № 296; Купецкий В. Н. Имя на карте: памяти Николая Евгенова // Полярная звезда. 1988. № 96.

⁶⁶² См.: Фомичёва Г. Навигация-82: предварительные итоги // Полярная звезда. 1982. № 122; Дмитриев А. А., Горбунов Ю. А., Соколов В. Т. Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. // История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века: в 3 т. Т. 1. СПб., 2015. С. 64, 66.

Тем не менее, Особая Северо-восточная экспедиция Наркомвода под руководством Евгенова обозначила переход от одиночных Колымских рейсов к проводке на Колыму караванов судов и дальнейшему развитию судоходства на этой реке. Также она стала первой из «Особых» экспедиций, которая доставила грузы и рабочих (в т.ч. заключенных) в адрес «Дальстроя». Так, в 1933 г. была осуществлена Колымская особая экспедиция из пяти пароходов под руководством капитана Д. Н. Сергиевского, доставившая в бухту Амбарчик 4017 тонн разного груза. В 1934 г. была осуществлена вторая Северо-Восточная экспедиция на четырех пароходах, которая доставила в Амбарчик 6700 тонн грузов⁶⁶³.

С проведением Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода началось пополнение речного флота на Колыме. В течение 1933–1935 в ходе трех Ленско-Колымских экспедиций с Лены на Колыму были проведены 20 речных судов и несколько барж⁶⁶⁴. Также началось строительство одного из портов Северного морского пути в бухте Амбарчик. В 1933 г. там Амбарчик были построены мастерские, склады, радиостанция, гражданские постройки, а пароходы «Якут» и «Партизан» доставили первые 500 тонн грузов из Амбарчика в поселок Среднекан⁶⁶⁵. Уже в 1935 г. грузооборот порта Амбарчик составил 14138 тонн, в него стали заходить пароходы, пришедшие из Архангельска и Мурманска. В 1937 г. была осуществлена четвертая Ленско-Колымская экспедиция, которая привела на Колыму три парохода и шесть барж, а грузооборот Амбарчика в тот год составил 23000 тонн. На месте зимовки Особой Северо-восточной экспедиции в Чаунской губе началось строительство Певека – еще одного порта на Северном морском пути. Таким образом, в начале 1930-х гг. экспедиция под руководством Н. И. Евгенова открыла новую страницу в развитии колымского судоходства, внесла значительный вклад в дальнейшее

⁶⁶³ Навасардов А. С. Речной транспорт Дальстроя в 1932 — 1937 годах. <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/morskie-vorota-kolymy/rechnoj-transport/> (Дата обращения: 21.07.2025)

⁶⁶⁴ Там же.

⁶⁶⁵ Там же.

развитие транспортных операций и инфраструктуры в восточном районе Северного морского пути.

Важно отметить и итоги научно-исследовательской деятельности Особой Северо-восточной экспедиции. Историк Арктики профессор М. И. Белов отмечал, что именно группой гидрологов на ледорезе «Ф. Литке» в Восточно-Сибирском море были выполнены первые гидрологические исследования⁶⁶⁶. Метеорологи-синоптики также внесли определенный вклад в метеорологические наблюдения в районе плавания.

Резюмируя изложенное в данной главе, отметим, что Н. И. Евгенов оказал большое влияние на развитие Карских товарообменных экспедиций. Он внес большой вклад в развитие системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения морских операций в Арктике. При нем методы ледовой разведки и синоптического прогнозирования стали постоянными элементами Карских экспедиций. Н. И. Евгенов был одним из первых специалистов ледовой разведки, он отработал этот метод на практике и расширил ее применение. Обеспечение Карских экспедиций оперативной гидрометеорологической информацией позволило сделать судоходство в водах Карского моря безопаснее, открыть новые маршруты через Маточкин Шар и вокруг мыса Желания, снизить цены на фрахт и страхование судов и грузов. По сравнению с 1921 г. к 1929 г. страховые ставки снизились на суда – в 3 раза (с 7% до 2,25%), на грузы – в 6 раз (с 5% до 0,8%)⁶⁶⁷.

При Н. И. Евгенове система научно-оперативного обеспечения состояла из штаба экспедиции, включавшего в себя руководителей экспедиции и научно-оперативную группу. Это было необходимо при проводке через льды нескольких десятков пароходов, которые разбивались на группы. Понятия «штаб экспедиции» и «научно-оперативная группа» были введены в оборот Н. И. Евгеновым одним из первых. Основа данной системы закрепилась и была усовершенствована в дальнейших Карских операциях Главсевморпути. На

⁶⁶⁶ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 282.

⁶⁶⁷ Воеводин Н. Н. Северный морской путь (итоги 10 лет Карских экспедиций) // Северная Азия. 1930, № 3–4, С. 103.

основе данного опыта в середине 1930-х гг. были созданы штабы морских операций, которые первые годы базировались на ледоколах и включали в себя научно-оперативные группы. Штабы морских операций были необходимы при расширении навигации по Северному морскому пути, координировании многочисленных экспедиций и транспортных операций, подведомственных Главсевморпути.

При Н. И. Евгенове Карские товарообменные экспедиции носили не только коммерческий, но и научный характер. Н. И. Евгений реализовал практику регулярных научных исследований на борту флагмана экспедиции, придав им систематический и комплексный характер. Активная научно-организационная деятельность позволила Н. И. Евгенову расширить штат ученых, начать работы по новым научным направлениям: гидрохимии, гидробиологии, аэрологии и т.д.

Будучи военным гидрографом, наиболее выдающихся успехов Н. И. Евгений достиг в области навигационно-гидрографического обеспечения западного района Северного морского пути. В 1930 г. полярный исследователь стал автором первой специальной лоции всего района Карского моря и Новой Земли, которая способствовала безопасности и интенсификации судоходства в западном районе Севморпути. Многократные переиздания данной лоции на протяжении 1930-х гг. указывают на ее востребованность среди моряков и полярных исследователей того времени.

Н. И. Евгений сыграл заметную роль в организации транспортных операций не только в западной, но и в восточной части Северного морского пути. По итогам Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода из Владивостока в бухту Амбарчик впервые пришел крупный караван судов. Его проводка во многом удалась благодаря применению опыта Н. И. Евгенова в Карских экспедициях и организации на борту экспедиции научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения. В результате удалось безаварийно провести суда к месту назначения и впоследствии в бухте Амбарчик началось строительство морского порта. Н. И. Евгеновым совместно с капитаном Н. М. Николаевым было выбрано безусловно правильное место для зимовки

большого количества, где также началось создание еще одного порта на Северном морском пути. Началось оживление каботажного судоходства между Колымой и Леной, о необходимости которого Николай Иванович писал в своих работах с начала 1920-х гг.

В ходе Особой Северо-восточной экспедиции Наркомвода были проведены масштабные научные исследования по программе 2-го Международного полярного года и фактически впервые на высоком уровне изучались воды Восточно-Сибирского моря.

Глава 3. Деятельность Н. И. Евгенова в Гидрографическом управлении Главсевморпути (1933–1938 гг.) и в 1940-х–1960-х гг.

3.1. Роль Н. И. Евгенова в создании и работе Гидрографического управления Главсевморпути

Деятельность Гидрографического управления Главного управления Северного морского пути (ГУ ГУСМП) в 1930-х гг. до сих пор остается малоизученной, а сведения о его работе являются фрагментарными и не обобщенными. Специальные работы на данную тему практически отсутствуют, можно лишь выделить статью Н. И. Евгенова, вышедшую в 1933 г. и посвященную созданию ГУ ГУСМП⁶⁶⁸. О первом итоговом совещании ГУ ГУСМП, состоявшемся в декабре 1934 г., писал бывший военмор Балтийского флота гидрограф А. Э. Розенталь⁶⁶⁹. О деятельности ГУ ГУСМП за разные годы можно узнать в обзорных статьях гидрографов Арктики⁶⁷⁰, среди которых есть и работы Н. И. Евгенова⁶⁷¹.

В послевоенные годы упоминал о преобразовании Гидрографического сектора ВАИ в Гидрографическое управление ГУСМП океанограф Я. Я. Гаккель в статье, вышедшей в год смерти Н. И. Евгенова и посвященной его памяти⁶⁷². Первые попытки обобщить историю создания Гидрографического управления Главсевморпути, (т. н. полярной гидрографии), предпринял гидрограф С. В. Попов, который проанализировал экспедиционную деятельность данного управления в период 1930-х гг.⁶⁷³ О деятельности самого Евгенова в ГУ ГУСМП

⁶⁶⁸ Евгенов Н. И. Гидрографическое управление Главного управления Северного морского пути (ГУГУСМП) // Записки по гидрографии. 1933. № 6. С. 107.

⁶⁶⁹ Розенталь А. Э. Первое гидрографическое совещание, созванное Гидрографическим управлением ГУСМП // Северный морской путь. Л., 1934. № 1. С. 100–105.

⁶⁷⁰ Рузов С. С. Обзор экспедиционной деятельности Гидрографического управления Главсевморпути в 1934 г. // Северный морской путь. Л., 1935. № 2. С. 117–118.

⁶⁷¹ Евгенов Н. И. Арктическая гидрография в 1935 году // Советская Арктика. 1936. №2. С. 24–35.

⁶⁷² Гаккель Я. Я. Николай Иванович Евгенов (1888–1964) // Океанология. 1964. Т. 4, Вып. 5. С. 929–931.

⁶⁷³ Попов С. В. Автографы на картах... 1990. С. 116–129.

также написано немного: об участии Николая Ивановича в создании центра полярной гидрографии очень коротко сказано в монографии К. А. Богданова⁶⁷⁴.

Обособление полярной гидрографии от Гидрографического управления ВМС являлось необходимым следствием интенсивного освоения Северного морского пути в начале 1930-х гг. В первую очередь нужно отметить развитие морских транспортных операций в 1920-е–нач. 1930-х гг., в частности, Карских товарообменных экспедиций в западной части Севморпути и ежегодных Колымских рейсов – в восточной. На востоке Арктики также происходило укрупнение морских операций. В 1932 г. Северо-восточной полярной экспедицией Наркомвода под руководством Евгенова была осуществлена первая в истории Севморпути проводка каравана судов из Владивостока к устью Колымы. Интенсификация судоходства и увеличение объема перевозимых грузов предъявляло новые требования к безопасности Северного морского пути, для чего было необходимо расширение гидрографических исследований в Арктике. Одной из причин также являлось развитие инфраструктуры на Севере, необходимость строить новые порты на Северном морском пути, оборудовать логистические маршруты к местам добычи природных ресурсов и полярным станциям.

Процесс организации полярной гидрографии начался после создания Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути, ГУСМП). В связи с необходимостью форсированного превращения Северного морского пути в регулярно используемый маршрут 17 декабря 1932 г. было создано Главное управление Северного морского пути. Данное управление имело широчайшие полномочия на территории всей Советской Арктики, что отвечало основной цели создания ГУСМП – централизации всех ресурсов для изучения и освоения Северного морского пути и Арктики в целом. В итоге ГУСМП стало мощнейшей комплексной транспортно-промышленной организацией, охватывавшей все отрасли народного хозяйства Крайнего Севера⁶⁷⁵.

⁶⁷⁴ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 110.

⁶⁷⁵ Филин П. А. Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // «Полярные чтения – 2019». Арктика: вопросы управления. М., 2019. С. 249.

Учитывая увеличившийся с 1920-х гг. объем гидрографических работ в арктических морях и устьях сибирских рек, стало очевидно, что гидрография в Арктике требует специализации и обособления от Гидрографического управления ВМС. Внутри Главсевморпути были созданы управления и структуры, специализирующиеся на работе в арктических широтах. Одним из таких было Гидрографическое управление Главсевморпути, созданное в июне 1933 г., в организации и работе которого Н. И. Евгенов сыграл значительную роль. Однако первые попытки в создании структуры полярной гидрографии начались еще до лета 1933 г., и в этом процессе Н. И. Евгенову также было отведена главенствующая роль.

Первые попытки в организации специального гидрографического подразделения для работы в арктических широтах были предприняты в стенах Всесоюзного Арктического института (ВАИ). Согласно постановлению Совнаркома СССР от 20 декабря 1932 г., «основным стержнем всей научной работы Всесоюзного Арктического Института является освоение Северного морского пути»⁶⁷⁶. Согласно этому постановлению, план института на вторую пятилетку отвечал решению проблемы «исследования и освоения, в кратчайший срок северного морского пути»⁶⁷⁷.

План предусматривал научные исследования по основным направлениям: геологии, гидрологии, биологии, гидрографии и др. План гидрографических работ на период 1933–1937 гг. был достаточно масштабным и предусматривал исследования во всех морях советской Арктики: съемку и промеры, магнитные наблюдения, определение астрономических пунктов, обследование якорных стоянок и т.д. Для выполнения данных работ в плане предусматривалось создание Гидрографического сектора ВАИ⁶⁷⁸.

Работа по созданию Гидрографического сектора ВАИ началась в начале 1933 г., и уже 7 марта сектор был создан⁶⁷⁹. Приказом директора ВАИ

⁶⁷⁶ ЦГАНТД СПб. Ф. Р-369. Оп. 11. Д. 80. Л. 3–4.

⁶⁷⁷ Там же. Л. 4.

⁶⁷⁸ Там же. Л. 33.

⁶⁷⁹ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 20

Р. Л. Самойловича № 57 от 31 марта 1933 г. Н. И. Евгенов был зачислен на должность заведующего Гидрографическим сектором института⁶⁸⁰. Это было сделано на основании откомандирования Николая Ивановича из Гидрографического управления в Главсевморпути от 28 февраля 1933 г. С этого момента Н. И. Евгенов был уволен в запас и покинул службу в Гидрографическом управлении ВМС, перейдя в гражданскую структуру ВАИ, а вскоре – в ГУСМП (прил. 7). Согласно кадровым спискам, Гидрографический сектор сначала должен был состоять из шести человек. Помимо заведующего Н. И. Евгенова в состав сектора вошли: А. Е. Ножин (старший гидрограф) и Зингер (юрисконсульт). Должности двух гидрографов и одного специалиста по ограждению морей оставались вакантными. К 20 апреля планировалось разработать Положение о Гидрографическом секторе ВАИ ГУСМП⁶⁸¹.

В свой первый год работы Гидрографический сектор ВАИ должен был наладить организационную деятельность: разработать планы гидрографических работ на вторую пятилетку, детализировать программы гидрографических работ, помогать в организации и инструктаже в отношении гидрографических работ экспедиций ГУСМП⁶⁸². Отдельно скажем об организации филиалов сектора в Архангельске и Омске. Они должны были явиться базами гидрографических экспедиций, нести службу по ограждению и безопасности морей, обслуживать состав плавсредств в техническом отношении. К задачам по картографии и изданию материалов относилось создание бланковой карты и картографического справочника Северного морского пути. Также Гидрографический сектор должен был в 1933 г. провести при одной из проводимых в Карском море экспедиций аэрофотосъемку, заменив морскую береговую съемку.

Однако Гидрографический сектор ВАИ фактически не успел приступить к выполнению запланированных задач. Уже 25 июня 1933 г. было утверждено положение, согласно которому Сектор был реорганизован в самостоятельную

⁶⁸⁰ Архив отдела кадров ААНИИ. Документы по личному составу. Оп. 3. Д. 4. Л. 22 об.

⁶⁸¹ ЦГАНТД СПб. Ф. Р-369. Оп. 11. Д. 81. Л. 56.

⁶⁸² Там же. Л. 50.

часть Главсевморпути под наименованием Гидрографического управления⁶⁸³. Николай Иванович Евгенов в заметке журнала «Записки по гидрографии» также указывал, что созданный при ВАИ Гидрографический сектор был в конце июня преобразован в Гидрографическое управление ГУСМП, что говорит о преемственности этих подразделений⁶⁸⁴. С этого момента в Ленинграде началась организация Гидрографического управления Главсевморпути, сначала в помещении ВАИ (Шереметьевский дворец), а затем на базе собственного отдельного помещения⁶⁸⁵. В начале августа директором ВАИ Самойловичем был издан приказ, по которому Н.И. Евгенову и А. Е. Ножину с 1 августа 1933 г. прекращалась выплата зарплаты по Арктическому институту⁶⁸⁶.

Гидрографическое управление ГУСМП было создано в целях координирования гидрографических и исследовательских работ с остальными сопутствующими мероприятиями по освоению Северного морского пути. В первый год существования его даже называли Центральным гидрографическим управлением⁶⁸⁷. Важной особенностью ГУ ГУСМП являлась специализация обследований и изучение исключительно арктических морей. Оно должно было создавать и реализовывать пятилетние планы гидрографических работ в Арктике и координировать их, прежде всего, с ВАИ и ГУ ВМС. Руководителем ГУ ГУСМП был назначен П. В. Орловский, а Н. И. Евгенов был назначен его заместителем по научно-исследовательской части. Вместе с Николаем Ивановичем из Гидрографического сектора ВАИ в ГУ ГУСМП также в качестве заместителя начальника Управления перешёл гидрограф А. Е. Ножин⁶⁸⁸.

Назначенный начальником ГУ ГУСМП П. В. Орловский был опытным организатором Карских экспедиций, однако специальности гидрографа не имел⁶⁸⁹. По утверждению гидрографа К. А. Богданова, Н. И. Евгенов первые два года фактически занимался всей работой по организации и руководству ГУ

⁶⁸³ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 20

⁶⁸⁴ Евгенов Н. И. Гидрографическое управление... С. 107.

⁶⁸⁵ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 20.

⁶⁸⁶ Архив отдела кадров ААНИИ. Документы по личному составу. Оп. 3. Д. 4. Л.73 об.

⁶⁸⁷ Попов С. В. Автографы на картах... С. 116.

⁶⁸⁸ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 47, 61.

⁶⁸⁹ Попов С. В. Автографы на картах... С. 116.

ГУСМП⁶⁹⁰. Важную роль в этом играли контакты Евгенова с военными гидрографами, которые были очень важны при выстраивании работы нового управления с военной гидрографией (ГУ ВМС). Отметим, что Николай Иванович несмотря на переход в гражданское ведомство, никогда не порывал дружеских связей с сослуживцами из Военно-морского флота. Гидрограф С. В. Попов также отмечал, что громадный опыт научно-исследовательских и гидрографических работ, а также руководство транспортными операциями в Арктике помогли Евгенову видеть организационные и научные проблемы во всем их многообразии и взаимосвязи⁶⁹¹.

В отличие от Гидрографического сектора ВАИ Гидрографическое управление Главсевморпути планировалось более масштабным. В течение первых месяцев полярная гидрография расширяла собственный штат. Если к моменту создания Гидрографического сектора ВАИ в его составе числилось всего 4 человека, то к 1 июня 1933 г. их было уже 10, после создания ГУ ГУСМП к 1 августа – 19, к 1 ноября – 28, а к концу 1933 г. – 34 сотрудника⁶⁹². При этом в годовом отчете за 1933 г. эти цифры оцениваются как «сравнительно медленное комплектование» и объясняются, прежде всего, трудностью в подборе высококвалифицированных специалистов⁶⁹³.

Гидрографическое управление Главсевморпути сохранило в своем ведении Архангельский гидрографический отдел, занимавшийся лоцмейстерскими работами в западной части Карского моря, Новой Земли и острова Вайгач, а также Западно-Сибирское управление гидрографической службы ГУСМП (бывш. Убекосибири)⁶⁹⁴. Помимо этого, ГУ ГУСМП подчинялись Таймырская экспедиция Е. И. Иголкина и гидрографические отряды А. В. Лютостанского и С. Д. Лаппо⁶⁹⁵. К 1 января 1934 г. управление имело следующую структуру. В его составе было создано пять секторов:

⁶⁹⁰ Богданов К. А. Российские военные... С. 110.

⁶⁹¹ Попов С. В. Автографы на картах... С. 117.

⁶⁹² РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 20

⁶⁹³ Там же.

⁶⁹⁴ Евгенов Н. И. Гидрографическое управление... С. 107.

⁶⁹⁵ Попов С. В. Автографы на картах... С. 116.

гидрографический, гидрометеорологический, картографический, сектор ограждения морей, административный сектор и бухгалтерия⁶⁹⁶.

Фактически первым крупным мероприятием для ГУ ГУСМП, стало состоявшееся в Ленинграде междуведомственное совещание, которое проводилось в декабре 1933 г. Его открытие совпало с годовщиной правительственного акта об организации ГУСМП и ознаменовало переход от разрозненных гидрографических работ на СМП к объединению всех гидрографических мероприятий на Севере в Гидрографическом управлении ГУСМП. Данное Совещание состояло как из внутриведомственных, так и межведомственных заседаний и проходило с 15 по 20 декабря 1933 г.⁶⁹⁷

Председателем данного совещания был назначен заместитель начальника ГУСМП Г.А. Ушаков, в почетный президиум вошли академик А. П. Карпинский, профессор Ю. М. Шокальский и начальник ГУСМП О. Ю. Шмидт⁶⁹⁸. В президиум вошли известные исследователи Арктики: Г. А. Ушаков, П. В. Орловский, директор ВАИ Р. Л. Самойлович, заместитель директора ВАИ В. Ю. Визе, представители ГУ УВМС А. М. Лавров, Л. Ф. Рудовиц, начальник Западно-Сибирского управления Гидрографической службы ГУСМП Л. С. Пестов, начальник Архангельского гидрографического отдела П. И. Башмаков, профессор Военно-морской академии РККА Н. Н. Матусевич⁶⁹⁹. В президиум вошел также член Коллегии ГУСМП, заместитель начальника ГУ ГУСМП по научно-исследовательской части Н. И. Евгенов. В секретариат также вошли видные гидрографы Б. А. Сергеевский, В. В. Ахматов.

На данном Совещании присутствовали представители Полярной комиссии АН СССР, Государственного гидрологического института, Гидрографического управления УВМС РККА. Персонально приглашенными являлись: профессор магнитолог Б. П. Вейнберг, профессор, синоптик, Э. П. Пуйше, начальник гидрологического сектора ВАИ А. Ф. Лактионов, гидрограф В. И. Воробьев,

⁶⁹⁶ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 20 – 20 об.

⁶⁹⁷ Розенталь А. Э. Первое гидрографическое совещание... С. 101.

⁶⁹⁸ Совещание проводилось в разгар плавания парохода «Челюскин», поэтому заочное присутствие О.Ю. Шмидта было обусловлено тем, что пароход не смог завершить запланированный рейс в навигацию 1933 г.

⁶⁹⁹ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3429. Л. 1.

геофизик Вл. А. Березкин, гидролог Н. Н. Гакен, а также полярные капитаны – Николаев, В. Г. Шибинский, К. А. Дублицкий, Я. П. Легздин, М. Я. Сорокин и др.⁷⁰⁰

Н. И. Евгенов принял активное участие в работе совещания. В частности, участвовал в обсуждении докладов, а на межведомственном заседании 19 декабря 1933 г. представил доклад о службе погоды, в частности, о плавучих бюро погоды в экспедициях⁷⁰¹. Данный доклад и последующее обсуждение можно считать обобщением опыта по созданию плавучих бюро погоды, первое из которых было организовано при Евгенове в Карской экспедиции 1927 г. Во время доклада Николай Иванович утверждал, что в то время большинство моряков (особенно военных) в силу консерватизма относилось к синоптикам на борту с большой осторожностью, даже с некоторым предубеждением, и только благодаря энергии работников плавучих Бюро погоды дело удалось закрепить⁷⁰². Евгенов отмечает, что в первое время было непросто, приходилось принимать оперативные решения, базируясь на тот или иной прогноз погоды. Гидрограф утверждал: «Будучи руководителем Карских экспедиций, я ни разу не имел сколько-нибудь крупного просчета. Все наши решения, которые базировались на прогнозах погоды, оправдывались даже на более-менее долгосрочную длительность.»⁷⁰³.

Однако со временем, как утверждает Евгенов, ситуация изменилась, к началу 1930-х гг. прогнозы погоды вошли в моду и стали требовать больше синоптиков, т.к. не только экспедиции, но и отдельные корабли стремились их получать. Николаем Ивановичем был поднят вопрос: насколько такая служба погоды удовлетворительна, правильно ли нахождение синоптиков на корабле или рациональнее создавать береговые бюро погоды, как это было устроено ранее – бюро погоды в Новом порту, обслуживающее Карские экспедиции⁷⁰⁴.

⁷⁰⁰ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3429. Л. 1.

⁷⁰¹ Там же. Л. 90–93.

⁷⁰² Там же. Л. 90–90 об.

⁷⁰³ Там же. Л. 90 об.

⁷⁰⁴ Там же.

По мнению самого Н. И. Евгенова, более рационально иметь синоптиков на борту корабля и для обоснования этого он привел следующие аргументы. По его мнению, это позволяло всегда иметь перед собой карты погоды, потому что радиосвязь не всегда обеспечивала экспедиции данными погоды. В то время как синоптик на борту в ходе консультации видит, к чему приведет изменение погоды, чему это угрожает или облегчает положение экспедиции. Далее дежурный синоптик может подготовить прогноз, чтобы иметь точную картину на несколько часов. При этом, как отмечал Евгений, «сухие прогнозы, которые дает Обсерватория [ГГО] не могут удовлетворить всю потребность», в то время как синоптик на борту находится в непосредственных природных условиях и может по тем или иным признакам дополнить сводки, предугадать и предусмотреть развитие процессов⁷⁰⁵.

При этом Евгений подчеркивал, что для синоптиков нужно создать подходящие условия работы в сложных условиях Севера, в первую очередь, по причине неполных погодных сводок и даже их полного отсутствия, когда приходится базироваться на пустой карте погоды⁷⁰⁶. Николай Иванович видел решение этой проблемы в организации бюро погоды на суше и других судах, которые станут точками на карте, освещающими погодные условия в районе плаваний. Он также указывал, что важно иметь опытных радистов, но помимо технической стороны, необходимо развивать саму службу погоды – подбирать кадры синоптиков и совершенствовать организацию службы.

Во время данного доклада Евгений сообщил о необходимости создать базу для работы синоптиков между летними походами: орган или ячейку, где проводилась бы работа по изучению и систематизации собранного материала и по его научному использованию. По итогам доклада была вынесена выработанная ранее резолюция, перечислим её основные положения. Было предложено создать районные бюро погоды для западного участка на Диксоне и восточного участка в Тикси с обеспечением мощной радиосвязью. Признано

⁷⁰⁵ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3429. Л. 91.

⁷⁰⁶ Там же. Л. 91–91 об.

необходимым для обслуживания наиболее ответственных и крупных экспедиций создавать синоптические ячейки при оперативных центрах этих экспедиций, т.е. при начальниках таковых экспедиций. Распыление синоптиков по отдельным судам было признано нецелесообразным, учитывая недостаток этих специалистов. Предполагалось создание службы погоды на северных окраинах с руководящим центром как для непосредственного оперативного обслуживания районных бюро и экспедиционных синоптических ячеек, так и для постоянной исследовательской работы.

Одним из главных предложений резолюции, которое вызвало оживленное обсуждение, являлось создание Полярного сектора погоды, который отвечал бы за проведение исследовательской работы и создание долгосрочных прогнозов, а также направление специалистов для руководства работой Службы погоды и работы в экспедициях. Предполагалось, что Полярный сектор погоды может быть создан при Центральном Бюро погоды, но желательно, чтобы он был создан в аппарате ГУСМП. В любом случае предлагалось связать его с Центральным Бюро погоды, потому что важными были не только прибрежные станции, но и в глубине материка. Н.И. Евгенов на основании собственного экспедиционного опыта подытожил, что не хватало центра, который бы объединил всю Службу погоды в Арктике, аккумулировал весь опыт, анализировал его, передавал отчетность и т.д.

После оглашения предложений резолюции заседание перешло к вопросам и обсуждению, которое отражает развитие научно-технической мысли того времени. Полярные капитаны М. Я. Сорокин, Н. М. Николаев и К. А. Дублицкий поддержали создание синоптических ячеек на борту судов экспедиций и транспортных операций. М. Я. Сорокин отметил, что на основании данных синоптиков «основываются все наши операции в предположениях курса пути», и что для синоптиков на севере важно накопление собственного опыта в морях Арктики по причине скудности метеосводок в этом регионе⁷⁰⁷.

⁷⁰⁷ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2 Д. 3429. Л. 97–97 об.

Свое видение развития службы погоды на Севере изложил и участник Карской экспедиции в 1927 и 1929 гг. Э.П. Пуйше. Он отмечал в первую очередь недостаточность метеосводок в отношении морей Арктики и отсутствие налаженного создания карт погоды, по которым создаются прогнозы. В связи с этим Пуйше выразил сомнение, можно ли доверять утверждениям об оправдываемости прогнозов погоды на 80% и более, но указал, что к этому можно и нужно стремиться. Также синоптик отметил, что необходимо инспектировать станции на наличие исправных современных приборов и применение новых научных методов. Э. П. Пуйше, учитывая собственный опыт, считал, что целесообразнее организовать временные синоптические ячейки на суше, в более удобном месте с мощной радиосвязью, а не на судах, где периодически приходилось отбрасывать часть входящих радиосообщений, зачастую именно по метеорологической части⁷⁰⁸. После добавлений синоптика капитан Дублицкий предложил компромиссный вариант, который учитывал необходимость создания как плавучих бюро погоды, так и дополнительной береговой единицы⁷⁰⁹.

Предложение по созданию Полярного сектора погоды поддержали полярные капитаны Сорокин, Николаев, Дублицкий, геофизик Вл. А. Березкин и другие специалисты. Однако открытым оставался вопрос реализации подобной структуры. Капитан Сорокин предупреждал, что создание подобного сектора в аппарате ГУСМП может привести к параллелизму, поэтому сохранение связи с существовавшим Центральным бюро погоды (ЦБП) в этом вопросе он считал необходимым⁷¹⁰. Синоптик Пуйше также выступал против создания параллельной организации и считал, что нужно создавать в своих недрах ячейки по обслуживанию Северного морского пути, которые будут потреблять информацию от ЦБП, как это уже было реализовано в УВМС или в отношении железных дорог в НКПС⁷¹¹. В конечном счете на заседании было решено в целом

⁷⁰⁸ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2 Д. 3429. Л. 102–103 об.

⁷⁰⁹ Там же. Л. 104.

⁷¹⁰ Там же. Л. 99.

⁷¹¹ Там же. Л. 102–103.

принять резолюцию, но с последующим редактированием с привлечением в группу по редактированию синоптика Э.П. Пуйше⁷¹².

На одном из последующих заседаний совещания Н.И. Евгенов, недавно возглавлявший Особую Северо-восточную экспедицию Наркомвода, сетовал на отсутствие надлежащей карты устья Колымы, и что судоводители вынуждены пользоваться устаревшей картой, созданной по итогам Колымской экспедиции Г. Я. Седова 1909 г⁷¹³. По мнению Евгенова, данная карта имела ограниченное применение, являлась редкой и не всегда доступной в распоряжении экспедиций. Это в значительной степени повлияло на организацию Колымской гидрографической экспедиции, которая начала работу в начале 1934 г. и стала первой зимовочной экспедицией ГУ ГУСМП. Руководство работами этой экспедиции по картированию нижнего течения Колымы от Нижнеколымска до бара реки была поручена опытному гидрографу И. И. Музылеву.

В ходе работы совещания в докладах Евгенова и Орловского были подняты вопросы обеспечения полярной гидрографии собственным флотом, нехватки кадров, инструментов⁷¹⁴. Обсуждались вопросы комплексности гидрографических исследований ГУ ГУСМП и использование авиации.

На совещании Евгеновым был выдвинут проект постройки для Гидрографического управления ГУСМП специального судна для использования в качестве плавучей магнитной обсерватории в Арктике⁷¹⁵. Данный проект ранее обсуждался на специальном совещании при участии Всесоюзного института земного магнетизма и атмосферного электричества (ВИЗМАЭ), и за основу была принята американская шхуна Carnegie («Карнэги»). Проектируемое судно также должно было служить изучению действия магнитного компаса в условиях Крайнего Севера. Межведомственное совещание полностью поддержало проект Николая Ивановича, и Гидрографическим управлением ГУСМП были

⁷¹² РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2 Д. 3429. Л. 104 об.

⁷¹³ Попов С. В. Автографы на картах... С. 118.

⁷¹⁴ Там же. С. 118–119.

⁷¹⁵ Розенталь А. Э. Первое гидрографическое совещание... С. 104.

продолжены работы по детализации заданий и проработке эскиза для последующих обсуждений.

По итогам межведомственного совещания было принято решение о необходимости создать береговые Бюро погоды на Диксоне для западного района и в бухте Тикси для восточного. Синоптические ячейки на судах решено было создавать при начальниках наиболее ответственных и крупных транспортных операций на Северном морском пути⁷¹⁶. Уже в июле 1934 года в бухту Диксон пришёл гидрографический бот «Циркуль», доставивший синоптиков и радистов для создания первого районного бюро погоды постоянного типа, которое сразу же начало обеспечивать навигацию прогнозами погоды⁷¹⁷. В том же году районное бюро погоды заработало на мысе Северный (Шмидта) в восточной части Северного морского пути. В положительном ключе был разрешен вопрос о создании полярной службы погоды созданием в 1934 г. отдела службы погоды Главсевморпути под руководством синоптика Б. Л. Дзердзеевского⁷¹⁸.

Это имело большое значение для дальнейшего научно-оперативного обеспечения арктического судоходства и полярной авиации. Так, в 1935 г. было создано бюро погоды в Тикси, в 1936 году – в Анадыре, в 1937 – создано бюро погоды в Амдерме. В 1936 г. началось строительство мощного радиоцентра на Диксоне, объединившего к концу 1930-х гг. 16 научно-наблюдательных станций западного района Арктики и Диксонское бюро погоды⁷¹⁹.

Начиная с 1934 г., Гидрографическое управление Главсевморпути стало получать первые собственные гидрографические суда, которые строились на Пиндушской, Архангельской и Чевакинской верфях. Первые суда полярной гидрографии являлись деревянными моторно-парусными ботами. В 1934 г.

⁷¹⁶ Розенталь А. Э. Первое гидрографическое совещание... С. 102.

⁷¹⁷ Диксон – снежной Арктики столица: сборник статей / Науч. ред. В. Г. Реданский. М., 2005. С. 55.

⁷¹⁸ Дмитриев А. А., Горбунов Ю. А., Соколов В. Т. Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с предвоенного периода до 1967 г. // История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX и начале XXI века: в 3 т. Т. 1. СПб., 2015. С. 82.

⁷¹⁹ Коржигов А. Я. Становление службы прогнозов погоды в регионах Арктики. Диксонское УГМС // Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX и начале XXI века / ред. И. Е. Фролов, Б. А. Крутских. СПб., 2008. С. 76.

управлением были получены первые три судна: «Шторм», «Вихрь», «Горос». В 1936 г. ГУ ГУСМП получило еще четыре моторно-парусных бота, которые были построены по проекту судна «Смольный» – норвежского зверобоя, купленного за границей специально для дальнейшей постройки гидрографических судов. Данные суда имели значительную автономность (более 4000 миль), конструкцию, которая позволяла ходить в разреженном льду, а также дубовую обшивку. На борту данных судов размещалось 6 научных сотрудников и 21 человек экипажа, имелись помещения для пассажиров, гидрографическая рубка, а также обеспечение глубомерами и лотами⁷²⁰. Эти суда были построены на Пиндушской и Медвежьегорской верфях Карело-Финской ССР: «Папанин», «Профессор Визе», «Политотделец», а также «Евгенов», названное в честь Николая Ивановича⁷²¹. Несмотря на то, что гидрографы считали эти суда тесными и не слишком удобными для гидрографических исследований, они были рады собственному флоту ГУ ГУСМП, который позволил развернуть гидрографические исследования в арктических морях.

В период работы в ГУ ГУСМП за авторством Н. И. Евгенова вышло множество научных работ. В качестве примера можно привести статью об изучении земного магнетизма в сборнике Гидрографического управления ГУСМП⁷²². Несмотря на то, что Карские экспедиции остались для Евгенова позади, он не оставил вопросы исследования, связанные с Карским морем. В 1935 г. вышла его статья о распределении поверхностных соленостей в западной части Карского моря⁷²³.

Н. И. Евгенов продолжил дополнять и обновлять свой основной труд – «Лоцию Карского моря и Новой Земли», которая впервые была издана в 1930 г. В 1935–1937 гг. лоция была переиздана в двух отдельных частях: в 1935 г. вышла часть II, посвященная району Карского моря и Новой Земли, в 1936 г. – часть III, посвященная Обь-Енисейскому району. Часть II была составлена

⁷²⁰ Копытов Ю. П. Флот полярной гидрографии: Альбом-справочник. Архангельск, 2013. С. 18.

⁷²¹ Там же.

⁷²² Евгенов Н. И. К вопросу изучения как земного магнетизма, так и поведения магнитного компаса на корабле в полярном бассейне // Северный морской путь. 1934. Вып. 1. С. 56–67.

⁷²³ Там же. С. 57–63.

Н. И. Евгеновым совместно с гидрографами: А. М. Лавровым, В. И. Воробьевым, П. И. Башмаковым и др. Также Н. И. Евгеновым было проведено общее редактирование работы, составлены гидрометеорологический обзор и введение⁷²⁴. Данная часть стала переизданием лоции 1930 г., где были учтены все предыдущие дополнения. Часть III фактически объединила и обновила лоции Н. Ф. Тимофеевского по Оби и Енисею⁷²⁵. В основном эта часть была составлена В. И. Воробьевым, однако Н. И. Евгенов выполнил общее редактирование и участвовал в написании введения.

Относительно дополнений: к части II вышло два дополнения – в 1936 и 1938 гг. Дополнение № 1 1936 г. было подготовлено Н. И. Евгеновым по северной части Карского моря после его участия в высокоширотной экспедиции на л/п «Садко» (1935). Также над дополнением работали Киреев и С. В. Николаев. В подготовке дополнения № 2 1938 г. Евгенов не участвовал. Часть III получила одно дополнение в 1937 г. После ареста Евгенова в мае 1938 г. «Лоция Карского моря и Новой Земли» была вновь переиздана в двух частях: первая была посвящена району Карского моря и Новой Земли (1938), вторая – Обь-Енисейскому району (1939). К данному изданию лоции дополнения выходили вплоть до 1940 г.

Многие работы, созданные Евгеновым во время деятельности в Гидрографическом управлении Главсевморпути, касались обработки материалов, полученных в ходе экспедиций гидрографа на ледоколе «Красин» (1934) и ледокольном пароходе «Садко» (1935, 1937–1938). Об этих экспедициях сказано в следующем параграфе.

В период работы в Гидрографическом управлении Главсевморпути Н. И. Евгенов принял активное участие в деятельности Межведомственного бюро ледовых прогнозов (МБЛП). Создание подобного бюро было обусловлено тем, что в 1930-е гг., помимо совершенствования службы погоды, в Арктике началось масштабирование и ледовой службы.

⁷²⁴ Лоция Карского моря. Ч. 2: Карское море и Новая Земля / общ. ред. Н. И. Евгенов. Л., 1935. С. 5, 7, 8.

⁷²⁵ Там же. С. 7.

Для этого в конце 1934 г. было создано Межведомственное бюро ледовых прогнозов (МБЛП), которое координировало создание краткосрочных и долгосрочных ледовых прогнозов и начало выработку единой методики по их созданию. Организация подобного бюро стала возможна при расширении сети полярных станций в период 1924–1936 гг., развития системы штабов Карской экспедиции и начальников морских операций, а также в целом с развитием геофизических и гидрометеорологических исследований в 1920-е–1930-е гг. Так был осуществлен переход от достаточно разрозненной работы полярных станций и различных бюро погоды в деле научно-оперативного обеспечения арктической навигации к скоординированным действиям.

На заседаниях данного бюро присутствовали крупнейшие исследователи Арктики: О. Ю. Шмидт, Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе, Я. Я. Гаккель и многие другие. Н. И. Евгенов как заместитель начальника Гидрографического управления ГУСМП по научной части также был активным участником заседаний данного бюро. Евгенов как один из главных специалистов морской ледовой разведки, имевший большой опыт в наблюдении за ледовым состоянием морей Арктики, стал важным специалистом в работе МБЛП. Участвовали в заседаниях Бюро полярные капитаны, метеорологи, синоптики и другие ученые.

В Центральном архиве научно-технической документации сохранилась стенограмма одного из заседаний (от 27 декабря 1936 г.), на котором с докладом выступил Н. И. Евгенов. Это позволяет подробнее узнать об участии Евгенова в работе Межведомственного бюро ледовых прогнозов. На данном заседании обсуждалась новая методика, разрабатываемая Яковом Яковлевичем Гаккелем, которая касалась оценки льда на основании его проходимость судами и балльности. На заседании также были подведены итоги долгосрочного прогнозирования ледовой обстановки и синоптических прогнозов (на основе доклада Дзердзеевского).

Н. И. Евгенов поддержал новый метод, вырабатываемый Я. Я. Гаккелем наряду с В. Ю. Визе, О. Ю. Шмидтом и Р. Л. Самойловичем. Евгенов ссылаясь на личный опыт плавания ГЭСЛО, указывая что уже 20 лет назад пользовались

балльной шкалой и шкалой проходимости, но примитивной, подчеркнув, что вопрос проходимости льда назрел уже тогда. Николай Иванович рекомендовал опубликовать работу Гаккеля, чтобы дать толчок методологическому развитию и способствовать «известному буксированию мысли в отношении проходимости льда, что безусловно нужно приветствовать»⁷²⁶.

Доклад самого Н. И. Евгенова на данном заседании касался обзора состояния льдов всех арктических морей в навигацию 1936 года, где работали советские суда. На основе данного сообщения было сделано заключение об эффективности долгосрочных ледовых прогнозов, которые для навигации 1936 г. были даны Н. Н. Зубовым и В. Ю. Визе. Учитывая богатейший опыт Евгенова в деле наблюдения льдов благодаря большой практике плавания в арктических морях и проведении ледовых разведок, неудивительно, что подобный доклад был доверен именно ему. Н. И. Евгений в целом положительно оценил сделанные долгосрочные ледовые прогнозы как «новый шаг вперед в области советского изучения льдов». Однако им было также отмечено, что прогнозы оказались успешными не для всех арктических морей, и гидрограф отметил нехватку знаний о сравнительных характеристиках льдов, из-за чего в прогнозах высока доля субъективизма⁷²⁷. Помимо публикации работы Я. Я. Гаккеля, Евгений также предложил издать кроме ежегодных материалов по ледовым прогнозам сокращенный сборник по данной теме с картами и без деталей. Заседание в целом поддержало идею такого издания в виде отдельной брошюры, быстро составленной и напечатанной, чтобы она могла с пользой служить мореплавателям уже в навигацию 1937 года. Подобный опыт был знаком Н. И. Евгенову, когда при его участии в срочном порядке было вручную отпечатано издание материалов по лоции Карского моря и Новой Земли для Карской экспедиции 1929 г., которое значительно помогло в проводке судов экспедиции.

⁷²⁶ ЦГАНТД СПб. Ф. Р-369. Оп. 11. Д. 165. Л. 6.

⁷²⁷ Там же. Л. 19–19 об.

Межведомственное бюро ледовых прогнозов просуществовало до 1938 г. и, выполнив свое назначение в распределении задач по ледовым прогнозам, было ликвидировано. Обязанности по созданию ледовых прогнозов для обеспечения арктической навигации были возложены на Всесоюзный арктический институт, как учреждение с широкой научной базой, способный выработать соответствующую методологию и повысить эффективность подобного прогнозирования.

В конце 1930-х гг. Н. И. Евгенов вернулся к деятельности по разработке номенклатуры и терминологии льдов, окончательно закрепив за собой роль ведущего ледового специалиста в Арктике и разработчика классификации ледяных образований. Фактически Николай Иванович продолжил исследования, в которых он участвовал с середины 1920-х гг. во время работы в ГУ ВМС над «Альбомом ледовых образований», изданного в 1930 г.

В 1937 г. вышел альбом карт состояния льда в морях Арктики в навигацию 1936 г., в котором Евгенов выступил в качестве редактора⁷²⁸. В 1938 г. Межведомственным бюро ледовых прогнозов была одобрена новая редакция номенклатуры, предложенная Н. И. Евгеновым и В. Ю. Визе⁷²⁹. На основе данной номенклатуры в 1939 г. был издан новый альбом ледовых образований за авторством Я. Я. Гаккеля и А. Ф. Лактионова под редакцией В. Ю. Визе⁷³⁰. Однако стать автором данной работы Н. И. Евгенов уже не смог из-за ареста в ходе массовых репрессий 1937–1938 гг. Выйдя на свободу в послевоенное время, Николай Иванович вернулся к подобным исследованиям и возглавил процесс по выработке обновленной терминологии и классификации льдов.

К концу 1930-х гг. Н. И. Евгенов уже являлся одним из ведущих гидрографов страны, и в 1937 г. ему была присуждена степень доктора географических наук. По совокупности научных работ, центральное место среди которых заняла «Лоция Карского моря и Новой Земли», Евгенову без защиты

⁷²⁸ Альбом карт состояния льда в северных полярных морях в навигацию 1936 года / Гидрогр. упр. Главсевморпути при СНК СССР. Л., 1937.

⁷²⁹ Классификация и терминология льдов, встречающихся в море. / Гл. упр. гидрометеорол. службы при Совете Министров СССР. Гос. океаногр. ин-т. Л., 1954. С. 3.

⁷³⁰ Альбом ледовых образований / под общ. ред. В. Ю. Визе; сост. Я. Я. Гаккель и А. Ф. Лактионов. Л., 1939.

была присвоена степень доктора географических наук. Об этом свидетельствуют отзывы академика Ю. М. Шокальского и профессора К. М. Дерюгина – председателя Ученого совета Государственного гидрологического института, на заседании которого и была присуждена докторская степень.

Исполняющий обязанности начальника Гидрографического управления Главсевморпути (впоследствии – начальник ГУ ГУСМП) Иннокентий Михайлович Суслов для подтверждения права получения докторской степени дал Н. И. Евгенову следующую характеристику: «На сегодняшний день не существует ни одной морской карты Арктики, ни одной лоции, которые делались бы без участия Н.И. Евгенова. Сотни таких карт и все без исключения лоции в большинстве своем составлены или под руководством или лично им. Успешное развитие Карских экспедиций, а впоследствии Карских операций, в смысле обеспечения безопасного кораблевождения по Карскому морю к устьям Сибирских рек, обеспечил в значительной мере также тов. Евгений за период 1920-1927 годы»⁷³¹. Также Суслов отметил, что Евгений на протяжении ряда лет являлся инициатором в разработке планов, имеющих оборонное значение, которые утверждались Наркоматом Обороны и лично К. Е. Ворошиловым, исполняемые под научным руководством Евгенова. Однако более подробных сведений относительно участия Евгенова в военно-стратегическом планировании Суслов не приводит.

Данная характеристика подводит итог деятельности гидрографа Н. И. Евгенова на момент конца 1930-х гг. Николай Иванович за период работы в Гидрографическом управлении Главсевморпути провел масштабную научно-организационную исследовательскую работу по изучению гидрографических и гидрометеорологических условий Северного морского пути, морей Арктики в целом. Он сыграл ведущую роль в налаживании научно-исследовательской работы ГУ ГУСМП (особенно в первые годы), почти ежегодно выпускал научные работы, участвовал в дополнении и обновлении «Лоции Карского моря и Новой Земли», созданной им еще в 1930 г. Однако помимо работы в стенах

⁷³¹ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728 оп.1-88 д. 697000. Л. 1.

самого Гидрографического управления Главсевморпути, Н. И. Евгенов на протяжении 1934–1938 гг. активно участвовал в научно-экспедиционной деятельности на ледоколе «Красин» и ледокольном пароходе «Садко», что отдельно рассматривается в следующем параграфе.

3.2. Во главе гидрографических исследований в экспедициях ГУСМП на ледоколе «Красин» и ледокольном пароходе «Садко» (1934–1938 гг.)

Во время работы в Гидрографическом управлении Главсевморпути в периоды арктической навигации Н. И. Евгенов несколько раз участвовал в экспедициях в роли заместителя начальника экспедиции научной или гидрографической частям. В данном параграфе рассматривается исследовательская и организационная деятельность Николая Ивановича в экспедиции на ледоколе «Красин» (1934) и высокоширотных экспедициях на л/п «Садко» (1935, 1937–1938).

Участие в экспедиции на ледоколе «Красин» (1934)

Экспедиция на ледоколе «Красин» была направлена на спасение 104 участников экспедиции на пароходе «Челюскин», который затонул 13 февраля 1934 г. в Чукотском море во время совершения сквозного рейса по Северному морскому пути⁷³². На следующий день в связи с гибелью парохода председатель Арктической правительственной комиссии С. С. Каменев созвал совещание в Кремле. В итоге 14 февраля 1934 г. постановлением СНК СССР была организована Правительственная комиссия под руководством члена Политбюро ЦК ВКП(б) В. В. Куйбышева, отвечавшая за планирование спасательной операции⁷³³. Было принято решение об эвакуации челюскинцев со

⁷³² Подробнее об экспедиции п/х «Челюскин» см.: Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 106–150.

⁷³³ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 130.

льдины с помощью авиации, а 2 марта 1934 г. Совет труда и обороны принял решение об отправке в зону кораблекрушения ледокола «Красин»⁷³⁴. Это было сделано на случай безуспешного спасения челюскинцев с помощью самолетов и по причине возможного таяния льдины, на которой расположился лагерь Шмидта.

На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) от 15 марта был определен первоначальный маршрут ледокола через Суэцкий канал, Владивосток и Берингов пролив. Однако 20 марта на заседании Политбюро маршрут изменили: теперь «Красин» должен был совершить переход из Атлантического в Тихий океан через Панамский канал и прибыть в Арктику через Берингов пролив. Начальником экспедиции был назначен инспектор Морских сил РККА Петр Иванович Смирнов, Н. И. Евгенов – руководителем научной части, П. А. Пономарев – капитаном ледокола.

Выходу «Красина» на спасение челюскинцев предшествовали выбор конкретного ледокола, его подготовка и ремонт. Все арктические ледоколы СССР находились в его западных портах, а ледорез «Ф. Литке» вернувшийся во Владивосток после Северо-восточной экспедиции Наркомвода требовал длительного ремонта. В Ленинграде находились два линейных ледокола – «Ермак» и «Красин». Для принятия решения об участии одного из них в спасательной операции было созвано специальное совещание, в котором Н. И. Евгенов также принимал участие⁷³⁵. Выбор был сделан в пользу ледокола «Красин» и 2 марта 1934 г. решение об этом было принято Советом труда и обороны. Отметим, что в период навигации 1933 г. «Красин» уже участвовал в проводке «Челюскина» в Карском море и после тяжелой навигации вернулся в Ленинград, где встал на ремонт. В течение 20 дней, ранее планируемых сроков, на Балтийском заводе и в доке Кронштадтского морского завода судно было отремонтировано, однако ремонт, вероятно, не был капитальным⁷³⁶.

⁷³⁴ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Ледокол «Красин»... С. 169.

⁷³⁵ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-24. Оп. 2В-1. Д. 824.

⁷³⁶ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Ледокол «Красин»...С. 170.

На помощь челюскинцам «Красин» вышел из Кронштадта 23 марта 1934 г., 20 апреля ледокол прошел Панамский канал, а 13 мая вошел в Берингово море. Это был первый опыт перехода арктического ледокола через широты близкие к экватору, впервые ученые узнали о работе ледокола во время длительного плавания в тропических морях⁷³⁷. Спасти людей из лагеря Шмидта «Красин» не успел: они были эвакуированы силами авиации в течение 5 марта – 13 апреля 1934 г., а к местам эвакуации (бухта Провидения, залив Лаврентия) были направлены пароходы «Смоленск» и «Сталинград».

Тем не менее, ледокол «Красин» сыграл важную роль в спасательной операции и помог выбраться из льдов в Беринговом море пароходу «Сталинград» (капитан П. В. Сиднев), осуществив его дальнейшую проводку в бухту Провидения 18 августа⁷³⁸. Море к северу от параллели 62,5° с. ш. на пути к бухте было чистым ото льда, и здесь удалось провести несколько гидрологических глубоководных станций, а также гидробиологические сборы. По замечанию Н. И. Евгенова подобные исследования были проведены в этих водах впервые⁷³⁹. Далее ледокол провел «Сталинград» в село Уэлен, прибыв в пункт назначения 21 мая, еще до начала арктической навигации, что стало самым ранним посещением судами Берингова пролива⁷⁴⁰. Здесь пароход запланировано выгрузил продовольствие для челюскинцев и местного населения.

После «Красин» направился в Ном, которого достиг 22 мая и эвакуировал летчика М. Т. Слепнева вместе с его самолетом, затем взяв курс на Петропавловск-Камчатский. У мыса Наварин «Красин» вновь помог выйти из льдов пароходу «Сталинград» и 29 мая ледокол прибыл в Петропавловск-Камчатский⁷⁴¹. На следующий день туда прибыл пароход «Смоленск», на борту которого находились челюскинцы (всего – 101 человек), эвакуированные из бухты Провидения и залива Лаврентия⁷⁴². Встреча

⁷³⁷ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Ледокол «Красин»... С. 173.

⁷³⁸ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин» в Северовосточный район Советской Арктики в 1934 году // Бюллетень Арктического института. 1935. № 1–2. С. 6.

⁷³⁹ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин»... С. 6.

⁷⁴⁰ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 142.

⁷⁴¹ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин»... С. 7.

⁷⁴² Все челюскинцы на «Смоленске» // Красный Север. 1934. № 112. 16 мая.

челюскинцев ознаменовалась торжественными мероприятиями: состоялось праздничное чествование спасенных людей, и в том же году в Петропавловске улицу Никольскую переименовали в улицу Красинцев.

В ходе спасательной экспедиции на «Красине» под руководством Н. И. Евгенова помимо гидрологических исследований, проводились попутные гидрометеорологические наблюдения. Их осуществляли опытные ученые – давние коллеги Евгенова по предыдущим полярным экспедициям. Заведующий геофизическим сектором ВАИ Вл. А. Березкин отвечал в экспедиции за синоптическое обслуживание, метеорологические и актинометрические наблюдения, активно принимал участие в гидрологических работах⁷⁴³. Основные работы по гидрологии выполнял сотрудник Государственного гидрологического института Г. Е. Ратманов, а также профессор кафедры кораблеводства военно-морской академии гидрограф Н. А. Сакеллари⁷⁴⁴. К гидрохимическим работам привлекался многократный участник Карских экспедиций, судовой врач А. С. Чечулин, имевший опыт данных наблюдений. В результате гидрологических исследований были сделаны 10 гидрологических станций с отбором проб воды, наблюдениями над элементами волн, испарениями и т.д.

На этом спасательная экспедиция ледокола «Красин» была завершена, после чего последовали награждения участников экспедиции. «За выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранение научных материалов экспедиции» 15 июня 1934 г. П. Н. Смирнов и капитан ледокола П. А. Пономарёв были награждены орденами Красной Звезды, а заместитель по научной части Н. И. Евгенов и гидрограф Н. А. Сакеллари – грамотами ЦИК СССР⁷⁴⁵. Некоторым красинцам были вручены памятные подарки.

В виду оставшегося времени навигации начальник экспедиции П. С. Смирнов получил новое задание. Необходимо было снять с острова Врангеля зимовщиков, чья эвакуация была безуспешной с 1932 г., где уже пять

⁷⁴³ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин»... С. 11.

⁷⁴⁴ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Ледокол «Красин»... С. 173.

⁷⁴⁵ Там же. С. 174.

лет зимовал А. И. Минеев со своей супругой В. Ф. Власовой (на пятую зимовку с ними оставались радист Траутман и бортмеханик Демидов за моториста)⁷⁴⁶. К поселению на острове Врангеля безуспешно пытались подойти в 1931 г. шхуна «Чукотка», в 1932 – п/х «Совет», и лишь благодаря воздушной операции, организованной совместными усилиями А. И. Минеева, Н. И. Евгенова и С. В. Обручева, удалось снять часть зимовщиков. В 1933 г. пароходу «Челюскин» не удалось эвакуировать партию Минеева, поэтому в 1934 г. эта задача была возложена на ледокол «Красин».

Помимо эвакуации, необходимо было произвести навигационно-гидрографические исследования в Чукотском море и восточной части Восточно-Сибирского, в районе «белых пятен» у островов Врангеля и Геральд, а также помочь при необходимости судам в данной акватории. Для проведения ледовой авиаразведки и получения ледовой информации на борт ледокола была принята летающая лодка Heinkel HD-55 (летчик – Ф. И. Рожанский, бортмеханик – П. Осколков)⁷⁴⁷. Перед новым рейсом «Красина» произошли некоторые изменения в составе экспедиции: ученые Г. Е. Ратманов и Н. А. Сакеллари выбыли в Ленинград, а обязанности гидролога были полностью возложены на А. С. Чечулина. 1 августа ледокол «Красин» вышел во второе плавание.

Н. И. Евгенов освещал происходящее в экспедиции, отправляя телеграммы в газету «Известия», которые сохранились в его личном фонде в РГАЭ. В них он сообщал о ходе плавания, ледовой обстановке и разгрузочных операциях на острове Врангеля. Сначала «Красин» продвигался к острову Геральд, на пути встречая в основном пространства свободной ото льда воды. В одной из телеграмм Николай Иванович объяснял благоприятную ледовую обстановку, направлением ветви теплого течения из Берингова моря на север, что подтверждали произведенные экспедицией в этих водах гидрологические станции⁷⁴⁸.

⁷⁴⁶ Минеев А. И. Пять лет на острове Врангеля. Л., С. 389.

⁷⁴⁷ Емелина М. А., Савинов М. А., Филин П. А. Ледокол «Красин»... С. 175.

⁷⁴⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 12. Л. 2.

Посещение острова Геральд и прибытие на остров Врангеля состоялось 20 августа. С 21 по 30 августа проводились разгрузочные работы в бухте Роджерс, а также произошла смена зимовщиков – были эвакуированы зимовщики А. И. Минеев и его жена В. Ф. Власова, радист Иванов и моторист Демидов. На борт «Красина» также погрузили запасы пятилетнего промысла – более 2000 шкурок песцов и 600 шкур белых медведей⁷⁴⁹. События происходившее во время стоянки «Красина» в бухте Роджерс Н. И. Евгенов также осветил в своих телеграммах газете «Известия». Здесь речь идет об организации разгрузочных операций, строительстве в поселке домов для новых переселенцев (в т. ч. эскимосов), новых радиомачт и т.д.⁷⁵⁰. Николай Иванович отметил, что с поселения на острове Врангеля в качестве экспорта были получены шкуры белых медведей и песцов, бивни мамонта и моржей. Также Евгенов отметил, что 29 августа вдоль островной кромки обходил остров Врангеля американский пароход «Виктория»⁷⁵¹. Это было важное замечание, учитывая, что еще недавно на остров Врангеля претендовали канадская и американская стороны.

После продолжительной стоянки в бухте Роджерс, разгрузочных операций и смены зимовщиков началась научная часть экспедиции. К гидрологическим работам на «Красине» приступили 31 августа, их целью было исследование в навигационно-гидрографическом отношении «белого пятна» к югу от острова Врангеля, в проливе Лонга⁷⁵². От мыса Блоссом острова Врангеля к материковому мысу Биллингса был частично выполнен гидрологический разрез, после чего ледокол пошел в восточную часть Восточно-Сибирского моря с целью проследить проникновение в него теплого течения из Чукотского моря. К южному берегу острова Геральд «Красин» подошел 9 августа, куда была отправлена пешая партия, которая провела геологоразведку и маршрутную съемку юго-восточной части острова. Участники экспедиции обновили знак с

⁷⁴⁹ Белинский Н. А., Истошин Ю. В. Моря, омывающие берега Советского Союза. М., 1956. С. 63.

⁷⁵⁰ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 12. Л. 3.

⁷⁵¹ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин»... С. 8.

⁷⁵² Там же.

флагом, установленный здесь во время экспедиции Г. А. Ушакова 1926 г. на пароходе «Ставрополь».

После начавшегося похолодания «Красин» отошел к югу от острова Геральд. Во время экспедиции неоднократно проводилась авиационная ледовая разведка. Как отмечал Н. И. Евгенов, 11 сентября самолет провел «смелую разведку» к северу от островов Геральд и Врангеля в сложных метеоусловиях, которые выразились в виде сильной облачности⁷⁵³. По этой причине самолет приземлился не у острова Геральд, а у бухты Роджерс, и ледоколу «Красин» пришлось идти на соединение с летающей лодкой. Только 17 августа из-за штормов, невозможности проведения дальнейших исследований и принятия самолета на борт, «Красин» покинул бухту Роджерса. После отхода от острова Врангеля на ледоколе исследования удалось возобновить: были проведены гидрографические работы от мыса Шмидта вдоль побережья лагуны реки Амгуэмы, далее от берегов Аляски между мысами Ледяной и Либерн к мысу Онман (район Колючинской губы) был сделан гидрологический разрез⁷⁵⁴. 26 сентября «Красин» достиг села Уэлен, после чего были сделаны 3 гидрологические станции поперек Берингова пролива, выполнен гидрологический разрез от мыса Принца Уэльского к бухте Провидения. На этом полярное плавание экспедиции было завершено, и 21 октября «Красин» прибыл во Владивосток.

Н. И. Евгенов подвел итоги научных исследований в своей статье, посвященной этому длительному плаванию⁷⁵⁵. Во время работ ледокола было пройдено в Чукотском и Восточно-Сибирском морях 2600 миль, взято около 400 глубин, сделано 115 глубоководных гидрологических станций, во время которых изучались течения, соленость, температура воды. На некоторых станциях проводились гидробиологические сборы, было отобрано 90 проб грунта. Фиксировались местоположения льдов и определение его характеристик: толщины, газовый состав и т.д.

⁷⁵³ Евгенов Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин»... С. 10.

⁷⁵⁴ Там же.

⁷⁵⁵ Там же. С. 10–11.

Научные исследования, которые проводились под руководством Н. И. Евгенова в 1934 г. в Восточно-Сибирском и Чукотском морях были продолжены океанографом Г. И. Ратмановым в следующем году во время экспедиции под руководством Д. П. Дуплицкого.

После экспедиции Н. И. Евгенова ожидала масштабная работа по обработке полученных данных, в первую очередь, нацеленная на создание материалов по лоции вод у островов Врангеля и Геральд для развития навигации в этом районе. Прежде чем перейти к созданию Евгеновым этих материалов, необходимо охарактеризовать состояние картографических материалов и лоций этого района в 1930-е гг. Николай Иванович отмечал, что имеющиеся в то время карты этих островов нельзя считать отвечающими современным требованиям из-за недостаточности астропунктов, по которым эти острова положены на карты, и несогласованность с маршрутной съемкой побережий⁷⁵⁶. Местоположение названных островов отличалось и относительно зарубежных, в первую очередь, английских карт. По его мнению, было необходимо определить новые астрономические пункты на побережьях островов Врангеля и Геральд, и заключил, что «только тогда Советская власть получит надлежащую советскую карту»⁷⁵⁷.

По итогам экспедиции на ледоколе «Красин» в 1937 г. Н. И. Евгеновым были изданы материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд⁷⁵⁸. Относительно материалов по лоции этого района до 1937 г. наблюдалась нехватка подробных навигационно-гидрографических данных.

Первые немногочисленные сведения по лоции острова Врангеля и Геральд были изданы в начале XX в. Так, в 1909 г. в России была издана 4-я часть «Лоции северо-западной части Восточного океана», составленная капитаном 2 ранга

⁷⁵⁶ Евгенов Н.И. К картографии района островов Врангеля и Геральд / Северный морской путь. № 3, 1935. С. 80.

⁷⁵⁷ Там же. С. 86.

⁷⁵⁸ Евгенов Н. И. Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд. Л., 1937.

С. Р. Де-Ливроном и полковником флотских штурманов М. А. Клыковым⁷⁵⁹. В 1912 г. были выпущены материалы по лоции Северного Ледовитого океана от мыса Дежнева до устья Колымы, составленные по итогам работы ГЭСЛО в 1910 и 1911 гг. их участником, старшим лейтенантом Б. В. Давыдовым⁷⁶⁰. В 1917 г. в САСШ (США) и Великобритании были изданы собственные арктические лоции (Arctic Pilot). Американская лоция⁷⁶¹ содержит сведения обо всей трассе Северного морского пути, в т.ч., об острове Врангеля и острове Геральд. Английская лоция⁷⁶², основанная на материалах лоций Давыдова, Де-Ливрона и Клыкова, почти не содержала новых сведений⁷⁶³.

После установления советской власти издание лоций, затрагивающих район акваторий островов Врангеля Геральд, продолжилось. В 1922 г. в журнале «Записки по гидрографии» были выпущены «Материалы по лоции Сибирского моря» за авторством гидрографа К. К. Неупокоева⁷⁶⁴. На тот момент это была самая подробная лоция, давшая описание пути от мыса Дежнева до мыса Челюскин. В том числе здесь были представлены краткие описания островов Врангеля и Геральд, а также акватория пролива Лонга. В 1929 г. А. П. Соколовым тоже были изданы материалы по лоции Сибирского моря⁷⁶⁵, которые в основном содержали сведения о районе от устья Колымы до устья Лены, а также описание острова Врангеля и его водного района. Эта лоция также ссылается на материалы Н. И. Евгенова, касающиеся исследований Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1920–1921 гг., а сам Соколов выражал благодарность Евгенову и другим авторам, чьи работы были использованы.

⁷⁵⁹ Де-Ливрон С., Клыков М. А. Лоция северо-западной части Восточного океана. // Ч. 4: Берингово море с проливом Беринга: западный берег Берингова моря и пролива Беринга от мыса Лопатка до мыса Северного с островами св. Лаврентия, Геральд и Врангеля, и восточный и южный берега Берингова моря и пролива Беринга от мыса Барроу до полуострова Аляска с островами св. Матвея, Нунивок, Прибылова, Алеутскими и Командорскими. СПб., 1909.

⁷⁶⁰ Давыдов Б. В. Материалы для изучения Северного Ледовитого океана от мыса Дежнева до реки Колымы, собранные в 1910 и 1911 годах Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана в составе транспортов "Таймыр" и "Вайгач": материалы по лоции. СПб., 1912.

⁷⁶¹ Arctic pilot. Volume I. Coast of Russia from Voriema or Jacob River in Europe to East Cape, Bering Strait, including off-lying islands. Washington, 1917.

⁷⁶² Arctic Pilot. Third Edition. London, 1918.

⁷⁶³ Соколов А. П. Материалы по лоции Сибирского моря. Л., 1929. С. 6.

⁷⁶⁴ Неупокоев К. К. Материалы по лоции Сибирского моря // Записки по гидрографии. Т. 46 [Приложение]. Петроград, 1922. С. 1–53.

⁷⁶⁵ Соколов А. П. Материалы по лоции Сибирского моря. Л., 1929.

Однако перечисленные лоции содержат крайне ограниченные сведения об акватории островов Врангеля и Геральд, что указывает на малую изученность этого региона до начала 1930-х гг. «Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд» Н. И. Евгенова, изданные Гидрографическим управлением Главсевморпути, в корне исправили сложившуюся ситуацию. Фактически это была первая лоция данного района, которая содержала подробные и комплексные сведения о нем, став основным руководством по судоходству в этой части Арктики и итогом исследовательской работы Николая Ивановича в этих водах.

Участие в высокоширотных экспедиция на л/п «Садко» (1935, 1937–1938)

Следующей экспедицией, в которой принял участие Н.И. Евгенов, стала первая советская высокоширотная экспедиция СССР на ледокольном пароходе «Садко» в 1935 г. С началом 1930-х гг. СССР приступил к изучению морей Арктики не только в водах, прилегающих к берегам европейской части и Сибири, но и в более северных широтах. В 1929 г. экспедицией на л/п «Г. Седов» под руководством О. Ю. Шмидта была установлена на тот момент самая северная в мире полярная станция на острове Гукера (Земля Франца-Иосифа). В 1930 г. на этом же ледокольном пароходе проходили исследования в северной части Карского моря и открыты новые острова Шмидта, Визе, Воронина, архипелаг Седова и др. В 1932 г. по программе 2 Международного полярного года (МПГ) проходили исследования на л/п «Таймыр» в северной части Карского моря, а научные суда «Персей» и «Николай Книпович» провели исследования в районе мыса Южного архипелага Шпицбергена.

Океанолог В. Ю. Визе отмечал, что задачей готовящейся экспедиции «являлось изучение пограничной зоны между морями, расположенными на континентальной отмели, и глубоководным Полярным бассейном, в связи с чем экспедиция и получила название "высокоширотной"»⁷⁶⁶. Особый интерес

⁷⁶⁶ Визе. В. Ю. Моря советской Арктики... М., Л., 1948. С. 160.

вызывала природа ледообразования в арктических морях, объяснение которого пытались найти в высоких широтах Арктики. Это оказало влияние и на подходы к освоению самого Северного морского пути, когда маршрут вдоль северных берегов Евразии не считался единственным из возможных. После проведения 2 МПГ появились различные теории относительно более эффективного судоходства в высоких широтах. В частности, океанолог Н. Н. Зубов вновь поднял вопрос о существовании Северо-восточной полыньи, которая теоретически могла дать возможность судоходству в высоких широтах. Однако Н. Н. Зубов считал, что это требует детального изучения и подведения теоретической базы, и рекомендовать плавание подобным путем он не может⁷⁶⁷.

Более смелым по своему замыслу был проект капитана дальнего плавания, командира экспедиционного судна «Книпович», и научного сотрудника Государственного океанографического института С. В. Попова. Данный проект предусматривал, что высокие широты могут быть пригодными для судоходства и представлял план «Северного варианта» Северного морского пути. Проект С. В. Попова обсуждался во многих научных учреждениях страны и был одобрен в августе 1933 г. на расширенном совещании ВАИ и ГУ ГУСМП, где присутствовали многие видные ученые⁷⁶⁸. Н. И. Евгенов также присутствовал на данном совещании 7 августа 1933 г. и даже подробно изложил «Записку об использовании северного варианта Северо-восточного прохода» авторства С. В. Попова⁷⁶⁹.

В том же году последовала публикация этого проекта в журнале «Записки по гидрографии», с приложенной картой Северного варианта Севморпути⁷⁷⁰. Маршрут был описан следующий: Мурманск – остров Рудольфа (I этап) – Северная Земля (II этап) – устье Лены – Берингов пролив (III этап). По мнению Попова, данный маршрут вне береговой полосы позволял судам встречать меньше льдов чем у берегов Западной и Восточной Сибири и в целом являлся

⁷⁶⁷ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 294.

⁷⁶⁸ Там же. С. 295.

⁷⁶⁹ Там же. С. 294.

⁷⁷⁰ Попов С. В. Проблема Северо-восточного прохода // Записки по гидрографии. 1933. № 6. С. 5–20.

более пригодным вариантом Северного морского пути. По мнению автора проекта, это было обусловлено течением Гольфстрима, которое доходило до северной оконечности Шпицбергена, Северной Земли и Восточной Сибири. Важно сказать, что по мнению С. В. Попова, между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей несколько севернее могли находиться неизвестная земля и район не открытых островов⁷⁷¹. К указанной статье в «Записках по гидрографии» была помещена карта Северного варианта Северного морского пути, где были обозначены районы предполагаемых земель. Возможные географические открытия являлись одним из поводов для организации высокоширотных экспедиций на л/п «Садко». Таким образом, основными причинами организации первой советской высокоширотной экспедиции являлись: исследования в центральном Полярном бассейне, поиск оптимального варианта Северного морского пути и возможные географические открытия в высоких широтах.

Руководителем экспедиции был назначен полярный исследователь Георгий Алексеевич Ушаков. Заместителем начальника экспедиции по научной части был назначен океанолог Николай Николаевич Зубов, Николай Иванович Евгенов – руководителем гидрографической части. В качестве судна был выбран ледокольный пароход «Садко», капитаном которого был назначен Николай Михайлович Николаев, с которым Евгенов был знаком⁷⁷² по Северо-восточной полярной экспедиции Наркомвода. Ледокольный пароход был оборудован эхолотом, на его борту располагалось 5 научных лабораторий. Для проведения ледовой авиаразведки в экспедицию было направлено авиазвено из двух самолетов (Ш-2, КР-1), которое возглавлял известный полярный летчик М. С. Бабушкин, вторым летчиком являлся Г. П. Власов. По данным Н. И. Евгенова, всего на «Садко» в море шли 78 человек⁷⁷³ (по данным историка

⁷⁷¹ Попов С. В. Проблема Северо-восточного прохода... С. 11.

⁷⁷² Н. И. Евгенов был также знаком с отцом Н. М. Николаева – полярным капитаном М. В. Николаевым, под руководством которого Николай Иванович участвовал в Карской товарообменной экспедиции 1925 г.

⁷⁷³ Евгенов Н. И. Высокоширотная экспедиция на л/п «Садко» // Бюллетень Арктического института. 1935. № 10. С. 322.

М. И. Белова – 72 человека⁷⁷⁴), среди которых было много известных ученых (Вс. А. Березкин, А. Ф. Лактионов, Вл. А. Березкин, М. М. Ермолаев и др.).

Ход экспедиции и проведенные исследования достаточно хорошо освещены в литературе и опубликованных источниках, поэтому ограничимся перечислением основных событий данного плавания⁷⁷⁵. Ледокольный пароход «Садко» вышел из Архангельска 8 июля 1935 года в Мурманск, который покинул 12 июля и направился в высокие широты. Сначала был сделан гидрологический разрез от мыса Нордкап на севере Скандинавии до южного мыса архипелага Шпицберген – Зюйдкап, после чего экспедиция направилась в Гренландское море. Здесь с 17 июля начались океанографические работы: сделаны глубоководные гидрологические станции и проведено исследование положения кромки льда, которой «Садко» достиг 19 июля. Не входя во льды, ледокольный пароход повернул к Шпицбергену и взял курс на советский шахтерский поселок Баренцбург, куда прибыл 22 июля для бункеровки. В фондах Российского государственного музея Арктики и Антарктики сохранилась фотография, на которой Н.И. Евгенов был запечатлен на данном архипелаге у фонтана поселка Баренцбург⁷⁷⁶.

Покинув 29 июля поселок, экспедиция вновь продолжила исследования в северной части Гренландского моря. Далее был совершен обход Шпицбергена с севера до его северо-восточного мыса Ли-Смит, которого «Садко» достиг в начале августа. Вскоре судно начало встречать более тяжелые льды и с 10 по 14 августа дрейфовало со льдами на северо-запад.

В это время были предприняты полеты для поисков гипотетической Земли Джиллиса к северу от Шпицбергена. Н. И. Евгенов указывал, что в 1928 г. ледокол «Красин» обследовал эту часть моря, которая на английских картах была отмечена с пунктирными очертаниями предполагаемой земли, но судно не

⁷⁷⁴ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 298.

⁷⁷⁵ Подробнее об экспедиции см.: Визе. В. Ю. Моря советской Арктики... М., Л., 1948. С. 160–162; Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 297–303; Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 112–116.

⁷⁷⁶ Фонды РГМАА. О-10637/9: Советский угольный рудник и поселок Баренцбург. В рабочем поселке советского рудника.

обнаружило его⁷⁷⁷. Также он отметил, что экспедиция на «Садко» руководствовалась другими источниками, например, данными С. О. Макарова после похода на «Ермаке» к северу от Шпицбергена в 1899 году. В итоге совместный полет М. С. Бабушкина и Г. А. Ушакова, во время которого был достигнут 82° северной широты, из-за сильного тумана не позволил выяснить существует эта земля-призрак или нет⁷⁷⁸.

В районе Шпицбергена экспедиция долго оставаться не могла и двигалась на восток, однако из-за тяжелых льдов продвижение не удавалось и вскоре «Садко» продолжил следовать вдоль юго-восточных берегов Шпицбергена. Попутно экспедиция производила океанографические станции через каждые 30 миль. После выхода судна к чистой воде Баренцева моря л/п «Садко» был вынужден повернуть к Новой Земле, в Русскую Гавань, где была произведена перегрузка угля с борта ожидавшего парохода «Спартак». Стоянка у Новой Земли продлилась с 21 по 24 августа, после чего ледокольный пароход вновь вышел в высокие широты, чтобы осветить большое «белое пятно» между архипелагами Земля Франца-Иосифа и Северная Земля.

Через пять дней экспедиция достигла острова Грэм-Белл в восточной части Земли Франца-Иосифа. Район к востоку от этого архипелага всегда считался одним из наиболее недоступных, но летом 1935 г. оказался вполне доступен для ледокольного судна, что позволило произвести комплексные исследования малоизученного района Арктики. После этого экспедиция вновь двигалась на восток к Северной Земле, и 1 сентября 1935 г. в северной части Карского моря был обнаружен неизвестный остров, названный в честь начальника экспедиции Г. А. Ушакова. На остров отправились несколько участников экспедиции для поднятия советского флага. По утверждению Н. Н. Евгеновой, Николай Иванович вместе с одним из помощников выполнил опись этого острова, который оказался небольшим по размерам с куполообразной ледяной шапкой, и на следующий день нанесли его на карту⁷⁷⁹. После описания его

⁷⁷⁷ Евгенов Н. И. Высокоширотная экспедиция на л/п «Садко»... С. 324.

⁷⁷⁸ Там же.

⁷⁷⁹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты...С. 114–115.

западного, северного и восточного берегов стало очевидно, что это небольшой остров овальной формы, почти полностью покрытый ледниковым щитом. Он располагался в центре мелководья, которое получило наименование «мелководье "Садко"».

После этого 8 сентября «Садко» достиг мыса Литвинова на Северной Земле, где были открыты три небольших низменных островка, на одном из которых был установлен навигационный знак. 12 сентября экспедиция достигла мыса Молотова (с 1959 г. – мыс Арктический) – самой северной точки СССР. До этого он посещался лишь дважды: в 1913 г. ГЭСЛО, когда был открыт «Коронный мыс», названный по ходатайству Б. А. Вилькицкого мысом Жохова⁷⁸⁰ и в 1932 г. – экспедицией на л/п «А. Сибиряков» во время первого в истории сквозного плавания по Северному морскому пути за одну навигацию. К северо-западу от этого мыса экспедиция на л/п «Садко» обнаружила обрыв материковой отмели, когда глубина всего за 10 миль изменилась с 360 до 2200 метров⁷⁸¹. Обнаружив во льдах пространство чистой воды, «Садко» достиг 82°41' северной широты, установив рекорд свободного плавания в Арктике. Здесь была выполнена полная океанографическая станция и измерена глубина 2365 метров. До этого в столь высоких широтах исследования проводились лишь в конце XIX в. во время экспедиции на судне «Фрам» (1893–1896).

После этого экспедиция проследовала вдоль кромки льда на юго-запад и вновь вышла на мелководье с восточной стороны, к которой ранее не могла пробиться из-за льдов. Однако попытки пройти на север в глубоководную часть океана из-за льдов не удались и, достигнув вновь острова Грэм-Белл, «Садко» начал постепенно возвращаться. По воспоминаниям Н. Н. Евгеновой, Николай Иванович сделал судовую опись восточного берега острова Грэм-Белл⁷⁸². Пройдя к острову Визе, судно вскоре достигло мыса Желания, и вдоль

⁷⁸⁰ Рыбин В. В. Две новые легенды о Северной Земле // Портал GoArctic. [Электронный ресурс]. URL: <https://goarctic.ru/kultura/dve-novye-legendy-o-severnoy-zemle/> (дата обращения: 20.08.2025).

⁷⁸¹ Визе. В. Ю. Моря советской Арктики... М., Л., 1948. С. 161.

⁷⁸² Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 116.

восточного побережья Новой Земли экспедиция 25 сентября вышла через пролив Югорский Шар в Баренцево море и вернулась в Архангельск.

После завершения Первой высокоширотной экспедиции на л/п «Садко» Н. И. Евгенов занялся обработкой полученных материалов и выпустил несколько публикаций. В 1935 г. в Бюллетене Арктического института вышла статья Евгенова с описанием экспедиции и обобщением ее научно-исследовательских работ⁷⁸³. В ней он подчеркнул важное океанографическое значение экспедиции в изучении Карского моря и его соединения с глубоководной частью Северного Ледовитого океана.

В 1937 г. был издан первый выпуск ежегодника «Наблюдения над состоянием льда в арктических морях», под общей редакцией профессора В. Ю. Визе и Н. И. Евгенова⁷⁸⁴. Ежегодник издавался Главсевморпути при сотрудничестве Гидрографического управления ГУСМП и Всесоюзного Арктического института. Ежегодник включал три части: 1 – Ледовых наблюдений на полярных станциях, 2 – ледовых наблюдений с судов и самолетов, 3 – общей гидрометеорологической характеристики льдов.

Помимо общего редактирования, Н. И. Евгенов вместе с сотрудниками ГУ УВМС старым сослуживцем П. К. Хмызниковым и Н. Н. Алексеевым, а также сотрудником ВАИ океанографом Я. Я. Гаккелем приняли участие в составлении раздела, касавшегося наблюдений с судов и самолетов. В частности, Николай Иванович составил обзор наблюдений с л/п «Садко», а также с самолетов, расположенных на его борту. Хотя Евгенов не участвовал в полетах во время этой экспедиции, он опирался на данные, представленные их наблюдателями Г. А. Ушаковым, Н. Н. Николаевым, И. Д. Жонголовичем, М. Г. Марковым, а также самими летчиками М. С. Бабушкиным и Г. П. Власовым⁷⁸⁵. Также им был составлен обзор наблюдений с самолета на острове Диксон (летчик – А. Д. Алексеев, летчик – наблюдатель Н. М. Жуков).

⁷⁸³ Евгенов Н. И. Высокоширотная экспедиция на л/п «Садко»...С. 322–328.

⁷⁸⁴ Наблюдения над состоянием льда в арктических морях в зиму 1934/35 года и в навигацию 1935 года / В. Ю. Визе и Н. И. Евгенов. Л., 1937.

⁷⁸⁵ Там же. С. 7 – 8.

Третья часть ежегодника была составлена совместно Евгеновым и Визе. Николай Иванович подготовил общую характеристику ледяного покрова во всех арктических морях, где работала экспедиция на «Садко» – от Гренландского до Чукотского⁷⁸⁶. Владимир Юльевич подготовил обзор состояния льдов в навигацию 1935 г. в зависимости от предшествовавших гидрометеорологических условий. Таким образом, в первом выпуске ежегодника были опубликованы подробные сведения о ледовой обстановке зимы 1934/35 гг. и летне-осенней навигации 1935 г. во всей акватории Северного морского пути, в том числе с обзорами ледовой обстановки в малоизученных высоких широтах. Информация, которую использовали Евгений и Визе во многом была получена во время высокоширотной экспедиции на л/п «Садко».

После успешной экспедиции «Садко» было принято решение продолжить высокоширотные исследования. В 1936 г. состоялась вторая советская высокоширотная экспедиция. Начальником экспедиции на л/п «Садко» был назначен директор ВАИ Р. Л. Самойлович, научное руководство осуществлял его заместитель В. Ю. Визе. Н. И. Евгений в этой экспедиции участие не принимал. В итоге эта экспедиция в высоких широтах фактически не проводилась. По причине сложной ледовой обстановки в Карском море «Садко» был занят проводкой пароходов и только в сентябре был освобожден для проведения научных исследований в районе Земли Франца-Иосифа и северо-западной части Карского моря.

Третья советская высокоширотная экспедиция на «Садко», которая продолжалась с июля 1937 по апрель 1938 гг. по причине вынужденной зимовки, стала заключительной в научно-исследовательской деятельности Н. И. Евгенова. В задачу экспедиции входило продолжение исследований высокоширотных районов Советской Арктики, но в этот раз в ее восточной части. Предполагалось изучение северной части Моря Лаптевых, выяснение вопроса о существовании

⁷⁸⁶ Наблюдения над состоянием льда в арктических морях... С. 261 – 293.

Земли Санникова, который все еще оставался актуальным, а также устройство метеостанции на одном из островов Де Лонга⁷⁸⁷.

Руководителем экспедиции был назначен директор Всесоюзного Арктического института, начальник предыдущей высокоширотной экспедиции на «Садко» Р. Л. Самойлович, капитаном судна – Николай Иванович Хромцов. Научным руководителем экспедиции вновь был назначен В. Ю. Визе, Н. И. Евгенов возглавил гидрографическую часть.

Третья советская высокоширотная экспедиция на л/п «Садко» неоднократно освещалась в литературе⁷⁸⁸. В качестве основных источников по данной экспедиции можно выделить предварительный отчет Р. Л. Самойловича об экспедиции и зимовке трех ледокольных пароходов⁷⁸⁹, а также подробный дневник плавания и зимовки экспедиции Н. И. Евгенова⁷⁹⁰.

26 июля 1937 экспедиция вышла из Архангельска и 14 августа миновала мыс Челюскин. В Море Лаптевых на «Садко» удалось определить по резко увеличивающимся глубинам (до 860 м) материковую ступень, после чего ледокольный пароход вышел в глубоководную часть Северного Ледовитого океана. Так была определена естественная северная граница Моря Лаптевых. 18 августа к востоку от архипелага Северная Земля была обнаружена рекордная глубина – 2381 метр. Были проведены и поиски легендарной Земли Санникова: 23–24 августа был обследован предполагаемый район, однако не обнаружив никаких признаков существования земли между Новосибирскими островами и 76° северной широты, экспедиция двинулась на восток к архипелагу Де Лонга. Экспедиция обошла Новосибирские острова с севера и направилась к острову Генриетты.

25 августа «Садко» подошел к острову Генриетты, где на его северном побережье был поднят флаг СССР, а затем началось строительство

⁷⁸⁷ Визе. В. Ю. Моря советской Арктики... М., Л., 1948. С. 282.

⁷⁸⁸ Подробнее об экспедиции сказано в следующих работах: Визе В. Ю. Третья высокоширотная экспедиция на «Садко» 1937// Проблемы Арктики, 1938, №1. С. 73–77; Визе. В. Ю. Моря советской Арктики... М., Л., 1948. С. 282–284; Белов М. И. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 189–190.

⁷⁸⁹ Самойлович Р. Л. Предварительный отчет по высокоширотной экспедиции 1937–1938 гг. и по зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин», «Седов»: Фонды ААНИИ. Д. О-714.

⁷⁹⁰ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14.

метеостанции, которое завершилось 5 сентября. На первую зимовку оставили 7 человек во главе с Мухановым, и станция на острове Генриетты стала ближайшей к точке Полюса относительной недоступности – одному из самых малоизвестных районов Советской Арктики. На следующий день, 6 сентября, экспедиция высадилась на острове Жанетты и водрузила советский флаг, что стало первым посещением этого острова людьми. Строительство научно-наблюдательной станции на острове Генриетты и водружение советского флага на острове Жанетты сыграло важную роль в закреплении островов Де-Лонга за СССР. После этого были посещены другие острова этой группы, например, остров Жохова, который в 1914 г. открыла Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, в которой участвовал Евгений. С тех пор остров более не посещался. Также была сделана высадка на острове Беннетта и посещен полуостров Фадеевский.

Уже после высадки на острове Жанетты 6 сентября «Садко» начал испытывать нехватку угля, и обследование моря к северо-востоку от острова Генриетты было свернуто для сокращения маршрута. После обследования островов Жохова, Беннетта и полуострова Фадеевского экспедиция 13 сентября зашла в порт Тикси для пополнения запасов угля. В собственных неопубликованных записях Н.И. Евгенов указывал, что во время пребывания л/п «Садко» в бухте Тикси с 13 сентября уже стало очевидно, что план научно-исследовательских работ высокоширотной экспедиции будет в значительной степени свернут⁷⁹¹. От начальника Управления морского и речного транспорта ГУСМП (г. Москва) Э. Ф. Крастина поступило важное сообщение начальнику экспедиции Самойловичу. В нем было сказано, что «Садко» успешно справился с научной программой и теперь переключается на помощь в проводке судов в связи с неблагоприятным изменением ледовых условий в Арктике⁷⁹². Судно поступило в непосредственное распоряжение начальника морских операций

⁷⁹¹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 15. Л. 4.

⁷⁹² Самойлович Р. Л. Предварительный отчет по высокоширотной экспедиции 1937–1938 гг. и по зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин», «Седов»: Фонды ААНИИ. Д. О-714. Л. 16.

западного сектора Севморпути⁷⁹³ П. П. Ковеля для использования как ледокольной единицы при проводке транспортных судов через льды. Также Евгенов отмечал, что все последующие плавания в эту навигацию приобретали оперативное значение, в то время как научные работы становились попутными⁷⁹⁴.

В сентябре 1937 г. ледовая обстановка на Северном морском пути начала стремительно ухудшаться, и становилось понятно, что исход навигации 1937 года будет тяжелым – создавалась угроза зимовки для многих судов. Кроме изменения климатической обстановки, ситуацию усугубляла острая нехватка угля на многих судах. Так завершился первый этап плавания «Садко».

Руководство экспедиции просило о распоряжении отходить к востоку во избежание зимовки. 19 сентября Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе и Н. И. Евгенов адресовали телеграмму Крастину и начальнику морских операций Ковелю, в которой сообщали неблагоприятный синоптический прогноз в проливе Вилькицкого в последней декаде сентября и просили об отправлении хотя бы части судов на восток⁷⁹⁵. Важным аргументом ученых было то, что суда на Северном морском пути (в т.ч. «Садко») не имели достаточного запаса угля и запаса провизии на период зимовки. В то же время принятие решений руководителями навигации не было оперативным и решительным: распоряжения периодически резко менялись на противоположные, руководство плохо было осведомлено о дефиците угля в Тикси. Так, 25 сентября⁷⁹⁶ Ковель сообщил Самойловичу о разрешении отходить на восток с пятью судами, но 27 сентября отменил решение, которое было заменено новым заданием – идти на помощь каравану ледокола «Ленин», который был затерт льдами и дрейфовал к востоку от пролива Вилькицкого в северо-западной части Моря Лаптевых⁷⁹⁷.

⁷⁹³ Начальником морских операций восточного района Северного морского пути был назначен Ф. И. Дриго.

⁷⁹⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 15. Л. 4.

⁷⁹⁵ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 189.

⁷⁹⁶ Важно отметить, что накануне «Садко» с 20 по 24 сентября, получив часть угля, был задействован в спасательной операции судна «Хронометр» у мыса Борхая. В итоге с «Хронометра» на «Садко» были успешно эвакуированы 23 человека (в т. ч. двое женщин) и доставлены в порт Тикси 24 сентября.

⁷⁹⁷ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 189.

Начальником экспедиции на ледоколе «Ленин» был заместитель Н. И. Евгенова по Карским экспедициям В. Г. Шибинский.

Как и предупреждали руководители высокоширотной экспедиции на «Садко», в районе пролива Вилькицкого действительно сложилась сложная ледовая обстановка. Караван ледокола «Ленин» был затерт льдами и дрейфовал на восток, в то время как ледокол «Ермак», на котором располагался начальник морских операций западного района Севморпути, вынужденно стоял на Диксоне и не мог оперативно подойти на помощь⁷⁹⁸. По этой причине на помощь каравану был направлен л/п «Садко». В то же время проливом Вилькицкого на запад шел караван судов под проводкой ледореза «Ф. Литке», который, не зная ледовой обстановки к западу от пролива, не решился двигаться дальше и вскоре получил распоряжение ожидать помощь от «Ермака».

27 сентября, когда перед «Садко» окончательно была поставлена новая задача, начальник экспедиции Р. Л. Самойлович, осознавая высокую вероятность зимовки, принял решение отправить часть научных работников в Ленинград через Владивосток. Экспедицию покинули руководитель научно-исследовательской части профессор В. Ю. Визе, гидрологи А. Ф. Лактионов, С. Ф. Лаврентьев, М. С. Астрова, гидрохимик М. А. Долженкова, гидробиолог-планктонист П. И. Усачев, физик В. П. Бередников и топограф В. М. Сабенников⁷⁹⁹. Н. И. Евгенов отмечал, что приготовления носили очень спешный характер: имея в распоряжении всего один день, ученые забрали с собой журналы, записные книжки, планшеты, дневники, часть биологической коллекции⁸⁰⁰. Вечером 27 сентября группа ученых во главе с В. Ю. Визе вышла на пароходе «Беломорканал» из Тикси и направилась на восток вместе с несколькими другими пароходами. Николай Иванович Евгенов был оставлен на борту «Садко», оставаясь важным специалистом, имеющим значительный опыт мореплавания в Арктике.

⁷⁹⁸ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 187.

⁷⁹⁹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 15. Л. 4 – 4 об.

⁸⁰⁰ Там же. Л. 4 об.

Утром следующего дня «Садко» вышел из бухты Тикси. Н. И. Евгенов отмечал, что в море были возобновлены обычные гидрографические, метеорологические и гидрологические вахты, на которые назначались новые работники, хотя специалистов гидрометеорологического профиля почти не осталось⁸⁰¹. Пройдя вдоль восточных побережий дельты Лены, «Садко» лег на северо-запад, температура поверхностного слоя воды начала снижаться и вскоре опустилась до нуля. Ледовая обстановка быстро менялась: сначала «Садко вошел» в сплошной молодой лед, который сменился старым льдом 5–6 баллов. С 28 по 30 сентября «Садко», перед тем как дойти до ледокола «Ленин», участвовал в освобождении парохода «Кузнецкстрой». Проходя льдами разного вида от сплошного молодого до преимущественно старого ледокольный пароход в конце дня 29 сентября подошел к пароходу «Кузнецкстрой» и 30 сентября провел его к чистой воде. После этого «Садко» двинулся на запад на помощь каравану ледокола «Ленин». Р. Л. Самойлович изначально оценивал, что столь поздний выход в Море Лаптевых с высокой вероятностью грозил зимовкой, мнения о поздних календарных сроках для выхода на помощь судам придерживался и Н. И. Евгенов⁸⁰².

В РГАЭ сохранился важный источник по теме Третьей высокоширотной экспедиции на л/п «Садко» – дневник Евгенова объемом 198 листов, перепечатанный с оригинала – записной карманной книжки⁸⁰³. На обложке дневник заверен личной подписью автора. В данном документе Николай Иванович изложил подробности о неудачном завершении навигации 1937 г. и последующей зимовке.

3 октября «Садко» соединился с ледокольным пароходом «Г. Седов» и суда начали совместный поиск выхода из льдов. 6 октября Р. Л. Самойлович получил телеграмму от Крастина о том, что «Садко» должен пробиваться на запад к острову Диксон, где займется проводкой судов. В тот же день «Садко» вышел на ледовую разведку в юго-западном направлении, но вскоре прекратил

⁸⁰¹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 15. Л. 4 об.

⁸⁰² Там же. Л. 4.

⁸⁰³ Там же. Д. 14.

ее по причине нехватки угля и тяжелых ледовых условий⁸⁰⁴. С 12 октября «Садко» стоял в ожидании «Красина» (капитан М. П. Белоусов), который вышел на помощь каравану ледокола «Ленин». В указанном дневнике Евгенова приведены копии телеграмм, которые отправлялись с борта «Садко» начальникам морских операций и в Управление морского и речного транспорта ГУСМП. Уже 14 октября, когда стало понятно, что «Красин» пробивается с трудом через льды, и на запад судам не пробиться, начальникам морских операций П. П. Ковелю и Ф. И. Дриго была направлена телеграмма капитана Хромцова⁸⁰⁵, в которой была просьба указать, оставаться ледокольным пароходам на месте в ожидании «Красина» или отступить на восток в более легкий лед⁸⁰⁶. Оперативного ответа не последовало, но даже в такой ситуации капитан Хромцов 15 октября вынужден был сместить суда на восток из-за льдов на несколько миль в ожидании дальнейших указаний⁸⁰⁷.

Однако ледовая обстановка продолжала ухудшаться и, не дождавшись ответа, ледокольные пароходы «Садко» и «Г. Седов» на протяжении 17–19 октября двигались на восток во главе с л/п «Малыгин». Только 17 октября Крастиным было отдано распоряжение об отступлении на восток, которое Ковель и Дриго подтвердили лишь 18 октября⁸⁰⁸. В тот же день, 18 октября, Самойлович и Хромцов направили телеграмму Крастину, в которой сообщили, что не считали вправе двигаться на восток, пока «Красин» не соединится с «Лениным»⁸⁰⁹ и не последуют новые указания. Однако учитывая тяжелую ледовую обстановку и задержку «Красина», ледокольные пароходы все же начали продвижение на восток⁸¹⁰. В телеграмме также отмечалось, что заход в

⁸⁰⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14. Л. 41.

⁸⁰⁵ 13 сентября капитан Н. И. Хромцов был назначен старшим капитаном каравана ледокольных пароходов «Садко», «Г. Седов» и «Малыгин». Административные функции начальников экспедиций (в т. ч. Р. Л. Самойловича) прекращались, перейдя к капитану Хромцову.

⁸⁰⁶ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14. Л. 42–43.

⁸⁰⁷ Там же. Л. 43.

⁸⁰⁸ Госфонд ААНИИ. Д. О-714: Самойлович Р. Л. Предварительный отчет по высокоширотной экспедиции 1937–1938 гг. и по зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин», «Седов». Л. 68–69.

⁸⁰⁹ В своем отчете Р. Л. Самойлович отмечал, что в телеграмме Э. Ф. Крастина от 17 октября было сказано лишь об отступлении на 15–20 миль и ожидании подхода «Красина» к «Ленину», и что она не содержала приказ об отходе на восток, как об этом говорилось в следующей телеграмме Крастина от 18 октября.

⁸¹⁰ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14. Л. 44.

Тикси уже был закрыт тяжелым льдом, и нужно было двигаться более северным маршрутом.

В итоге ледокольные пароходы из льдов выйти уже не смогли: со второй половины октября они были затерты льдами. На совещании руководителей всех трех судов 25 октября было принято окончательное решение о подготовке к зимовке⁸¹¹. Так, 2 ноября начальником зимовки вновь был определен Р. Л. Самойлович, его заместителем по научно-исследовательской части был назначен Николай Иванович Евгенов⁸¹².

В силу тяжелой ледовой обстановки и организационных просчетов арктическая навигация 1937 г. завершилась беспрецедентной неудачей: вне портов остались на зимовку 26 судов, в т. ч. 3 мощных ледокольных судна (ледоколы «Ленин», «Красин», ледорез «Ф. Литке») и 4 ледокольных парохода («Садко», «Малыгин», «Г. Седов», «В. Русанов»)⁸¹³. Фактически Главсевморпути лишилось основных ледокольных сил, за исключением ледокола «Ермак», который смог вернуться на зимовку в Мурманск. Отметим, что в советской литературе зимовка 1937/38 года объяснялась в основном организационными просчетами в Главсевморпути, а не природно-климатическими условиями.

Еще во время дрейфа, с 23 октября, на «Садко» начались научные исследования во время дрейфа. В фондах РГАЭ сохранилась рукопись, озаглавленная Евгеновым «К вопросу о нашем дрейфе», в которой он описал характер дрейфа и течений в этом малоизученном районе высокоширотной Арктики. Также в РГАЭ сохранилась рукописная программа научно-исследовательских работ на л/п «Садко» на время зимовки, авторами которой можно считать Р. Л. Самойловича и Н. И. Евгенова, которые подписали данный документ⁸¹⁴. В нем говорится о необходимости проведения исследований различных специальностей: гидрологических, метеорологических,

⁸¹¹ Самойлович Р. Л. Предварительный отчет по высокоширотной экспедиции 1937–1938 гг. и по зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин», «Седов»: Фонды ААНИИ. Д. О-714. Л. 72.

⁸¹² РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14. Л. 32.

⁸¹³ Визе В. Ю. Северный Морской путь. Л., М., 1940. С. 63.

⁸¹⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 15. Л. 1 – 3 об.

астрономических, магнитных и прочих исследований в малоисследованных областях Арктики.

Помимо научных наблюдений на зимовке «трех мушкетеров»⁸¹⁵ был организован т. н. «дрейфующий вуз». Так называли учебный процесс, организованный для 22 студентов Гидрографического института ГУСМП, оставшихся на зимовку на ледокольных пароходах «Садко» и «Г. Седов». Инициатива об организации занятий на зимовке исходила от самих студентов 4 и 5 курса, у которых была с собой учебная литература, на борту находились опытные специалисты. В итоге данное предложение получило значительную поддержку и даже было согласовано директором Гидрографического института Главсевморпути профессором Белоновским с Всесоюзным комитетом по делам высшей школы⁸¹⁶.

Для проведения занятий был создан официальный учебный план, оформленный в виде отдельного документа, куда было включено более 10 дисциплин⁸¹⁷. Руководителем дрейфующего вуза был назначен гидрограф В. И. Воробьев, обучение производилось на борту ледокольного парохода «Г. Седов». Преподавателями «дрейфующего вуза» стали профессор И. Д. Жонголович (гравитация и сферическая астрономия), старший астроном С. Я. Янченко (практическая астрономия), старший гидролог Б. А. Моржов (гидрология), В. И. Воробьев (мореходная астрономия) и др. Среди преподавателей значился и Н. И. Евгенов, который, согласно плану, преподавал занятия по гидрологии и метеорологии⁸¹⁸. При этом в отчете Р. Л. Самойловича Евгенов не упоминается в контексте преподавания в «дрейфующем вузе», однако о том, что Николай Иванович преподавал для студентов сообщал М. И. Белов⁸¹⁹. Гидрограф С. В. Попов также утверждал, что Евгенов читал курс по лодии, который значится в отчете Самойловича⁸²⁰. Расписание занятий было твердым и

⁸¹⁵ Так называли затертые и дрейфующие вместе во льдах три ледокольных парохода – «Садко», «Малыгин», «Г. Седов».

⁸¹⁶ ЦГА СПб. Ф. Р-3071. Оп. 1. Д. 38. Л. 81, 76.

⁸¹⁷ Там же. Л. 82

⁸¹⁸ Там же.

⁸¹⁹ Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение... С. 338.

⁸²⁰ Попов С. В. Автографы на картах... С. 126.

прерывалось только во время сильного торошения льдов, студенты занимались по 14–24 часов в шестидневку. Все это позволило студентам без потери времени из-за вынужденного дрейфа пройти учебную программу 4 и 5 курсов и сдать необходимые зачеты⁸²¹.

В период зимовки были организованы и другие просветительские мероприятия: издавался «зимовочный сборник», создавались различные образовательные кружки. Н. И. Евгенов являлся членом редколлегии «зимовочного сборника» и заведовал научным отделом сборника, а также вместе с Р. Л. Самойловичем проводил занятия на организованных курсах для штурманов малого плавания и механиков 3 разряда⁸²². Данные курсы позволили получить некоторым зимовщикам необходимую квалификацию.

В период зимовки на «Садко» проводились различные научные наблюдения. Были определены астрономические и магнитные пункты, сделано несколько сотен промеров глубин. Выполнялись грунтовые, глубоководные гидрологические, гидробиологические и гравитационные станции. Велась регулярные метеорологические, гидрологические и актинометрические наблюдения. Однако в феврале-марте научные работы были сокращены в силу замедления дрейфа и началом работ по созданию аэродрома, куда должны были приземлиться самолеты спасательной операции.

Эвакуация зимовщиков с ледокольных пароходов началась 3 апреля на четырехмоторных самолетах «Н-170» (летчик – П. Г. Головин), «Н-171» (Г. К. Орлов) и «Н-172» (А. Д. Алексеев). В тот день было эвакуировано 22 человека. Н. И. Евгенов эвакуировался во второй группе зимовщиков (83 человека) и покинул место зимовки 18 апреля в 11 утра. 26 апреля летчики эвакуировали на материк еще 79 человек, и в итоге эвакуация 184 человек по масштабу превзошла эвакуацию челюскинцев из лагеря Шмидта. Николай Иванович был доставлен по маршруту: полярная станция Котельный – Тикси –

⁸²¹ Госфонд ААНИИ. Д. О-714: Самойлович Р. Л. Предварительный отчет по высокоширотной экспедиции 1937–1938 гг. и по зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин», «Седов». Л. 135.

⁸²² РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 14. Л. 99, 144.

Якутск – Красноярск⁸²³, далее экспрессом выехал в Москву, куда прибыл 20 мая. В столице своего мужа встречала Н. Н. Евгенова, опасаясь, что до Ленинграда Евгенов может не доехать из-за возможного ареста в разгар политических репрессий 1937–1938 гг. В частности, чистки проводились и в аппарате ГУСМП: в Гидрографическом управлении Главсевморпути, Всесоюзном Арктическом институте и т.д.

В Москве Н. И. Евгенов встретился со своими старыми коллегами по службе и экспедициям – Л. М. Старокадомским и Н. Н. Зубовым. Как отмечает Н. Н. Евгенова, в гостях у Старокадомских Николай Иванович и Леонид Михайлович много вспоминали Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, которая являлась одной из важнейших в карьере Евгенова. Они вместе обсуждали и дополняли рукопись будущей книги Старокадомского⁸²⁴.

После приезда в Ленинград Евгенов возобновил работу в Главном гидрографическом управлении Главсевморпути. 25 мая его срочно вызвали на совещание Межведомственного бюро ледовых прогнозов, членом которого он состоял⁸²⁵, а уже в ночь на 27 мая 1938 г. Н. И. Евгенов был арестован сотрудниками НКВД. 31 мая 1938 г. был издан приказ об исключении Николая Ивановича из состава Главсевморпути и переименовании г/с «Евгенов» в «Вест»⁸²⁶. Далее начались следствие и заключение, которые суммарно продолжались последующие пять с половиной лет, с мая 1938 по октябрь 1943 гг.

На этом научно-экспедиционная деятельность Николая Ивановича Евгенова была окончена и после своего освобождения он более к ней не возвращался. Помимо этого, репрессии в отношении Н. И. Евгенова надолго отбросили его в плодотворной научной деятельности, которая была в самом расцвете. Так, в 1937 г. Николай Иванович был удостоен

⁸²³ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 130.

⁸²⁴ Там же. С. 131.

⁸²⁵ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 65.

⁸²⁶ Там же.

степени доктора географических наук без защиты, в том же году им были выпущены материалы по лоции островов Врангеля и Геральд. К концу 1930-х гг. Н. И. Евгенов накопил богатый и разносторонний экспедиционный опыт: осуществил проход по всему Северному морскому пути, участвовал и руководил комплексными научными экспедициями и морскими транспортными операциями. Показательно, что после экспедиции «Садко» 1937–1938 гг. был подготовлен развернутый план брошюры под наименованием «Н. И. Евгенов и его деятельность по изучению и освоению морей Советской Арктики», который хранится в РГАЭ⁸²⁷. В брошюре предполагалось отразить основные этапы научно-экспедиционной деятельности Николая Ивановича Евгенова, что свидетельствует о большой значимости этого исследователя. Однако по причине ареста и дальнейшего заключения подобная брошюра издана не была, а сам Н. И. Евгенов вплоть до середины 1950-х гг. не мог заниматься активной публичной научно-исследовательской деятельностью.

Таким образом, Н. И. Евгенов помимо работы в Гидрографическом управлении Главсевморпути, принял активное участие в экспедициях, организованных ГУСМП. Под его руководством на ледоколе «Красин» были проведены гидрографические и гидрологические исследования в Чукотском и Восточно-Сибирском морях: в районе акваторий острова Врангеля и острова Геральд, а также в проливе Лонга. До этого район был изучен слабо, еще существовали «белые пятна», что в значительной степени начало меняться, в том числе благодаря последующим экспедициям посещавших эти воды. В 1937 г. за авторством Н. И. Евгенова были изданы материалы по лоции острова Врангеля и Геральд, ставшие первым подробным руководством к судоходству в этой части Арктики.

В ходе первой и третьей советских высокоширотных экспедиций на л/п «Садко» Н. И. Евгенов принял участие в исследовании границ материкового склона, глубоководного бассейна Северного Ледовитого океана, а также изучении возможностей судоходства Северным вариантом Северного морского

⁸²⁷ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2 Д. 12. Л. 20 – 21.

пути. Это были первые масштабные исследования высокоширотной Арктики после знаменитого дрейфа «Фрама», состоявшегося еще в конце XIX столетия. Будучи руководителем гидрографической части, он сыграл важную роль в организации океанографических исследований высоких широт. Отметим, что Николай Иванович вновь стал свидетелем географических открытий (остров Ушакова, мелководье Садко) и, наоборот, – опровержения существования гипотетических земель (Земля Джиллиса, Земля Санникова). Во время зимовки ледокольных пароходов «Садко», «Г. Седов» и «Малыгин» Н. И. Евгенов сыграл значимую роль в организации научных наблюдений, учебного процесса для экипажей этих судов и других просветительских мероприятий.

3.3. Научные исследования Н. И. Евгенова после завершения экспедиционной деятельности

После возвращения из экспедиции на л/п «Садко» Н. И. Евгенов стал жертвой политических репрессий. В параграфе рассматривается период заключения и ссылки Н. И. Евгенова (май 1938 – октябрь 1944 гг.), а также возвращение гидрографа к научно-исследовательской деятельности в послевоенный период. Несмотря на то, что Николай Иванович после 1938 г. более не вернулся к научно-экспедиционной деятельности, он участвовал в создании научных трудов по гидрометеорологии и двухтомной монографии по истории ГЭСЛО. В параграфе восстановлены профессиональный путь и обстоятельства послевоенной деятельности Н. И. Евгенова.

Период ареста и заключения (1938–1944)

Одни из первых сведений о заключении Евгенова были опубликованы его учеником и первым биографом В. Н. Купецким уже после смерти Николая Ивановича в 1964 г. В них автор описывал, что в заключении Евгенов сначала работал на лесоповале, а после был переведен на работы по прогнозированию

вскрытия и паводка Северной Двины. В небольшой и первой посвященной Н. И. Евгенову монографии авторства С. В. Попова были опубликованы сведения об исключении из Главсевморпути, переименовании г/с «Евгенов» в «Вест», о «Деле гидрографов ГУСМП» и др⁸²⁸.

В постсоветский период информации об этом периоде жизни Н. И. Евгенова стало значительно больше. Об аресте Евгенова и разгроме Гидрографического управления ГУСМП сказано в монографии гидрографа К. А. Богданова, который был лично знаком с В. Н. Купецким⁸²⁹. В 2006 г. были изданы воспоминания супруги Н. Н. Евгеновой, которые создавались еще в период 1970-х гг. и стали основным источником о пребывании Евгенова в заключении⁸³⁰. Здесь в деталях описано пребывание Николая Ивановича в заключении, обстоятельства судебного процесса над гидрографами Главсевморпути, многократные перемещения Евгенова в исправительно-трудовых лагерях и пунктах. В 2007 г. вышла монография В. Е. Звягинцева, посвященная советским репрессиям в отношении военных моряков, среди которых до 1933 г. значился и Н. И. Евгенов⁸³¹. Автор опубликовал ранее неизвестные подробности, связанные с арестом гидрографов ГУ ГУСМП и уголовным судопроизводством в отношении самого Евгенова. Достоинством данной монографии является то, что автор ввел в оборот документы Российского государственного военного архива (РГВА), в частности, документы Генеральной военной прокуратуры СССР.

Одним из источников о жизни Евгенова в заключении являются его письма жене и детям, однако большая часть из них не сохранилась. Некоторые документы хранятся в научно-информационном центре «Фонд Иоффе»: письмо Верховному прокурору СССР, письма-открытки маме и детям и др. Некоторые подробности о своем заключении содержатся в автобиографии Н. И. Евгенова 1946 г., хранящейся в личном фонде гидрографа в РГАЭ⁸³².

⁸²⁸ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 65–66.

⁸²⁹ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 120–121.

⁸³⁰ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 131–145.

⁸³¹ Звягинцев В. Е. Трибунал для флагманов. М., 2007. С. 318–344.

⁸³² РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21.

Основные события периода репрессий в отношении Н. И. Евгенова разворачивались следующим образом. В ночь на 27 марта, когда Николая Ивановича арестовали в доме, в котором он жил с женой, её матерью и двумя детьми, был проведен обыск. По воспоминаниям Н. Н. Евгеновой, из личных вещей ученого были изъяты несколько книг на иностранных языках, письма, рукописи и записные книжки из письменного стола⁸³³. Далее Евгений был помещен в дом предварительного заключения (ДПЗ) на Шпалерной улице в Ленинграде. Под арестом подвергался допросам с пристрастием: в ходе избиений Евгенову покалечили тазобедренный сустав, из-за чего на склоне лет Николай Иванович передвигался с тростью⁸³⁴.

Арест Н. И. Евгенова не был случайным, это была одна из множества организованных кампаний в период массовых репрессий 1937–1938 гг. – т. н. «дело гидрографов», или «дело Гидрографического управления Главсевморпути». Н. И. Евгений был арестован не первым среди работников ГУ ГУСМП: 1 мая был арестован Е. С. Гернет, 21 мая арестован вместе с женой начальник управления П. В. Орловский, 26 мая – П. К. Хмызников, также был арестован Ю. К. Петров⁸³⁵. Всего в рамках «дела гидрографов» было арестовано 13 человек⁸³⁶ (по другим сведениям – 12 человек)⁸³⁷.

В начале осени 1938 г. Н. И. Евгенова перевели в тюрьму «Кресты», где ему было предъявлено обвинение по 58 статье (антисоветская организация, шпионаж), сфабрикованное по показаниям А. Е. Ножина. Вторым лицом с показаниями против Евгенова был А. А. Попов – бывший главный инженер Дорожного управления⁸³⁸. Если Попова Николай Иванович даже не знал, то с Ножиным его связывала работа по Гидрографическому управлению Главсевморпути. А. Е. Ножин являлся бывшим коллегой Н. И. Евгенова по

⁸³³ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 132.

⁸³⁴ Там же. С. 132–133.

⁸³⁵ Там же. С. 185–187.

⁸³⁶ Попов С. В. Гидрограф Н.И. Евгений... С. 65.

⁸³⁷ Ларьков С., Романенко Ф. «Враги народа» за полярным кругом: сборник статей. М., 2010. С. 54.

⁸³⁸ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 133–134.

Гидрографическому сектору ВАИ⁸³⁹ и был одним из создателей ГУ ГУСМП, заместителем начальника П. В. Орловского⁸⁴⁰.

Ценные подробности обвинения, основанные на архивных источниках, даны в монографии В. Е. Звягинцева. Н. И. Евгенов, по версии следствия, являлся резидентом английской разведки «Интеллидженс-сервис» и активным участником РОВС⁸⁴¹ – Российского Общевоинского союза⁸⁴². Его обвиняли в службе бывшему царскому посольству в Вашингтоне во время эмиграции в США и карательном отряде на пароходе при штабе армии А. В. Колчака, а также в передаче его заместителю по Карским экспедициям Э. Ф. Рекстину и другим английским агентам секретных военно-морских карт Финского залива.

Следствие неоднократно прерывалось и возобновлялось. Первый раз оно завершилось 23 сентября 1938 г., затем возобновилось и повторно закончилось 11 февраля 1939 г. Материалы должны были передать в Военную коллегия Верховного суда СССР, что гарантировало смертный приговор⁸⁴³. Однако дело передали в Военный трибунал Ленинградского военного округа, где 14 июня состоялось заседание суда, на котором сообщалось о том, что дела были направлены на доследование в Военную прокуратуру. Вероятно, это произошло из-за смены высшего руководства НКВД и наркома Н. И. Ежова, что на время убавило интерес ведомства к этому делу⁸⁴⁴. На заседании суда обвиняемые отрицали свою вину, заявляли о лживости «выбитых» на следствии показаний, выводы акта и объяснения экспертов были разбиты. В отношении Евгенова доследование выразилось в дополнительном полуторачасовом допросе в конце августа 1938 г., на котором он вновь отрицал свою вину⁸⁴⁵.

В защиту Евгенова в октябре-ноябре 1939 г. выступили известные ученые А. И. Толмачев, Г. Я. Вангенгейм, академики А. Н. Крылов и Ю. М. Шокальский.

⁸³⁹ Архив отдела кадров ААНИИ. Документы по личному составу. Оп. 3. Д. 4. Л. 73 об.

⁸⁴⁰ РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1946. Л. 47, 61.

⁸⁴¹ Российский общевоинский союз (РОВС) – русская воинская организация Белой эмиграции. Создан в 1924 г. генерал-лейтенантом бароном П. Н. Врангелем.

⁸⁴² Звягинцев В. Е. Трибунал для флагманов. М., 2007. С. 325.

⁸⁴³ Ларьков С., Романенко Ф. «Враги народа»... С. 54.

⁸⁴⁴ Там же.

⁸⁴⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 135.

Они подали характеристики и отзывы о научной работе полярного исследователя⁸⁴⁶. Однако мнения ученых проигнорировали и Николая Ивановича вновь направили в ДПЗ. Даже в заключении, где так же находились представители интеллигенции, Н. И. Евгенов находил возможность прочитать лекции о своей экспедиционной деятельности, о чем вспоминал один из заключенных студентов Д. А. Фридрихсберг, ставший в будущем химиком, профессором ЛГУ.

В итоге дело затребовало Особое совещания НКВД и 23 декабря 1939 г. постановило: осужден на 8 лет исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ) за участие в антисоветской организации (без лишения прав)⁸⁴⁷. П. В. Орловский также был осужден на 8 лет ИТЛ, П. К. Хмызникову определили пять лет заключения, Е. С. Гернету и Ю. К. Петрову – по пять лет ссылки⁸⁴⁸. Через несколько дней Евгенова перевели в пересыльную тюрьму на Исполкомской улице в Ленинграде, после чего начался период отбывания наказания в лагерях.

24 января 1940 г. Евгенов прибыл с этапом в Тавдинский лагерный пункт VI Северо-Уральский ИТЛ (Севураллаг), находившийся в ведении ГУЛАГ⁸⁴⁹. Сначала он два месяца работал на лесозаготовках, где ...условия были крайне тяжелыми: Николай Иванович не выработывал норму, спать приходилось одетым, пропадали вещи. В конце апреля Евгенов заболел гриппом и после выхода из больницы был переведен на работы по окрашиванию домино. В конце мая – начале июня 1940 был переведен из Севураллага в Северный железнодорожный ИТЛ (Севжелдорлаг) Коми АССР, который с января 1940 г. вышел из подчинения ГУЛАГ и находился в структуре Главного управления лагерей железнодорожного строительства НКВД.

В Севжелдорлаге Евгенов стал работать ближе по специальности – метеорологом. Шло масштабное строительство железной дороги Котлас – Воркута, для чего требовались специалисты разного профиля. Положительную

⁸⁴⁶ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 33, 34, 68.

⁸⁴⁷ Там же. Оп. 2. Д. 21. Л. 3–3 об.

⁸⁴⁸ Ларьков С., Романенко Ф. «Враги народа»... С. 54.

⁸⁴⁹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 137.

роль сыграло то, что начальником Севжелдорлага являлся бывший военпред СССР в Чехословакии С. И. Шамин, о котором Евгенов отзывался уважительно⁸⁵⁰. Сначала Николай Иванович прибыл летом 1940 г. в Княжпогост (сегодня – поселок Железнодорожный, центр Севжелдорлага). Получил направление в поселок Черд-Иоле для лечения в лазарете, после чего его направили в совхоз Миссю заведовать метеостанцией, а через 20 дней перевели на должность заведующего метеостанцией на аэродроме в Княжпогосте. С конца 1940 г. состоял в гидрометслужбе строительства Северо-Печорской железной дороги⁸⁵¹. С ноября Н. И. Евгенов был освобожден от конвоирования, в феврале 1941 переведен в поселок Межог в 120 км от Княжпогоста.

Начало Великой Отечественной войны Н. И. Евгенов встретил в лагерной обстановке, переживая за свою семью, которая вскоре оказалась в условиях блокады. В начале апреля 1942 г. его жена с дочерью Ириной и сыном Дмитрием были эвакуированы из Ленинграда в село Давыдково под Ярославлем⁸⁵². Об этом Евгенов узнал только в июне 1942 г.

После поселка Межог Н. И. Евгенова снова перевели в Княжпогост, где Николай Иванович впервые начал работать по специальности – гидрологом в Бюро гидрометеорологии. С ноября 1941 по ноябрь 1944 г. Евгенов находился на Котласском Мостозаводе, где работал на временной гидрологической станции, занимаясь прогнозами вскрытия Северной Двины⁸⁵³. Данная станция, находилась при строительстве моста через Северную Двину близ г. Котлас и впоследствии Н. И. Евгенов стал ее руководителем⁸⁵⁴. В заключении Н. И. Евгенов не прекращал заниматься научной работой. Итогом многолетних наблюдений за ледовым режимом реки стала 25-страничная рукопись о прогнозах сроков вскрытия Северной Двины в районе Котласа, переданная в

⁸⁵⁰ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 138.

⁸⁵¹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 3 об.

⁸⁵² Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 140.

⁸⁵³ Там же. С. 139.

⁸⁵⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 3 об.

Управление Северо-Печорской железной дороги⁸⁵⁵. Однако судьба данной рукописи остается неизвестной до сих пор.

В начале октября 1943 г. Н. И. Евгенов, будучи заведующим гидрологической станции, получил условно-досрочное освобождение, «за высокие производственные показатели и применение в работе стахановских методов»⁸⁵⁶. Николай Иванович был ограничен в месте жительства, но стал вольнонаемным в прежней должности⁸⁵⁷. В своих воспоминаниях Н. Н. Евгенова указывает, что Николай Иванович работал в должности старшего метеоролога Мостозавода⁸⁵⁸. Несколько раз в 1943 г. Евгенов виделся с другим репрессированным полярным исследователем – геологом М. М. Ермолаевым, который тоже получил условно-досрочное освобождение. По его совету Николай Иванович подал ходатайство о переводе его на работу по специальности, которое через В. В. Тимонова попало к начальнику Гидрометслужбы СССР, известному полярному исследователю, участнику первой советской дрейфующей станции «Северный полюс», Е. К. Федорову. Также В. В. Тимонов помог получить Евгенову справку об ученой степени доктора наук⁸⁵⁹.

Евгений Константинович откликнулся на ходатайство Евгенова и многочисленные просьбы, отзывы друзей и сослуживцев Николая Ивановича (М. И. Шевелева, В. Х. Буйницкого, М. Я. Сорокина, В. И. Воронина, И. Д. Жонголовича и др.) и дал указание на его перевод в Беломорскую гидрометеорологическую обсерваторию в Архангельске⁸⁶⁰. В ноябре 1944 г. Евгенов по состоянию здоровья был освобожден от работы в Севжлдорстрое НКВД⁸⁶¹ и вскоре с женой и сыном, с которыми он жил на поселении в Болтинке с марта 1944 г., выехал в Архангельск. Так, Н. И. Евгенов вернулся на постоянное место жительства в Архангельск впервые со времен работы в Убексевер и СГЭ. После освобождения и переезда Николай Иванович еще долго получал письма

⁸⁵⁵ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 108.

⁸⁵⁶ Там же. Оп. 2. Д. 21. Л. 3 об.

⁸⁵⁷ Там же.

⁸⁵⁸ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 141.

⁸⁵⁹ Там же. С. 142.

⁸⁶⁰ Там же.

⁸⁶¹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 3 об.

от товарищей по лагерю, которые с теплом вспоминали знакомство и общение с полярным исследователем.

Период научной работы в период 1944–1957 гг.

С ноября 1944 по март 1947 гг. Николай Иванович Евгенов работал в Архангельском управлении Гидрометслужбы⁸⁶². В период Великой Отечественной войны управление находилось в подчинении Архангельского военного округа. Перед ним стояли задачи гидрометеорологического обслуживания сухопутных, военно-воздушных частей и Беломорской военной флотилии (БВФ). По причине преобладания работ по обслуживанию БВФ в 1942 г. в аппарате управления была создана Беломорская научно-исследовательская гидрометеорологическая обсерватория⁸⁶³, в которой работал Н. И. Евгенов, а позже стал ее руководителем. С 1944 г. управление вместе с обсерваторией перешло под командование Беломорской военной флотилии. Гидрометеорологи управления занимались обеспечением ледовой проводки караванов судов через Белое море в Архангельск и Молотовск (ныне Северодвинск), отвечали за наведение ледовых переправ, в том числе железнодорожных, через Северную Двину.

Н. И. Евгенов указывал, что с 17 ноября 1944 г. он стал работать старшим инженером Морской обсерватории Управления Гидрометслужбы Беломорской военной флотилии в Архангельске⁸⁶⁴. Выписки из трудовой книжки свидетельствуют, что 7 сентября 1945 г. Евгенов был назначен начальником обсерватории, а с 1 декабря 1946 г. в связи с переименованием должности – ее директором⁸⁶⁵. Сотрудники обсерватории занимались разработкой

⁸⁶² Управление единой гидрометслужбы Северных морей и Северного края было организовано в 1934 г. С 1937 г. оно стало называться Архангельским управлением гидрометслужбы. В годы Великой Отечественной войны управление находилось в подчинении Архангельского военного округа, с 1944 г. – Беломорской военной флотилии. В 1956 г. было реорганизовано в Северное управление гидрометслужбы (УГМС).

⁸⁶³ Катин Ю. Н. Северное УГМС в период Великой Отечественной войны // URL: <https://www.meteorf.gov.ru/about/history/memories/9345/> (дата обращения 11.08.2025).

⁸⁶⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 21. Л. 3 об.

⁸⁶⁵ Там же. Оп. 1. Д. 38. Л. 82.

гидрометеорологических пособий по Белому морю, которые были необходимы для действий военного флота.

Несмотря на то, что Николай Иванович большую часть Великой Отечественной находился вдали от театров боевых действий, период его работы в обсерватории был связан с обслуживанием нужд военного флота на Белом море. За время пребывания в Беломорской научно-исследовательской гидрометеорологической обсерватории Н. И. Евгенов получал благодарности в приказах и был награжден медалью «За победу над Германией»⁸⁶⁶. Сохранилась фотография состава Управления Гидрометслужбы Беломорской военной флотилии, сделанная в декабре 1945 г., на которой запечатлен и Н. И. Евгенов (прил. 8). Ранее эта фотография не связывалась с публикациями о Евгенове, и представляет безусловный интерес⁸⁶⁷.

В декабре 1946 г. Евгенов стал членом Научно-технического совета при Главном управлении Гидрометслужбы при Совете министров (Совмин) СССР. 10 марта 1947 г. Евгенов был назначен начальником лаборатории геологии моря⁸⁶⁸, которая структурно входила в состав Беломорской научно-исследовательской гидрометобсерватории⁸⁶⁹. Данная лаборатория была создана в середине 1940-х гг. и занималась морскими гидрохимическими исследованиями, изучением состава морских донных отложений и контролем загрязнения окружающей среды. От начала работ этой лаборатории ведет свою историю деятельность по наблюдению за загрязнением окружающей среды в Северном УГМС⁸⁷⁰.

С января 1947 г. Н. И. Евгенов стал работать по совместительству старшим научным сотрудником стационара Академии наук в Архангельске⁸⁷¹. В том же году в недавно реорганизованном Ленинградском гидрометеорологическом

⁸⁶⁶ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 38. Л. 30.

⁸⁶⁷ Катин Ю. Н. Северное УГМС в период Великой Отечественной войны // URL: <https://www.meteorf.gov.ru/about/history/memories/9345/> (дата обращения 11.08.2025).

⁸⁶⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 82.

⁸⁶⁹ Вехи истории Центра по мониторингу загрязнения окружающей среды (ЦМС) // URL: <https://www.sevmeteo.ru/press/news/1773/?ysclid=mbkwy2oka456761765> (режим доступа: 11.08.2025).

⁸⁷⁰ Там же.

⁸⁷¹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 146.

институте (ЛГМИ)⁸⁷² был объявлен конкурс на замещение должности заведующего кафедрой океанологии. Кандидатуру Евгенова поддержали бывшие сослуживцы: профессор вице-адмирал Н. Н. Матусевич, член-корреспондент АН СССР В. Ю. Визе, депутат Верховного Совета, герой Советского Союза М. И. Шевелев, депутат Верховного Совета капитан В. И. Воронин, полярный летчик полковник А. Д. Алексеев, которые направили письма директору ЛГМИ В. И. Полтавцеву⁸⁷³. В воспоминаниях Н. Н. Евгеновой также сказано, что на основании рекомендаций академиков А. Н. Крылова и Ю. М. Шокальского министр Высшего образования С. В. Кафтанов направил министру Госбезопасности В. С. Абакумову письмо с просьбой разрешить Евгенову занять место заведующим кафедры океанологии ЛГМИ с проживанием в Ленинграде⁸⁷⁴. В итоге 23 декабря 1947 г. Н. И. Евгенов был откомандирован в распоряжение директора ЛГМИ⁸⁷⁵. Он также был назначен исполняющим обязанности профессора этой кафедры⁸⁷⁶ (прил. 9).

Сведений о деятельности Евгенова в ЛГМИ сохранилось крайне мало. В ходе исследования был сделан запрос в ЛГМИ для поиска документов, связанных с Николаем Ивановичем, однако никаких документов по данной теме обнаружено не было. Некоторые из сохранившихся материалов проливают свет на его преподавательскую деятельность: в личном фонде Евгенова в РГАЭ сохранились рукописи лекций по курсу океанографии, подготовленные гидрографом в 1947 г.⁸⁷⁷

С 1950 г. Н. И. Евгенов стал совмещать работу в ЛГМИ с должностью старшего научного сотрудника в Ленинградском отделении Океанографического

⁸⁷² В 1930 г. Постановлением ЦИК и СНК СССР на базе Геофизического факультета и гидрологического отделения Геологического факультета Московского государственного университета был создан Московский гидрометеорологический институт (МГМИ). Это было первое в мире высшее учебное заведение гидрометеорологического профиля. В связи с Великой Отечественной войной в октябре 1941 институт был эвакуирован в Ленинабад (сегодня – Худжан, Таджикистан). В 1943 г. МГМИ был возвращен в Москву, а в 1944 г. был переведен в Ленинград, в 1945 г. – реорганизован в Ленинградский гидрометеорологический институт (ЛГМИ).

⁸⁷³ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 147.

⁸⁷⁴ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 147.

⁸⁷⁵ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 82.

⁸⁷⁶ Там же. Л. 27.

⁸⁷⁷ Там же. Д. 35. Л. 1.

института (ЛО ГОИН). Из-за проблем со здоровьем и в силу возраста Николаю Ивановичу стало сложно совмещать обе должности, и в 1951 г. Евгений полностью перешел на работу в ЛО ГОИН, оставив преподавательскую деятельность в ЛГМИ. В личном фонде Евгенова сохранилась рукописная копия протокола заседания кафедры океанологии ЛГМИ от 10 апреля 1953 г., в которой сказано, что Николай Иванович являлся и.о. профессора до 1952 г., и что Совет ГОИН ходатайствовал о присвоении ему звания профессора по специальности «океанология»⁸⁷⁸. В итоге на заседании ходатайство было поддержано под руководством нового заведующего кафедрой океанологии профессора Д. Б. Карелина.

Годы работы в ЛО ГОИН для Евгенова выдались продуктивными и стали периодом возвращения к более масштабной научно-исследовательской деятельности. Во многом это стало возможно благодаря снятию с него судимости и ограничений в паспортном режиме в 1953 г. Особым совещанием при МГБ СССР⁸⁷⁹. Николай Иванович лично обратился с этой просьбой, и она была удовлетворена, однако справку о полной реабилитации удалось получить только в 1958 г.

Одной из главных заслуг в научно-исследовательской деятельности Н. И. Евгенова в послевоенный период можно считать создание обновленной классификации и терминологии морских льдов и нового альбома ледовых образований. К началу 1950-х гг. прежняя классификация и терминология, предложенная Евгеновым и Визе, одобренная в 1938 г. требовала обновления и создания единой для всех морей СССР ледовой номенклатуры⁸⁸⁰. В воспоминаниях Н. Н. Евгеновой также сказано, что классификация 1938 г. использовалась в основном в работе Всесоюзного арктического института, когда вне полярных широт суда получали информацию по классификации 1928 г.⁸⁸¹.

⁸⁷⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 27.

⁸⁷⁹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 188.

⁸⁸⁰ Классификация и терминология льдов... С. 4.

⁸⁸¹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 149.

Поводом для начала подобной работы стало то, что тиражи альбомов ледовых образований авторства Я. Я. Гаккеля и А. Ф. Лактионова (издания 1939–1940 гг.) полностью разошлись, и требовалось новое издание. В связи с этим Главное управление гидрометеорологической службы при Совмине СССР поставило задачу Ленинградскому отделению Государственного океанографического института создать новый подобный альбом⁸⁸². Н. И. Евгенову, являющемуся старшим научным сотрудником ЛО ГОИН, была представлена возможность возглавить данную работу, в которой он имел внушительный опыт будучи одним из создателей ледовой классификации 1928 г., альбомов ледовых образований 1930, 1931 гг., а также ледовой классификации 1938 г.

Для создания нового альбома ледовых образований необходимо было выработать новую классификацию и терминологию льдов. Для выполнения данной задачи в декабре 1952 г. на Междуведомственном совещании заинтересованных организаций была создана Междуведомственная рабочая ледовая комиссия, председателем которой был назначен доктор географических наук Н. И. Евгенов⁸⁸³. В состав комиссии вошли: помимо Евгенова от ЛО ГОИН, – В. В. Бетин, от АНИИ – Я. Я. Гаккель, В. А. Волков, от ЛГУ – В. Х. Буйницкий, от ЛГМИ – профессор Д. Б. Карелин, от ГУ ВМС – капитан 2 ранга К. М. Михайлов, старший инженер О.Н. Федорова и др. В работе данной комиссии были использованы ранее изданные в СССР классификация и терминология льдов, проработаны замечания и пожелания с мест, а также учтены зарубежные материалы по ледовой классификации и терминологии.

К середине 1953 г. проект новой классификации и терминологии был составлен, а затем в законченном виде согласован с Арктическим институтом и Гидрографическим управлением УВМС. В январе 1954 г. новая классификация была рассмотрена Океанографической комиссией при президиуме АН СССР и принята учеными советами АНИИ, ГОИН. Центральная методическая комиссия

⁸⁸² Евгенов Н. И. Альбом ледовых образований на морях. Л., 1955. С. 3.

⁸⁸³ Классификация и терминология льдов... С. 4.

Главного управления гидрометеорологической службы при ГОИН утвердила новую номенклатуру льдов не только для использования в Арктике, но как единую для всех морей СССР и рекомендованную к использованию для всей сети гидрометеостанций Советского Союза⁸⁸⁴.

Издание новой классификации и терминологии льдов было предпринято по указанию Главного управления Гидрометслужбы и основано на работе, обозначенной Межведомственной рабочей ледовой комиссией. Подготовка издания велась в стенах ЛО ГОИН также под руководством Н. И. Евгенова совместно со старшим научным сотрудником В. В. Бетиным и директором института Ю. В. Преображенским⁸⁸⁵. Итогом работы стала опубликованная в 1954 г. «Классификация и терминология льдов, встречающихся в море», ставшая третьей ледовой классификацией, в создании которой принимал участие Н. И. Евгенов.

В данном пособии морские льды классифицировались по 5 основным характеристикам: стадиям развития (возраст), подвижности, строению ледяного покрова, состоянию поверхности и стадиям таяния и разрушения⁸⁸⁶. Материковые льды делятся на неподвижные и дрейфующие. Также в данном труде был добавлен раздел «Явления, связанные с наличием льдов в море», имеющий непосредственное значение для периода ледовой навигации, куда были включены понятия «чистая вода», «полынья», «разводья» и т.д.⁸⁸⁷.

На этом работа Н.И. Евгенова в области ледовой классификации не была закончена, необходимо было дополнить классификацию альбомом ледовых образований. Над ним Евгенов работал совместно с Я. Я. Гаккелем, В. В. Бетиным, Ю. В. Преображенским и Цуриковым⁸⁸⁸. В 1955 г. «Альбом ледовых образований на морях» Н. И. Евгенова был издан, в нем были приняты условные обозначения для ледовых карт (как черно-белых, так и для цветных) согласованные с АНИИ, ГУСМП и ГУ ВМС. Через год свет увидела

⁸⁸⁴ Классификация и терминология льдов... С. 4.

⁸⁸⁵ Там же.

⁸⁸⁶ Классификация и терминология льдов... С. 5.

⁸⁸⁷ Там же.

⁸⁸⁸ Евгенов Н.И. Альбом ледовых образований... С. 3.

сокращенная версия данного альбома под общей редакцией Ю. В. Преображенского⁸⁸⁹.

Издание подобных альбомов было продолжено в дальнейшем. Так, в 1960 г. в период активного развития авиационной ледовой разведки коллеги Н. И. Евгенова по ЛО ГОИН, Ю. В. Преображенский и В. В. Бетин, выпустили «Альбом аэрофотоснимков ледовых образований на морях»⁸⁹⁰. В 1974 г. Главным управлением Гидрометеорологической службы при Совмине СССР и ААНИИ был создан «Атлас ледовых образований»⁸⁹¹. Работа в этом направлении продолжается и в наши дни: в 2019 г. Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт издал обновленный «Атлас ледяных образований»⁸⁹², который является переработанным изданием 1974 г. В 2022 г. в стенах ААНИИ был издан «Альбом ледяных образований в морях» специалиста ледовой разведки А. Д. Масанова⁸⁹³.

Оценка вклада Н. И. Евгенова в разработку новых ледовой классификации и альбома была дана председателем Полярной комиссии Географического общества СССР (ныне РГО), гидрологом и кандидатом географических наук Н. А. Волковым: «Только благодаря Евгенову комиссия быстро закончила свою работу и в 1955 году в "Атласе ледовых образований" обнародовала выработанную ею классификацию льдов и ледовых терминов.»⁸⁹⁴.

За период работы в ЛО ГОИН ледовая классификация и альбом стали не единственными научными трудами Евгенова по гидрологии. В 1954 г. была издана монография Николая Ивановича, посвященная морским течениям⁸⁹⁵. В 1950-х Н. И. Евгенов принимал участие в подготовке 3 и 4 томов «Истории открытия и освоения Северного морского пути». В частности, о выражении благодарности Н. И. Евгенову сказано во 2 томе за авторством Д. М. Пинхенсона и в 3 томе за авторством М. И. Белова. Также Николай Иванович выступил

⁸⁸⁹ Альбом ледовых образований на морях: (Сокр.) / Под ред. Ю.В. Преображенского. Л., 1956.

⁸⁹⁰ Бетин В. В., Преображенский Ю. В. Альбом аэрофотоснимков ледовых образований на морях. Л., 1960.

⁸⁹¹ Бушуев А.В., Волков Н.А., Лоцилов В.С. Атлас ледовых образований. Л., 1974.

⁸⁹² Атлас ледяных образований / общ. ред. В.М. Смоляницкого. СПб., 2019.

⁸⁹³ Масанов А. Д. Альбом ледяных образований в морях. СПб., 2022.

⁸⁹⁴ Попов С. В. Гидрограф Н.И. Евгенов... С. 67.

⁸⁹⁵ Евгенов Н. И. Морские течения. Л., 1954.

рецензентом некоторых крупных изданий. В декабре 1959 г. он написал отзыв для третьего тома «Истории открытия и освоения Северного морского пути» авторства М. И. Белова, положительно оценив данный труд, источниковую и аналитическую базу исследования, а также периодизацию истории освоения и исследования Арктики, выработанную Беловым⁸⁹⁶. Н. И. Евгенов передал некоторые замечания по корректуре Морского атласа для тематического раздела по освоению Арктики в 1917–1941 гг.⁸⁹⁷ Он высказал ценные предложения, касающиеся экспедиций на судах «Заря», «Эклипс», «Герта» и замечания о маршруте ледокольных пароходов «Таймыр» и «Вайгач» в ходе ГЭСЛО (1910–1915), основанные на личном опыте.

Период работы над научным наследием ГЭСЛО (1953–1964)

Вскоре после ухода из ЛГМИ в начале 1950-х гг. Н. И. Евгенов начал масштабную работу над наследием ГЭСЛО. Несмотря на наличие публикаций периода 1910–1930-х гг.⁸⁹⁸ (в том числе самого Н. И. Евгенова, врача Л. М. Старокадомского), и воспоминаний, опубликованных после Великой Отечественной войны⁸⁹⁹, не было издано специальной научной работы, которая стала бы осмыслением всех пяти плаваний ГЭСЛО. Безусловно, в то время подобный труд имел актуальность, особенно в части освещения научных результатов этой экспедиции, т. к. до этого объемными публикациями были только личные воспоминания некоторых участников (Арнгольда, Старокадомского, Мизина). Сам Н. И. Евгенов на протяжении всей своей научно-исследовательской деятельности также ссылался на опыт, полученный во время

⁸⁹⁶ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 34.

⁸⁹⁷ Там же. Л. 1–4.

⁸⁹⁸ Старокадомский Л. М. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. Петроград, 1915; Он же. Через Ледовитый океан из Владивостока в Архангельск/ Петроград. 1916; Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей // Гл. гидрогр. упр., Гидро-метеорол. часть. Петроград, 1918. С. 1–114; Евгенов Н. И. Результаты аэрологических наблюдений змейковых подъемов на э/с «Таймыр», произведенных в 1913–1915 гг. // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. 1931. С. 5–45; Он же. Двадцатилетие открытия Северной Земли // Бюллетень Арктического института. 1933. №9–10. С. 290–293.

⁸⁹⁹ Старокадомский Л. М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане. 1910-1915. М., 1953.

данной экспедиции, который дал ему ценные сведения о морях Арктики и судоходстве за полярным кругом.

Несмотря на масштаб и значение экспедиции (первое в отечественной истории прохождение Северного морского пути, открытие Северной Земли), объем публикаций о ней оставался несоразмерно скромным. Внимание к этому вопросу неоднократно привлекали крупнейшие исследователи Арктики: В. Ю. Визе, П. В. Виттенбург, Д. К. Дерюгин и др.⁹⁰⁰. В 1934 г. на I Всесоюзном географическом съезде начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт высказался о медленной и недостаточной публикации материалов экспедиции Б. А. Вилькицкого на л/п «Таймыр» и «Вайгач»⁹⁰¹. В силу различных причин ГЭСЛО в советское время подверглась некоторому забвению, в первую очередь, по цензурным и идеологическим соображениям. Некоторые офицеры данной экспедиции были лидерами и участниками Белого движения (А. В. Колчак, Б. А. Вилькицкий), или выступили как на стороне белых, так и на службе нацистской Германии в войне против СССР, в случае командира «Вайгача» П. А. Новопащенко.

Однако, как было показано выше, некоторые материалы о ГЭСЛО всё-таки были опубликованы при советской власти. Стоит отметить, что к началу 1950 - х гг. обобщения результатов этой экспедиции были недостаточны и в силу объективных факторов. Не все материалы экспедиции уцелели: в 1918 г. был уничтожен архив Гидрографического управления, эвакуированный в Ярославль. Многие сведения также оказались разбросаны по стране. Гражданская война и эмиграция некоторых участников не позволили своевременно сделать публикации на русском языке. Ситуация стала значительно меняться, когда научные результаты ГЭСЛО стал изучать один из крупнейших гидрографов Арктики, участник этой экспедиции – Н. И. Евгенов.

Важно отметить, что еще до начала масштабной работы над наследием ГЭСЛО Евгенов сделал несколько небольших публикаций. Статья об

⁹⁰⁰ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 68.

⁹⁰¹ Шмидт О. Ю. Освоение Северо-Восточного пути // Труды I Всесоюзного географического съезда. Л., 1934. С. 121.

аэрологических наблюдениях на зимовке 1914–1915 гг. была выпущена еще в 1931 г.⁹⁰², а в 1933 г. за авторством гидрографа была опубликована статья в честь двадцатилетнего юбилея экспедиции, которая стала первой юбилейной статьей о ГЭСЛО⁹⁰³. В победоносном 1945 г. в октябре у Евгенова была подготовлена рукопись статьи «К тридцатилетию первого плавания Северным морским путем русских кораблей», которая так и не была опубликована и хранится в личном фонде Евгенова⁹⁰⁴. На рукописи стоит печать газеты «Красный флот» и, вероятно, публикация готовилась, но не состоялась.

В 1953 г. Н.И. Евгенов с разрешения директора ЛО ГОИН Ю. В. Преображенского активизировал работы в этом направлении и начал поиск материалов ГЭСЛО, рассеянных по разным фондам и архивам, в т. ч. в частных собраниях сослуживцев по экспедиции. Он установил переписку со своим старым товарищем по ГЭСЛО и Северо-восточной экспедиции Л. М. Старокадомским и рядовыми участниками экспедиции: матросами, кочегарами и другими участниками.

В 1954 г. Н. И. Евгенов завершил перевод статьи одного из участников ГЭСЛО-2 минного офицера Н. А. Транзе. Статья Николая Александровича была опубликована уже после эмиграции в журнале «Geographical Review» в Нью-Йорке в 1925 г.⁹⁰⁵ Николай Александрович эмигрировал в период Гражданской войны, когда в 1918 г. был уволен с военно-морской службы указом Совнаркома, в 1919 г. воевал на стороне белых. Затем эмигрировал в Швецию, после – в Норвегию, работал на угольных шахтах Шпицбергена. В 1923 г. переехал в США, где в течение пяти лет работал в качестве эксперта по Арктике при Американском географическом обществе.

Вероятно, Н. И. Евгенов начал работу над переводом этой статьи еще в 1928–1929 гг. о чем свидетельствует записная книжка времен

⁹⁰² Евгенов Н. И. Результаты аэрологических наблюдений... С. 5–45.

⁹⁰³ Евгенов Н. И. Двадцатилетие открытия Северной Земли... С. 290–293.

⁹⁰⁴ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 22.

⁹⁰⁵ Transehe N. A. The Siberian Sea Road: The Work of the Russian Hydrographical Expedition to the Arctic 1910-1915 // Geographical Review, Vol. 15, No. 3 (Jul., 1925), pp. 367-398.

Карских экспедиций 1928–1929 гг., ссылаясь на одну из статей Н. А. Транзе⁹⁰⁶. Однако завершить работы по переводу удалось лишь в 1954 г. – именно эта дата стоит под рукописью перевода, хранящемся в РГАЭ⁹⁰⁷. Он, как и многое из подготовленных материалов Евгенова, так и не был опубликован. В итоге, перевод статьи Транзе был сделан лишь в 2014 году Ю. Б. Бурлаковым.

Позже для содействия Н. И. Евгенову начали подключаться другие организации. В РГАЭ, в фонде Евгенова, сохранилось письмо начальника ГУСМП В. Ф. Бурханова директору АНИИ В. В. Фролову от 25 мая 1954 г. с поручением от Президиума ВГО⁹⁰⁸ организовать надлежащую обработку материалов ГЭСЛО. Бурханов предложил институту заключить договор с Евгеновым и разрешил привлекать для консультаций Старокадомского. Большую роль обработке и публикации наследия ГЭСЛО сыграло ВГО, где Евгенову выделили рабочий кабинет.

К 1957 г. Евгенов при содействии сотрудников АНИИ, ГУ ГУСМП, ВГО сосредоточил основные собранные материалы в архиве ВГО в фонде Б. А. Вилькицкого (№ 19). Там он систематизировал отчетные карты, данные астрономо-геодезических пунктов, материалы других наблюдений. На этой стадии к нему подключились научный сотрудник ЛО ГОИН Валерий Николаевич Купецкий, выделенный отделением института в качестве помощника, инженер-корабел А. И. Дубравин и инженер-гидрограф А. А. Кухарский. Куратором темы «Научные результаты экспедиции по судам «Таймыр» и «Вайгач» от Арктического института не позднее ноября 1958 г. был назначен известный океанолог Я. Я. Гаккель⁹⁰⁹.

В итоге основная работа была завершена к 1961 г., когда рукопись объемом почти в 2500 машинописных листов, состоящая из двух томов, была готова к рецензированию. Первый том был посвящен истории экспедиции с 1910 по 1915 гг., второй – систематизировал научные данные, полученные в ходе

⁹⁰⁶ Фонды РГМАА. О-6377: Дневник Н.И. Евгенова. Карская экспедиция. 1928–1929 гг. Л. 73.

⁹⁰⁷ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 4. Л. 174.

⁹⁰⁸ Всесоюзное географическое общество. Сегодня – Русское географическое общество (РГО).

⁹⁰⁹ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 3. Л. 52.

наблюдений. Однако после подготовки произведения к изданию Н. И. Евгенов и В. Н. Купецкий столкнулись с большим количеством критики и препятствий на пути к изданию, в первую очередь, связанные с советской цензурой. Публикация работы затянулась и имеет собственную историю.

В 1961 г. ЛО ГОИН, после смерти директора Ю. В. Преображенского, возглавил капитан 1 ранга в отставке к. г. н. Б. А. Филиппов. Версии дальнейшего развития событий несколько различаются. Супруга Наталия Николаевна Евгенова, без подробностей отмечала, что ее муж в 1961 г. ушел на пенсию и иногда навещался в ВГО поинтересоваться судьбой рукописи⁹¹⁰. Старший редактор Центрального картопроизводства (ЦКП) ВМФ СССР К. А. Богданов отмечал, что после ознакомления нового директора с работой Евгенова и Купецкого, в которой содержалась положительная характеристика А. В. Колчака, Филиппов расценил экспедицию как «белогвардейскую», а в самом Николае Ивановиче усмотрел «колчаковца»⁹¹¹. По воспоминаниям Богданова Евгенов и Купецкий были уволены из ЛО ГОИН – Валерий Николаевич перешел в ААНИИ, а Николай Иванович вышел на пенсию. К. А. Богданов отмечал, что после этих событий Евгенов и Купецкий разослали рукопись по различным учреждениям – в ААНИИ и ЦКП ВМФ⁹¹². Гидрограф С. В. Попов утверждал, что рукопись все же была включена в план выпуска Гидрометеоздата на 1962 г. к пятидесятилетию открытия Северной Земли, но по решению руководства Гидрометслужбы издание монографии было исключено из плана, ее передали в ААНИИ для переработки и сокращения⁹¹³. Гидрограф С. В. Попов утверждает, что Я. Я. Гаккель планировал издать рукопись в издательстве «Морской транспорт», чему помешала смерть Н. И. Евгенова в 1964 г. и самого Якова Яковлевича в 1965 г.⁹¹⁴

Архивные же документы свидетельствуют, что положительные отзывы на данную работу в августе 1961 г. дали сотрудники ААНИИ А. Ф. Лактионов и

⁹¹⁰ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 154.

⁹¹¹ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 142.

⁹¹² Там же.

⁹¹³ Попов С. В. Гидрограф Н. И. Евгенов... С. 70.

⁹¹⁴ Там же.

А. Легеньков, которые, однако, подчеркнули, что работа требует тщательного редактирования и сокращения⁹¹⁵. В ноябре того же года отзыв последовал и от врио начальника ЦКП ВМФ капитана 1 ранга А. Панфилова и старшего редактора карт ЦКП ВМФ К. А. Богданова⁹¹⁶. В нем рекомендовалась публикация первого тома, представляющего историю экспедиции и материалы, которые по мнению рецензентов, не утратили своего научно-практического значения и могут быть использованы для военно-географической характеристики Арктики. При этом второй том, в котором были систематизированы научные (гидрометеорологические, геофизические и др.) материалы экспедиции, открытым изданием публиковать не рекомендовалось. В данном отзыве также были высказаны рекомендации в части требований цензуры. Предлагалось изъять из страниц монографии имя командира «Вайгача», одного из лидеров Белого движения А. В. Колчака, и изучить возможность упоминания эмигрировавших после Гражданской войны участников ГЭСЛО Новопапенного и Арнгольда. Предлагалось также убрать положительную характеристику начальника экспедиции в 1913–1915 гг. Б. А. Вилькицкого, а при упоминании пролива Бориса Вилькицкого рекомендовалось убрать имя из топонима, придерживаясь советской практики: использовать название «пролив Вилькицкого». Еще одной рекомендацией было изменение положительного отношения к врачу П. Г. Кушакову экспедиции Г. Я. Седова, который, по мнению военморов, сыграл, «неблаговидную роль» в его экспедиции и впоследствии стал эмигрантом⁹¹⁷. В отзыве были указаны рекомендации по сокращению объема двухтомного произведения.

Немногочисленные подробности о дальнейшей судьбе рукописи мы узнаем из письма Н. И. Евгенову от секретаря ЛО ГОИН С. А. Цветкова, датированное 29 октября 1962 г. В нем говорилось, что в соответствии с решением Ученого Совета ГОИН авторский экземпляр рукописи и отзывы учреждений в июле 1962 г. были направлены начальнику ГУСМП А. А. Афанасьеву для

⁹¹⁵ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 40. Л. 9–10.

⁹¹⁶ Там же. Л. 11–18.

⁹¹⁷ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 40. Л. 15.

дальнейшего научного редактирования и решения вопросов о сроках и порядке ее издания по линии Главсевморпути⁹¹⁸.

В январе 1962 г. последовал отзыв от Я. Я. Гаккеля, который, по мнению К. А. Богданова, сыграл ключевую роль в том, чтобы убедить директора ААНИИ океанолога А. Ф. Трёшникова поставить публикацию рукописи в многолетний план Отдела географии по созданию многотомного произведения по истории Севморпути⁹¹⁹. По воспоминаниям Богданова, Алексей Федорович с предубеждением относился к Евгенову, считая его «колчаковцем», высказывал некоторое недовольство поездками Купецкого в Репино, где Евгенов жил со своей семьей после выхода на пенсию⁹²⁰. Однако мнение А. Ф. Трёшникова со временем изменилось и Я. Я. Гаккелю в итоге удалось убедить директора ААНИИ в необходимости публикации труда Евгенова. Единственным условием А. Ф. Трёшников поставил лишь сокращение объема рукописи, однако Н. И. Евгенов считал, что рукопись готова, и решение целиком зависит от начальства.

Несмотря на задержку издания монографии в начале 1960-х гг., на пути к ее публикации Евгенову и Купецкому все-таки удалось выпустить несколько статей, посвященных ГЭСЛО. Так, в 1957 г. в «Известиях ВГО» вышла обзорная статья, посвященная данной экспедиции⁹²¹. В 1961 г., в преддверии полувекового юбилея экспедиции, Евгенову и Купецкому удалось опубликовать памятную статью в журнале «Океанология»⁹²². В следующем году в «Известиях ВГО» была опубликована статья о научных результатах ГЭСЛО⁹²³. Однако в данном случае тоже не обошлось без критики авторов. Появление в канун юбилея в разных журналах тандема пожилого и молодого ученых, писавших об одной и той же

⁹¹⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 40. Л. 7.

⁹¹⁹ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 142–143.

⁹²⁰ Там же. С. 143.

⁹²¹ Евгенов Н. И. Гидрографическая экспедиция в Северном Ледовитом океане на судах «Таймыр» и «Вайгач» 1910–1915 гг. // Известия Всесоюзного географического общества. 1957. № 1. С. 14–24.

⁹²² Евгенов Н. И. К пятидесятилетию работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач». 1910–1915 гг. // Океанология. 1961. Т. 1. Вып. 3. С. 571–574.

⁹²³ Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. О научных результатах Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 гг. // Известия Всесоюзного географического общества. 1962. Т. 94. Вып. 5. С. 367–379.

экспедиции, имевшей репутацию «белогвардейской», вызвало недовольство партийного руководства, о чем Гаккель сообщил Евгенову, рекомендуя впредь использовать для нее другое название⁹²⁴. Не желая навлекать гнев руководства ААНИИ в канун пятидесятилетия открытия Северной Земли (1963 г.), Евгений попросил Купецкого самому написать об этой экспедиции.

Николай Иванович и Валерий Николаевич также подготовили доклад о создании статьи о Б. А. Вилькицком, которая была одобрена в ВГО и с разрешения президента Географического общества С. В. Калесника была издана в «Известиях ВГО» в 1964 г. Однако Н. И. Евгенову было не суждено увидеть выход публикации в свет: гидрограф скончался 13 мая 1964 г. в возрасте 75 лет. Как утверждает К. А. Богданов, после смерти Евгенова над публикацией была совершена «цензорская расправа»: ее признали идеологически не выдержанной и изъяли из уже отпечатанного тиража⁹²⁵. В. Н. Купецкий, Я. Я. Гаккель и М. И. Белов были очень удивлены подобной ситуации, но оспорить ее не могли, и только благодаря историку Арктики М. И. Белову появилась возможность опубликовать статью в сборнике «Летопись Севера»⁹²⁶. Важно отметить, что это была первая статья, персонально посвященная Б. А. Вилькицкому, выпущенная в СССР.

После смерти Евгенова Валерий Николаевич не оставил работу над рукописью, в последующие годы он значительно сократил ее объем, работал над содержанием, дал более компромиссное название, приложил много усилий, чтобы уговорить А. Ф. Трешникова выпустить данную публикацию. В итоге 3 июля 1985 г. Алексей Федорович, будучи также председателем ВГО, подписал рукопись к печати от Географического общества в издательстве «Наука»⁹²⁷. Монография вышла под названием «Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах "Таймыр" и "Вайгач" в 1910-1915 годах» в сильно сокращенном

⁹²⁴ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 143.

⁹²⁵ Там же. С. 144–145.

⁹²⁶ Евгений Н. И., Купецкий В. Н. Русский полярный исследователь – Б. А. Вилькицкий // Летопись Севера. 1964. Т. 4. С. 223–224.

⁹²⁷ Богданов К. А. Российские военные гидрографы... С. 145.

виде (184 страниц) и очень ограниченным тиражом (всего 1250 экземпляров)⁹²⁸. В ней было запрещено размещать фотографии экспедиции и участников, и даже упоминать некоторых участников, если о них не было информации в Большой советской энциклопедии. В итоге монография сыграла важную роль в жизни В. Н. Купецкого, который в 1989 г. защитил по этой работе докторскую диссертацию.

Несмотря на скромный вариант издания монографии она привлекла внимание за рубежом. Через несколько месяцев после публикации в октябрьском номере американского журнала «Polar Geography and Geology» была опубликована статья историка Арктики и Антарктики Уильяма Барра, посвященная обзору ГЭСЛО⁹²⁹. В том же номере была помещена статья Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого, состоящая из материалов ледового раздела монографии⁹³⁰. Значительно позже монография была удостоена вниманием и в России. Уже после распада СССР, в 1995 году, Николай Иванович Евгений по решению Научно-технического совета Росгидромета и его руководителя А. И. Бедрицкого от 12 апреля 1995 г. посмертно был награжден премией им. Ю. М. Шокальского за монографию 1985 года.

На этом история публикации рукописи Евгенова и Купецкого не окончилась, в преддверии 100-летнего юбилея открытия архипелага Северная Земля велась масштабная работа по изданию первого тома рукописи в полном объеме. Данную работу проводили Российский государственный музей Арктики и Антарктики (РГМАА) и Русское географическое общество (РГО). В итоге в 2012 г. РГМАА практически в полном объеме издал первый том рукописи, дополненный комментариями и фотографиями. В 2013 г. вышло в свет издание РГО, которое представляет собой полностью изданный первый том рукописи, без значительной переработки.

⁹²⁸ Евгений Н. И., Купецкий В. Н. Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах "Таймыр" и "Вайгач" в 1910-1915 годах / отв. ред. А. Ф. Трешников. Л.: Наука. 1985.

⁹²⁹ Barr W. The Arctic Ocean Hydrographic expedition 1910–1915: An overview // Polar Geography and Geology. 1985. Vol. 9. P. 257–271.

⁹³⁰ Yevgenov, N. J., Kupetskiy, V. N. Sea ice observations made during the Arctic Ocean Hydrographic expedition 1910–1915 // Polar Geography and Geology. 1985. Vol. 9. P. 272-300.

Наследие Н. И. Евгенова

После полной реабилитации в 1958 г. официально были разрешены мероприятия с участием Н. И. Евгенова. Если в 1948 г. в стенах ЛГМИ 60-летний юбилей гидрографа был отмечен под предлогом расширенного заседания студенческого кружка, то 70-летний юбилей был отпразднован в 1958 г. в стенах Географического общества СССР с широким размахом и большим количеством приглашенных гостей⁹³¹. В августе 1958 г. Ученый совет во главе с и. о. директора ААНИИ поддержал предложение ГОИН представить к доктора географических наук Н. И. Евгенова к присвоению ему почетного звания Заслуженного деятеля науки и техники РСФСР⁹³².

Сохраняют память об одном из крупнейших гидрографов Арктики XX века, созданные им произведения. Рукопись, посвященная Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, стала не единственной работой Н. И. Евгенова, посвященной полярной экспедиции прошлого. На склоне лет гидрографом было написано еще несколько подобных работ, которые готовились к публикации, но так и не были изданы. Однако присуждения этого звания, к сожалению, так и не состоялось. Тем не менее, отметим награждение (даты награждения неизвестны) Николая Ивановича значком отличника соцсоревнования Гидрометслужбы СССР и значком «Почетному полярнику»⁹³³.

Например к 1960 г. им был подготовлен большой «Отчет о проведении Северо-восточной экспедиции Наркомвода в 1932 году», который фактически является полноценной монографией о данной экспедиции и состоит из 377 машинописных листов⁹³⁴. Публикация планировалась в ААНИИ, однако так и не состоялась. На склоне лет Н. И. Евгеновым были также подготовлены рукописи о Карских экспедициях. Так, в 1959 г. гидрограф завершил работу над воспоминаниями о Карских экспедициях, а в 1964 г. в ААНИИ планировалось

⁹³¹ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 148, 151–152.

⁹³² РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 57–58.

⁹³³ Там же. Л. 3.

⁹³⁴ Там же. Д. 11.

издание рукописи «Первые Карские операции» объемом 56 машинописных листов⁹³⁵, но обе рукописи так и не были опубликованы.

Таким образом, многие работы Н. И. Евгенова, посвященные его прошлым экспедициям, не были опубликованы и хранятся в личном фонде гидрографа в РГАЭ, оставаясь доступными лишь для узкого круга исследователей. На подобное положение вещей, как в случае с рукописью о ГЭСЛО, могло повлиять «опальное» положение Евгенова и его репутация «белогвардейского офицера» и «колчаковца» в некоторых кругах. Из-за того, что указанные рукописи не были изданы, Н. И. Евгений не запомнился более широкому кругу читателей историко-географическими описаниями подобно другим исследователям Арктики, таким как В. Ю. Визе или Н. Н. Зубову, или воспоминаниями о своем участии в экспедициях, как Н. Н. Урванцев, Г. А. Ушаков и другие исследователи.

Несмотря на то, что в послевоенное время публиковать свои работы Н. И. Евгенову было затруднительно, память о его научном наследии хорошо сохранилась. В первую очередь, стоит отметить, что список работ полярного исследователя, содержит 131 наименование публикаций различного объема – от крупных гидрографических трудов до научно-популярных статей, газетных заметок, предисловий к другим работам и участия в качестве редактора. При этом сюда не включены неопубликованные работы Евгенова, хранящиеся в различных архивах и фондах.

Точное количество публикаций мы знаем во многом благодаря самому Николаю Ивановичу, который на протяжении всей научно-экспедиционной деятельности фиксировал свои работы. Однако ни один из, созданных им списков не был ранее опубликован. Один из первых подобных перечней был составлен Евгеновым еще в 1927 г. как приложение к сведениям о деятельности гидрографа на Севере, сохранившийся в петербургском филиале Архива АН СССР в документах Полярной комиссии⁹³⁶. В 1935 г. Евгений подготовил для личного листка по учету кадров список напечатанных работ, насчитывающий 35

⁹³⁵ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 29. Л. 1, 7.

⁹³⁶ СПбФ АРАН. Ф. 75. Оп. 1. Д. 142. Л. 50-50 об.

публикаций⁹³⁷. В послевоенные годы в июне 1958 г. Николай Иванович подготовил неполный список как опубликованных работ, так и неизданных рукописей, насчитывающий уже 63 позиции⁹³⁸. Данный перечень позволил дополнить сведения о публикациях Евгенова и узнать о неизданных работах ученого.

После смерти Н. И. Евгенова работу в этом направлении продолжили его ученик В. Н. Купецкий, гидрограф С. В. Попов, а также потомки Николая Ивановича. Так, в марте 1965 г. Валерий Николаевич составил «библиографию печатных работ Н. И. Евгенова» – перечень, который был согласован с Евгеновым еще при жизни, проверенный по первоисточникам, а также рукописям и личному архиву автора⁹³⁹. В список были включены 114 работ: в их числе публикации без указания авторства Н. И. Евгенова, но являвшиеся результатом его труда, работы в соавторстве, а также статьи, заметки и воспоминания, изложенные со слов Николая Ивановича. В том же году этот список был опубликован в статье Я. Я. Гаккеля, посвященной уходу из жизни Н. И. Евгенова, и стал первым опубликованным перечнем работ Николая Ивановича⁹⁴⁰.

Следующий список работ Н. И. Евгенова, связанный с изучением Якутии, увидел свет в 1988 г. с выходом первой небольшой книги гидрографа С. В. Попова, специально посвященной Евгенову⁹⁴¹. Данный список насчитывает 19 публикаций, в основном из более полного перечня Купецкого 1965 г. В 2006 г. с выходом воспоминаний Н. Н. Евгеновой был опубликован список работ Н. И. Евгенова, который насчитывает 106 работ, в основном повторяющих список В. Н. Купецкого⁹⁴². Однако этот перечень сделал информацию о публикациях Н. И. Евгенова доступной для современного читателя. В значительной степени на него опирался и автор этого диссертационного

⁹³⁷ ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1728. Оп. 1-88. Д. 697000. Л. 6–7.

⁹³⁸ РГАЭ. Ф. 579. Оп. 1. Д. 38. Л. 102–109.

⁹³⁹ Там же. Л. 13–21.

⁹⁴⁰ Гаккель Я. Я. Потери науки. Николай Иванович Евгенов // Известия Всесоюзного географического общества. 1965. Т., 97, вып. 4.

⁹⁴¹ Попов С. В. Гидрограф Н.И. Евгенов. Якутск., 1988.

⁹⁴² Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 160–165.

исследования, в ходе которого удалось выявить еще 9 публикаций Н. И. Евгенова.

Увековечение имени Н. И. Евгенова происходило не только в публикациях: в честь Николая Ивановича были названы географические объекты и суда. Еще в 1913 г. был открыт и нанесен на карту мыс, названный в честь Евгенова, находящийся на острове Большевик архипелага Северная Земля. С 1939 по 1966 гг. назывался «Вайгач», прежнее название было восстановлено Президиумом ВГО 6 июля 1965 г.⁹⁴³. В 1925 г. в честь Евгенова была названа бухта в заливе Седова. В 1958 г. во время проведения Советской Антарктической экспедиции был открыт и заснят мыс Евгенова на Земле Виктории⁹⁴⁴. В 1968 г. в честь Николая Ивановича был назван пролив в Море Лаптевых к северо-западу от острова Старокадомского⁹⁴⁵.

В 1936 г. было построено гидрографическое судно «Евгенов», на котором производились исследования в арктических морях. В сентябре 1974 г. в г. Турку (Финляндия) по заказу СССР было построено гидрографическое судно «Николай Евгенов», которое применялось для исследований вплоть до 2021, когда его отправили на слом. В 2019 г. для проекта «Ямал СПГ» компании «Новатэк» была построена серия ледокольных танкеров-газовозов, среди которых есть судно «Nikolay Yevgenov», работающих в Арктике в наши дни.

Таким образом, период работы Н. И. Евгенова в Главном управлении Северного морского пути, а также последующие 1940–1960-е гг. стали очень насыщенным периодом в жизни гидрографа.

Н. И. Евгенов сыграл важную роль в период институционализации и становлении полярной гидрографии. Первоначально Николай Иванович рассматривался на кандидатуру руководителя Гидрографического сектора ВАИ, а затем занял должность заместителя начальника Гидрографического управления ГУСМП по научно-исследовательской части. Он фактически выступил

⁹⁴³ Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей... С. 231.

⁹⁴⁴ Кобленц Я. П. Современное состояние картографирования Антарктики // Труды Советской антарктической экспедиции. Т. 31. 1964. М., Л., С. 127.

⁹⁴⁵ Евгенова Н. Н. Студеные вахты... С. 165.

организатором научной деятельности в стенах нового учреждения по проведению гидрографических исследований в Арктике: создавал научные труды, участвовал в работе межведомственных совещаний и Междуведомственного бюро ледовых прогнозов.

Помимо кабинетной работы Н. И. Евгенов продолжил активно участвовать от Гидрографического управления Главсевморпути в масштабных экспедициях в Арктику. Он возглавлял научные работы в ходе экспедиции на ледоколе «Красин» по спасению «Челюскинцев» и обследованию акваторий островов Врангеля и Геральд. В ходе масштабного плавания были исследованы ранее почти неизученные района Чукотского и Восточно-Сибирского морей, а итогом работы стали выпущенные материалы по лоции этого района, созданные Н. И. Евгеновым. В ходе двух высокоширотных экспедиций на л/п «Садко», которые впервые проводились в СССР, под руководством Н. И. Евгенова выполнялись все гидрографические исследования, позволившие получить уникальные сведения о высокоширотной Арктике. Эти сведения были опубликованы за авторством Николая Ивановича и других полярных исследователей. Во время вынужденной зимовки экспедиции на «Садко» в 1937–1938 гг. Н. И. Евгенов стал помощником начальника экспедиции Р. Л. Самойловича по организации научных наблюдений, а также образовательного процесса для «дрейфующего вуза» и прочих просветительских мероприятий.

Несмотря на то, что после своего ареста в мае 1938 г. Н. И. Евгенов более не возвращался к научно-экспедиционной деятельности, ему не только посчастливилось пережить заключение, но и возобновить научные исследования. В годы Великой Отечественной войны, работая в Беломорской научно-исследовательской гидрометеорологической обсерватории, Евгенов внес посильный вклад в изучение режима Северной Двины, что было важно для ледовой проводки караванов в Архангельск и Молотовск. За эту работу Евгенов был награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне».

После одобрения кандидатуры Н. И. Евгенова на должность профессора кафедры океанологии в недавно реорганизованном ЛГМИ Николай Иванович смог вернуться в Ленинград и заняться преподавательской деятельностью. С 1950 г., работая старшим научным сотрудником в ЛО ГОИН, он возобновил активную научно-исследовательскую деятельность и смог принять участие в создании нескольких крупных работ. Выделим обновленную терминологию и классификацию льдов 1954 г., которая имела всесоюзный масштаб и альбом ледовых образований 1955 г.

Отдельно стоит сказать о работе Евгенова над научным наследием ГЭСЛО и подготовке серии статей и двухтомной монографии, которая была опубликована в сокращении в 1985 г., а первый том издан полностью в 2012–2013 гг. Это была первая крупная монография о Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, в которой был обобщен фактически весь материал по данной экспедиции, известный на сегодняшний день.

Заключение

В ходе работы удалось выполнить поставленные задачи и достичь цели исследования. В представленной диссертации отражен весь профессиональный путь Н. И. Евгенова, установлены все кадровые перемещения и награждения гидрографа. В первую очередь была рассмотрена научно-экспедиционная деятельность гидрографа: его участие в шестнадцати полярных экспедициях, по результатам которых справедливо утверждение о том, что Николай Иванович внес значительный вклад в освоение Северного морского пути и являлся одним из крупнейших гидрографов Арктики первой половины XX века.

С опорой на историографию и архивные источники можно утверждать, что участие Николая Ивановича в полярных экспедициях сопровождалось активной научно-исследовательской деятельностью. Результаты изучения начальных этапов профессиональной биографии Н. И. Евгенова позволяют сделать следующий вывод: получив, в 1910 году первый опыт мореплавания в Арктике, уже в 1913 году лейтенант Евгенов принял участие в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана – крупнейшей российской полярной экспедиции начала XX в. В ходе этой экспедиции Н. И. Евгенов стал одним из первооткрывателей Северной Земли, он был первым кто увидел ее берега. Так, Николай Иванович стал участником последнего географического открытия, связанного с обнаружением крупной территории на нашей планете. В ходе ГЭСЛО он стал одним из первопроходцев Северного морского пути. Николай Иванович проявил себя инициативным исследователем, совершив во время зимовки ГЭСЛО несколько походов с описью ранее неизвестного побережья в северо-западной части Таймырского полуострова, занимаясь гидрометеорологическими и геофизическими наблюдениями, конструируя штурманские приборы. Этот уникальный опыт позволил Н. И. Евгенову стать заметной фигурой среди гидрографов Арктики еще до установления советской власти, а также познакомиться с условиями мореплавания во всех северных морях России.

Будучи лояльным советской власти, Евгенов не был репрессирован за контакты с А. В. Колчаком в годы Гражданской войны и был привлечен ею к дальнейшему освоению Заполярья. В 1920 г. он был мобилизован в ГГУ ВМС и назначен в Усть-Ленскую гидрографическую экспедицию (1920–1922) по исследованию судоходных протоков Лены и бухты Тикси. В результате выполненных исследовательских работ можно заключить, что Н. И. Евгенов внес большой вклад в гидрографические исследования реки Лены от Якутска до ее устья, а также устья реки Оленек и бухты Тикси. В 1921 г. гидрограф Евгенов впервые возглавил полярную экспедицию – Усть-Ленскую гидрографическую экспедицию, сменив на этом посту Ф. А. Матисена. Это стало важным поворотом в профессиональной биографии Евгенова и в последующих экспедициях Николай Иванович занимал преимущественно руководящие должности.

Помимо этого, можно заключить, что исследования 1920–1921 гг., стали крупнейшими в этом районе со времен I Международного полярного года (1882–1883) в которых Н. И. Евгенов принял самое деятельное участие. Усть-Ленская гидрографическая экспедиция стала отправной точкой для последующих советских исследований и изыскательских работ в низовьях Лены. В конечном итоге, это привело к началу строительства с 1933 г. порта Тикси – одного из крупнейших морских арктических портов на Северном морском пути. Николай Иванович также стал идейным продолжателем Ф. А. Матисена по исследованию низовьев Лены и бухты Тикси. Он одним из первых предложил активно развивать каботажное плавание в районе Лена–Колыма для достижения экономических успехов в регионе. С началом 1930-х гг. каботажное плавание на этих реках стало претворяться в жизнь.

В ходе Карских экспедиций 1925–1931 гг. Н. И. Евгенов несмотря на коммерческий характер этих плаваний уделял значительное исследовательской деятельности и фактически стал организатором науки в этих рейсах. Будучи начальником Карских экспедиций в 1926–1931 гг. он осуществлял руководство гидрографическими и гидрологическими исследованиями, приглашал ученых разного профиля (гидробиологи, метеорологи, гидрологи) для наблюдений в

Карском море. Благодаря этому удалось провести научное исследование акватории Карского моря, особенно в районе Новой Земли.

В первой половине 1930-х гг. Евгенов участвовал в экспедициях в восточном районе Северного морского пути. В ходе Северо-восточной полярной экспедиции (1932) Наркомвода, под его руководством, были выполнены одни из первых исследований в Восточно-Сибирском море. В 1934 г. в ходе экспедиции Главсевморпути по спасению челюскинцев и последующем обследовании акватории островов Врангеля и Геральд под руководством Евгенова были проведены гидрографические исследования в малоизученном проливе Лонга и в районе «белого пятна» в восточной части Восточно-Сибирского моря. В представленном диссертационном исследовании впервые перечислен полный состав научно-исследовательской группы на ледорезе «Ф. Литке».

Вторая половина 1930-х гг. для Николая Ивановича ознаменовалась участием в первых советских высокоширотных экспедициях на л/п «Садко», ходе которых Евгенов отвечал за гидрографическое обследование вод на границе с центральной частью Северного Ледовитого океана.

Анализ архивных документов позволил выявить то, что Н. И. Евгенов не прекращал заниматься научной деятельностью даже в заключении Севжелдорлага (Коми ССР), создавая рукописи, которые, к сожалению, не были опубликованы.

После одобрения кандидатуры Н. И. Евгенова на должность профессора кафедры океанологии в недавно реорганизованном ЛГМИ, Николай Иванович смог вернуться в Ленинград и заняться преподавательской деятельностью. С 1950 г., работая старшим научным сотрудником в ЛО ГОИН, Евгенов вернулся к активной научно-исследовательской деятельности и смог принять участие в создании нескольких крупных работ. Здесь стоит выделить обновленную терминологию и классификацию льдов 1954 г., которая имела всесоюзный масштаб и была дополнена альбомом ледовых образований 1955 г.

Отдельно стоит сказать о работе Евгенова над научным наследием ГЭСЛО и подготовке серии статей и двухтомной монографии, которая была

опубликована в сокращении в 1985 г., а первый том издан полностью в 2012–2013 гг. Это была первая крупная монография о Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, в которой Евгенов обобщил весь материал по данной экспедиции, известный на сегодняшний день.

Благодаря активной научно-исследовательской деятельности Н. И. Евгенов стал автором множества крупных трудов по гидрографии северных акваторий, которые были проанализированы в представленной работе. Под руководством гидрографа в конце 1920-х гг. был создан первый навигационный атлас судового хода реки Лены от Якутска до ее дельты и первый навигационный атлас, включающий подробные карты судоходных протоков дельты Лены, а также общие карты устья реки Оленёк и бухты Тикси.

Николай Иванович многократно участвовал в создании материалов по лоции арктических морей. В 1930 г. за его авторством была выпущена «Лоция Карского моря и Новой Земли», которая стала одним из ключевых научных трудов в жизни Евгенова. Это была первая лоция всей акватории Карского моря, которая также включала описание восточной Баренцева моря и стала одной из основных работ по навигационно-гидрографическому обследованию этих районов. Необходимость в подобной лоции была очень острой на фоне укрупнявшихся Карских товарообменных экспедиций. Исследуя архивные документы, удалось выяснить, что еще до издания этой лоции в 1930 г. во время плавания Карской экспедиции 1929 г. использовалась сокращенное руководство, отпечатанное на машинке в нескольких экземплярах на русском и английском языках по инициативе Н. И. Евгенова и распространенное среди капитанов экспедиции. Создаваясь изначально как пособие для мореплавания по маршруту Карских товарообменных экспедиций, лоция в итоге была издана как масштабное исследование, ставшее фундаментом для дальнейшего дополнения и обновления на протяжении всего периода 1930-х годов. В результате к работе над этой лоцией примкнули другие исследователи, которые стали авторами дополнений и новых изданий. До середины 1930-х гг. участие в обновлении лоции Карского моря лично принимал сам Н. И. Евгенов.

В 1937 г. были выпущены материалы по лоции островов Врангеля и острова Геральд, которые стали итогом гидрографических исследований Евгенова во время экспедиции на ледоколе «Красин» в 1934 г.

Научное наследие Николая Ивановича исчисляется не только навигационными атласами и лоциями. За годы своей деятельности в Арктике Евгенов получил большой опыт наблюдения за льдами, поэтому на протяжении всей карьеры за его авторством (или в соавторстве) выпускались альбомы ледяных образований, при его участии вырабатывались ледовые классификации, номенклатура и терминология льдов. Таким образом, перечисленные работы по гидрографии и гидрологии арктических морей стали важным результатом исследования Северного морского пути и сыграли положительную роль в развитии более безопасного судоходства по этому маршруту. Все это свидетельствует о том, что Н. И. Евгенов внес значительный вклад в развитие отечественной гидрографии, гидрологии и океанографии.

Один из основных выводов диссертационного исследования заключается в том, что Н. И. Евгенов сыграл большую роль в ходе организации и развития научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства в Арктике. В первую очередь это касалось морских транспортных операций на Северном морском пути.

В период 1926–1931 гг., Евгенов являлся бессменным начальником морской части Карских товарообменных экспедиций. Он продолжил работу предшественников по развитию научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения мореплавания на Северном морском пути, начатую в 1920-е годы. Фактически Евгенов стал одним из пионеров морской ледовой разведки и крупнейшим специалистом в этой области в период середины 1920-х–начала 1930-х гг. Он сыграл ключевую роль в расширении практики применения этой разновидности ледовой разведки, которая в то время еще не имела четко выработанной методологии. Несмотря на пребывание в должности руководителя Карских экспедиций, он всегда лично участвовал в морской ледовой разведке, стараясь своими глазами наблюдать ледовую обстановку, что можно

особенностью подхода Николая Ивановича. Он был единственным полярным исследователем, который на протяжении пяти лет (1927–1931) совмещал руководство Карской экспедицией и ледовой разведкой. Николай Иванович имел опыт работы и с авиаразведкой льдов: он принимал участие в некоторых полетах в качестве наблюдателя и руководил планом полетов.

Отметим большое значение, которое сыграл Евгенов в организационном развитии научно-оперативного обеспечения судоходства на Северном морском пути. В 1927 г. при его активном участии на борту судна - лидера Карской экспедиции л/п «Малыгин» было создано первое в СССР плавучее Бюро погоды. Так зародилось оперативное синоптические прогнозирование для Карской экспедиции и всех судов в акватории Карского моря. Важно сказать, что это происходило в то время, когда синоптики на борту судов в Арктике воспринимались как нечто непривычное и даже чуждое.

При Н. И. Евгенове фактически возник прообраз штабов морских операций, организационная модель которых во многом была скопирована при Главсевморпути в середине 1930-х г. Еще в 1929 г. во время Карской экспедиции действовал штаб начальника морской части экспедиции, куда вошли его заместители, синоптики плавучего бюро погоды и гидролог. Данный штаб координировал многочисленные группы судов, на которые разбивались суда Карских экспедиций с 1929 г. и которые нужно было провести к Оби и Енисею. После того как Евгенов покинул Карские экспедиции, данная структура была сохранена, понятие штаба экспедиции стало чаще фигурировать в официальных документах последующих Карских экспедиций и операций. С 1935 г. при начальниках морских операций западного и восточного районов Арктики стали создаваться собственные штабы, которые стали первыми штабами морских операций ГУСМП.

Достигнутые Евгеновым успехи в развитии научно-оперативного обеспечения Карских экспедиций, фактически сделали его крупнейшим специалистом в этой области на тот момент времени. В 1932 г. Евгенов был назначен начальником Особой Северо-Восточной экспедиции для проводки

каравана семи судов из Владивостока до Колымы по примеру Карских экспедиций. В ходе экспедиции были успешно доставлены промышленные и продовольственные товары, снаряжение, а также рабочая сила в адрес «Дальстроя» и строительства будущего порта в бухте Амбарчик. Так, под руководством Николая Ивановича впервые в истории Арктики была осуществлена проводка крупного каравана судов из Владивостока на Колыму, также это была первая проводка каравана в восточной части Северного морского пути.

В ходе исследования были освещены малоизученные или ранее неизвестные периоды в биографии Н. И. Евгенова. Так, удалось отразить деятельность Николая Ивановича в следующих учреждениях: Геодезическом отделении Гидрографического управления Морского министерства А. В. Колчака в годы Гражданской войны, в советское время – работу в Убекосевер. Рассмотрено участие Евгенова в деятельности следующих комиссий: Полярной комиссии и Якуткомиссии Академии наук, Комиссии по изучению Северного Ледовитого океана и комиссии по выработке в ГУ ВМС, Арктической правительственной комиссии. Также получилось отразить роль Н. И. Евгенова в создании и институционализации полярной гидрографии – Гидрографического управления Главсевморпути, которое стало крупнейшим центром по гидрографическому обследованию арктических территорий СССР.

Анализ архивных документов позволил выявить ранее неизвестные награды Н. И. Евгенова: восстановленный при Колчаке орден Святой Анны 2 степени (1919), благодарность начальника морских сил РККФ В. И. Зофа (1926), медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945). Это является свидетельством высокой оценки деятельности Евгенова в военной службе и освоении Северного морского пути в совершенно разные периоды жизни гидрографа.

Таким образом, Николай Иванович Евгенов почти всю свою жизнь посвятил мореплаванию и исследованию Арктики, внося большой вклад в освоение судоходства по Северному морскому пути.

Список принятых сокращений

- АЗРФ — Арктическая зона Российской Федерации
- АКО — Акционерное Камчатское общество
- ВАИ — Всесоюзный арктический институт
- ВКП(б) – Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
- ВСЕГЕИ — Всесоюзный научно-исследовательский геологический институт
- ВГО – Всесоюзное географическое общество
- ГГУ — Главное гидрографическое управление
- ГГО – Главная геофизическая обсерватория
- ГГИ – Государственный гидрологический институт
- Гимеотдел — Гидрометеорологический отдел
- Главод — Главное управление водного транспорта
- ГУ — Гидрографическое управление
- ГУСМП (Главсевморпуть) – Главное управление Северного морского пути
- ГУ ГУСМП – Гидрографическое управление Главного управления Северного морского пути
- ГЭСЛО — Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана
- Доброфлот — Добровольный флот
- КИУРТ – Колымо-Индибирское речное управление речным транспортом
- КСМП (Комсеверпуть) — Комитет Северного морского пути
- КЯР (Якуткомиссия) — Комиссия Академии наук по изучению Якутской автономной советской социалистической республики
- л/к — ледокол
- л/п — ледокольный пароход
- МПГ — Международный полярный год
- НА РГО — Научный архив Русского географического общества
- Наркомвод — Народный комиссариат водного транспорта
- Наркомвнешторг – Народный комиссариат внешней торговли
- НКПС — Народный комиссариат путей сообщения
- НОО — научно-оперативное обеспечение

ОСГО — Особый северный гидрографический отряд
Осоавиахим – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству
ПК АН СССР — Полярная комиссия Академии наук СССР
п/х — пароход
РГАВМФ — Российский государственный архив Военно-Морского Флота
РГАЭ — Российский государственный архив экономики
РГО – Русское географическое общество
РККА — Рабоче-крестьянская Красная армия
РККФ — Рабоче-крестьянский Красный флот
РОВС — Русский общевоинский союз
СГЭ — Северная гидрографическая экспедиция
Сибревком — Сибирский революционный комитет
СМП (Севморпуть) – Северный морской путь
Убекосевер (Убеко-Север) — Управление по безопасности кораблевождения на Севере
Убекосибирь (Убеко-Сибирь) — Управление по безопасности кораблевождения в Сибири
УВМС — Управление Военно-морских сил
ЦБП – Центральное бюро погоды СССР
ЦГАИПД СПб — Центральный государственный архив историко-политических документов СанктПетербурга
ЦКП ВМФ — Центральное картографическое производство Военно-морского флота
ЯАССР — Якутская автономная советская социалистическая республика

Список использованной литературы и источников

1. Источники

1.1. Неопубликованные источники

Архив отдела кадров Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ)

1. Документы по личному составу. Оп. 3. Д. 4.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

1. Ф. 7492. Комитет Северного морского пути Министерства торговли и промышленности Российского правительства. Оп. 1. Д. 12.

Государственный фонд Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (Госфонд ААНИИ)

1. Отчеты. Д. О-17, О-20, О-688, О-691, О-714, О-730
2. Научно-исследовательские работы. Д. Р-1413.

Научный архив Русского географического общества (НА РГО)

1. Ф. 19. Вилькицкий Борис Андреевич (1885–1961). Гидрограф, полярный исследователь. Оп. 2. Д. 12; Оп. 3. Д. 32, 36.
2. Ф. 1–1924. Оп. 1. Д. 13.

Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ).

3. Ф. 404. Главное гидрографическое управление морского министерства, г. Петроград (1885–1918). Оп. 2. Д. 1789.
4. Ф. 432. Морское училище, Петроград (14 января 1701 г. – 9 марта 1918 г.). Оп. 2. Д. 694; Оп. 5. Д. 7304.

5. Ф. 481. Штаб начальника минной дивизии балтийского моря (1915-1918). Оп. 1. Д. 30.
6. Ф. 870. Вахтенные журналы (коллекция) (1719–1917 гг.). Оп. 1. Д. 44466, 44467, 44468, 44469, 44470, 44471, 44472, 53030, 53041.
7. Ф. Р-180. Гидрографическое управление ВМФ. Оп. 1. Д. 44, 50, 57, 59, 232, 279, 341, 342, 566, 710, 752, 839, 843, 847, 920.
8. Ф. Р-457. Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях г. Архангельск (1920-1935). Оп. 1. Д. 33, 35, 38, 56.
9. Ф. Р-548. Отдельный северный гидрографический отряд главного гидрографического управления (1923-1924). Оп. 1. Д. 5.
10. Ф. Р-739. Северная гидрографическая экспедиция. Оп. 1. Д. 2, 4, 6, 12, 16, 17, 21, 28, 57.
11. Ф. Р-898. Гидрографическая экспедиция северного ледовитого океана г. Архангельск (1918-1922). Оп. 1. Д. 34.
12. Ф. Р-1483. Управление морских сил Рабоче-крестьянской Красной армии г. Москва (1924-1937). Оп. 5. Д. 3
13. Ф. Р-1722. Морское министерство Всероссийского правительства /белых/ г. Омск (1918–1920). Оп. 5. Д. 252, 313.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

1. Ф. 579. Евгенов Николай Иванович – гидрограф, полярный исследователь, доктор географических наук. 1888–1964 гг. Оп. 1. Д. 3, 4, 9, 11, 12, 14, 15, 22, 29, 34, 35, 38; 40; Оп. 2. Д. 2, 3, 21, 23.
2. Ф. 9570. Учреждения Северного морского пути. Оп. 1. Д. 278, 280-а, 300, 315; 514; Оп. 2. Д. 1946, 3429.

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1. Ф. 1276. Совет министров (1905-1917). Оп. 6. Д. 507.

Российский государственный музей Арктики и Антарктики (РГМАА)

1. Основной фонд. О-6377, О-10637/9, О-10674/1, О-9179/1, О-9179/2.

Санкт-петербургский филиал архива Российской Академии наук (СПбФ АРАН)

1. Ф. 2. Канцелярия Конференции АН (1804-1922); Управление делами Конференции АН (1922–1927); Секретариат АН (1927–1932); Научно-организационный сектор АН СССР (1932–1933); Секретариат АН СССР (1933–1939); Секретариат Президиума АН СССР (1939-1949); Канцелярия Президиума АН СССР (с 1949) Оп. 1-1927. Д. 48.
2. Ф. 75. Полярная комиссия АН СССР (ПК АН СССР) (1914-1936). Оп. 1. Д. 89, 109, 142.

Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга (ЦГА СПб)

1. Ф. 3071. Ленинградское высшее арктическое морское училище им. адмирала С.О.макарова Министерства морского и речного флота СССР. Ленинград. 1934–1954. Оп. 1. Д. 38.
2. Ф. Р-6276. Ленинградский областной совет профессиональных союзов. Ленинград. 1917–1991. Оп. 256. Д. 120.

Центральный государственный архив историко-политических документов (ЦГАИПД СПб)

1. Ф. Р-1728. Коллекция личных дел. Петроград (1917-1924), Ленинград (1924-1950). Оп. 1-88. Д. 697000.
2. Ф. Р-24. Ленинградский областной комитет КПСС. Смольнинский район, Ленинград. 1927-1991. Оп. 2В-1. Д. 824.

Центральный государственный архив научно-технической документации г. Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб)

1. Ф. Р-369. Ордена Ленина ААНИИ Государственного управления Гидрометеорологической службы при Совете министров СССР. Ленинград. 1919-1972. Оп. 11. Д. 80, 81, 165.

1.2. Опубликованные источники

1. [Б. а.] 100 дней в Карском море // Правда Севера. — 1932. — № 253. — 1 ноября.
2. [Б. а.] Альбом карт состояния льда в северных полярных морях в навигацию 1936 года. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1937. — 24 с.
3. [Б. а.] Альбом ледовых образований. — Л.: Гидрографическое управление. Гидрометеорологический сектор., 1930. — 16 с.
4. [Б. а.] Альбом ледовых образований / Гидрографическое управление. Гидрометеорологический сектор. — [2-е изд., доп.] — Л.: Гидрографическое управление, 1931. — 16 с.
5. [Б. а.] Альбом ледовых образований / Составители: Я. Я. Гаккель, А. Ф. Лактионов; Под общей ред. В. Ю. Визе. — [3-е изд.]. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1939. — 74 с.
6. [Б. а.] Дополнение № 1-1936 г. к лоции Карского моря. Часть II: Карское море и Новая Земля /сост. Н. И. Евгенов, И. А. Киреев, С. В. Николаев. — Л.: ГО УМС РККА и ГУ Главсевморпути, 1936. — 73 с.
7. [Б. а.] Дополнение № 2-1937 г. к лоции Карского моря. Часть II: Карское море и Новая Земля. — Л.: Гидрографическое управление УМС РККА, Гидрографическое управление Главсевморпути, 1937. — 198 с.
8. [Б. а.] Лоция Карского моря. Ч. 1: Карское море и Новая Земля / сост. ГУ Главсевморпути, ред. ГУ РККФ — Л.: ГУ Главсевморпути, ГУ РККФ, 1938. — 546 с.
9. [Б. а.] Лоция Карского моря. Ч. 2: Карское море и Новая земля / общ. ред. Н. И. Евгенов — Л.: Издание ГУ УМС РККА и ГУ Главсевморпути, 1935. — 429 с.
- 10.[Б. а.] Классификация и терминология льдов, встречающихся в море. / Гл. упр. гидрометеорол. службы при Совете Министров СССР. Гос. океаногр. ин-т. — Л.: Гидрометеоиздат, 1954. — 24 с.

- 11.[Б. а.] Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей / Гл. гидрогр. упр., Гидро-метеорол. часть. — Пг.: [Б.и.], 1918. — 114 с.
- 12.[Б. а.] Лоция послевоенного времени Баренцова, Белого и Карского морей. 1947 г / Гидрографический отдел Северного Флота. — Л.: [б. и.], 1947. — 53 с.
- 13.[Б. а.] Лоция Карского моря. Ч. 3: Обь-Енисейский район // — Л.: Издание ГО УМС РККА и ГУ Главсевморпути, 1936. — С. 268 с.
- 14.[Б. а.] Лоция Карского моря. Ч. 2: Обь-Енисейский район / ГУ РККФ, ГУ Главсевморпути. — Л: Издание ГУ Главсевморпути, 1939. — 314 с.
- 15.[Б. а.] Старейший полярник-гидрограф // Водный транспорт. — 1958. — 27 ноября.
- 16.Арнольд, Э. Е. Плавание транспорта «Вайгач» в Северном Ледовитом океане в 1911 г. / Э. Е. Арнольд — СПб: Морское министерство, 1913. — 36 с.
- 17.Арнольд, Э. Е. По заветному пути: Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. / Э. Е. Арнольд. — Л.: Гос. изд-во, 1929. — 196 с.
- 18.Атлас ледяных образований / под общей редакцией В. М. Смоляницкого. — [Перераб. изд. 1974 г.]. — СПб.: ААНИИ, 2019. — 231 с.
19. Атлас реки Колымы / сост. под рук. И. Ф. Молодых. — Иркутск: [Б. и.], 1931. — 126 с.
20. Атлас притоков р. Колымы / сост. под рук. И. Ф. Молодых. — Иркутск: Полиграфкнига, 1932. — 54 с.
- 21.Бетин, В. В., Преображенский Ю. В. Альбом аэрофотоснимков ледовых образований на морях / В. В. Бетин, Ю. В. Преображенский. — Л.: Гидрометеоиздат, 1960. — 223 с.
- 22.Б. А. Вилькицкий и Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, 1914–1915: [сборник документов] / отв. сост. Р. Г. Гагкуев; науч. ред. В. Г. Смирнов. — М.: Кучково поле Музеон, 2022. — 655 с.

23. Бизертинский «Морской сборник», 1921–1923. Избранные страницы / сост. и науч. ред. В. В. Лобыцын. — М.: Согласие, 2003. — 559 с.
24. Бочек, А. П. Всю жизнь с морем / А. П. Бочек. — М.: Транспорт, 1969. — 304 с.
25. Бочек, А. П. Особая северо-восточная полярная экспедиция Наркомвода / А. П. Бочек // Морской флот. — 1972. — №8. — С. 24–27.
26. Буйницкий, В. Х. 812 дней в дрейфующих льдах / В. Х. Буйницкий. — М., Л.: Изд-во Главсевморпути, 1945 — 204 с.
27. Бушуев, А. В., Волков, Н. А., Лоцилов, В. С. Атлас ледовых образований / А. В. Бушуев, Н. А. Волков, В. С. Лоцилов. — Л.: Гидрометеиздат, 1974. — 139 с.
28. Весь Петербург: Адресная и справочная книга г. Санкт-Петербурга на 1913 год / ред. Н. И. Игнатов, А. П. Шашковский. — СПб.: Новое время, 1913. — 850 с.
29. Воспоминания соловецких узников / отв. редактор В. Умнягин. // Воспоминания соловецких узников. Т. 10, ч. 1: 1925–1936. — Соловецкий: Издание Соловецкого монастыря, 2023 с. — 656 с.
30. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана. Дневники участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, 1910-1915 гг: [сборник документов - дневников Б. В. Давыдова, А. М. Лаврова и Н. И. Евгенова] / Русское географическое общество, предисл. Р. Г. Гагкуева, библиограф. очерки Н. А. Кузнецова. — М.: Кучково поле Музеон, 2025. — 765 с.
31. Давыдов, Б. В. Материалы для изучения Северного Ледовитого океана от мыса Дежнева до реки Колымы, собранные в 1910 и 1911 годах Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана в составе транспортов "Таймыр" и "Вайгач": материалы по лоции. / Б. В. Давыдов. — СПб: Издание Морского министерства, 1912. — 32 с.

32. Дополнение к Лоции Карского моря и Новой Земли. Изд. 1930 года: (исправленное по 1 января 1931 г.) / составители: Н.И. Евгенов, А.М. Лавров. — Л.: Издание Гидрографического управления, 1931. — 65 с.
33. Дополнение к Лоции Карского моря и Новой Земли. Северо-Восточная часть Карского моря: [исправленное по июнь 1933 г.] / составитель А. М. Лавров. — Л.: Издание Гидрографического управления, 1933. — 32 с.
34. Евгенов, Н. И. Альбом ледовых образований на морях / Н. И. Евгенов, под ред. Ю. В. Преображенского. — Л.: Гидрометеиздат, 1955. — 140 с.
35. Евгенов, Н. И. Альбом ледовых образований на морях: сокращенный / Н. И. Евгенов, под ред. Ю. В. Преображенского. — Л.: Гидрометеиздат, 1956. — 112 с.
36. Евгенов, Н. И. Арктическая гидрография в 1935 году / Н. И. Евгенов // Советская Арктика. — 1936. — № 2. — С. 24–35.
37. Евгенов, Н. И. Возвращение судов Северовосточной экспедиции 1932 года / Н. И. Евгенов // Бюллетень Арктического института СССР. — 1933. — № 9–10. — С. 279–283.
38. Евгенов, Н. И. Высокоширотная экспедиция на л/п «Садко» / Н. И. Евгенов // Бюллетень Арктического института. — 1935. — № 10. — С. 322–328.
39. Евгенов, Н. И. Гидрографическая экспедиция в Северном Ледовитом океане на судах “Таймыр” и “Вайгач” 1910–1915 гг. / Н. И. Евгенов // Известия Всесоюзного географического общества. — № 1. — 1957. — С. 14–24.
40. Евгенов, Н. И. Гидрографическое управление Главного управления Северного морского пути (ГУ ГУСМП) / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1933. — № 6. — С. 107.
41. Евгенов, Н. И. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1925 год на л/п «Малыгин» / Н. И. Евгенов // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций за 1925 год. — Вып. 5. — Л.: Тип. Военно-морских сил РККА, 1927.

- 42.Евгенов, Н. И. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1927 год на л/п «Малыгин» / Н. И. Евгенов // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций за 1927 год. — Вып. 7. — Л.: Гидрографическое управление УВМС РККА, 1930.
- 43.Евгенов, Н. И. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1928 год на л/п «Малыгин» / Н. И. Евгенов // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций за 1928–1929 гг. — Вып. 8. — Л.: Гидрографическое управление УВМС РККА, 1934.
- 44.Евгенов, Н. И. Графический вычислитель истинных величин элементов ветра, наблюдаемых на ходу судна / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1923. — Т. 46. — С. 265–268.
- 45.Евгенов, Н. И. Двадцатилетие открытия Северной Земли / Н. И. Евгенов // Бюллетень Арктического института. — 1933. — № 9–10. — С. 290–293.
- 46.Евгенов, Н. И. Значение северного морского пути в связи с речным транспортом в экономической жизни севера Восточной Сибири / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — Т. 48. — 1924. — С. 3 – 76.
- 47.Евгенов, Н. И. Карская морская экспедиция 1931 г. / Н. И. Евгенов // Известия Государственного гидрологического института. — 1931. — № 39–30. — С. 73–76.
- 48.Евгенов, Н. И. К вопросу изучения как земного магнетизма, так и поведения магнитного компаса на корабле в полярном бассейне / Н. И. Евгенов // Северный морской путь. — Вып. 1. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1934. — С. 56–67.
- 49.Евгенов, Н. И. К вопросу о распределении поверхностных соленостей в западной части Карского моря / Н. И. Евгенов // Труды II Всесоюзного Гидрологического съезда. Ч. 2. — Л.: Издание ГГИ, 1929. — С. 447–449;

- 50.Евгенов, Н. И. К вопросу о льдах Карского моря / Н. И. Евгенов // Труды II Всесоюзного Гидрологического съезда. Ч. 2. — Л.: Издание ГГИ, 1929. — С. 427–430.
- 51.Евгенов, Н. И. К картографии района островов Врангеля и Геральд / Н. И. Евгенов. // Северный морской путь. — Вып. 3. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1935. — С. 80–86.
- 52.Евгенов, Н. И. К предстоящим полетам в Арктике / Н. И. Евгенов // Метеорологический вестник. — 1928. — № 4. — С. 110–114.
53. Евгенов, Н. И. К пятидесятилетию работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач». 1910–1915 гг. / Н. И. Евгенов // Океанология. — 1961. — Т. 1, вып. 3. — С. 571–574.
- 54.Евгенов, Н. И. Краткие предварительные данные о работах Усть-Ленской гидрографической экспедиции 1921 г. / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1922. — Т. 45. — С. 189 – 203.
- 55.Евгенов, Н. И. Лоция Карского моря и Новой Земли. / Н. И. Евгенов. — Л.: Издание Гидрографического управления и Северо-Сибирского Гос. акц. общ. «Комсеверпуть», 1930. — 181 с.
- 56.Евгенов, Н. И. Льды Карского моря в навигацию 1925 года / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1926. — Т. 51. — С. 117 – 152.
57. Евгенов, Н. И. Материалы по лоции бухты Тикси и устья Быковской протоки Дельты // Хозяйство Якутии. № 2, 1927. С. 79 – 99.
- 58.Евгенов, Н. И. Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд. / Н. И. Евгенов. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1937. — 79 с.
- 59.Евгенов, Н. И. Морская Карская экспедиция 1929 года. / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1929. — Т. 58. — С. 73–75.
- 60.Евгенов, Н. И. Морские течения. / Н. И. Евгенов. — Л.: Гидрометеиздат, 1954. — 108 с.
- 61.Евгенов, Н. И. Некоторые вопросы терминологии морских льдов / Н. И. Евгенов // Метеорология и гидрология. — 1956. — № 7. — С. 34–36.

- 62.Евгенов, Н. И. Плавание корабля «Карлук» и его трагический конец / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1923. — Т. 47. — С. 289–304.
- 63.Евгенов, Н. И. Плавание шхуны «Полярная звезда» из устья реки Колымы в устье реки Лены / Н. И. Евгенов // Водный транспорт. — 1927. — № 4. — С. 138.
- 64.Евгенов, Н. И. Посылка гидрографической партии на л/п «Малыгин» в Карское море в 1924 и 1925 гг. / Н. И. Евгенов // Записки по гидрографии. — 1926. — Т. 51. — 259–264.
- 65.Евгенов, Н. И. Результаты аэрологических наблюдений змейковых подъемов на э/с «Таймыр», произведенных в 1913–1915 гг. / Н. И. Евгенов // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических экспедиций. Л., 1931.
- 66.Евгенов, Н. И. Самолет на службе Северного морского пути / Н. И. Евгенов // Воздушные пути Севера: сборник статей, посвященных вопросам освоения Севера / под ред. Я. Я. Анвельта, Б. Н. Воробьева, С. С. Каменева и др. — М.: Советская Азия, 1933. — 523 с.
- 67.Евгенов, Н. И. Северовосточная экспедиция 1932 года / Н. И. Евгенов // Бюллетень Арктического института СССР. — 1933. — № 5. — С.118-124.
- 68.Евгенов, Н. И. Северо-морской путь / Н. И. Евгенов // Материалы Госплана. — Кн. 1. Перспективы хозяйства Сибири. — М., 1924. — С. 71–90.
69. Евгенов, Н. И. Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека / Н. И. Евгенов // Труды комиссии по изучению Якутской АССР. Т. 3: Материалы экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф. А. Матисена в 1920 г. и Н. И. Евгенова в 1921 г. Ч. 1. — Л.: Акад. наук СССР и Гидрограф. упр., 1929. — 260 с.
- 70.Евгенов, Н. И. Экспедиция на ледоколе «Красин» в северо-восточный район Советской Арктики в 1934 году / Н. И. Евгенов // Бюллетень Арктического института. — 1935. — № 1–2. — С. 6–11.

- 71.Евгенов, Н. И., Алексеев, Ю. К. Научно-оперативное обслуживание и исследовательская работа Карских морских экспедиций / Н. И. Евгенов, Ю. К. Алексеев // Центральный бюллетень ТАСС. — 1932. — №9–10. — С. 11–15.
- 72.Евгенов, Н. И., Купецкий, В. Н. Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910-1915 годах / Н. И. Евгенов. — Л.: Наука, 1985. — 184 с.
- 73.Евгенов, Н. И., Купецкий, В. Н. О научных результатах Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910-1915 гг. / Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий // Известия Всесоюзного географического общества. — 1962. — Т. 94, вып. 5. — С. 367–379.
- 74.Евгенов, Н. И., Купецкий, В. Н. Русский полярный исследователь — Б. А. Вилькицкий / Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий // Летопись Севера. Т. 4. — М.: Изд-во Главсевморпути, 1964. — С. 223–224.
- 75.Евгенов, Н. И., Купецкий, В. Н. Экспедиция века (Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах) / Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий. — СПб.: Рос. гос. музей Арктики и Антарктики, 2012. — 352 с.
- 76.Евгенов, Н. И., Лавров, А. М., Чертков, Д. Т. Карское море. Наблюдения с плавающих судов / Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, Д. Т. Чертков // Сведения о состоянии льдов на морях СССР. — Вып. 2: Зима 1925–1926 гг. — Л.: Издание Гидрографического управления, 1927. — 50 с.
- 77.Евгенов, Н. И., Сорокин, М. Я. Карское море. Наблюдения с плавающих судов / Н. И. Евгенов, М. Я. Сорокин // Сведения о состоянии льдов на морях СССР. — Вып. 5: Зима 1928–1929 гг. — Л.: Издание Гидрографического управления, 1930. — 50 с.
- 78.Евгенов, Н. И., Чирихин, Ю. Д., Хмызников, П. К. Атлас протоков дельты реки Лены, низовой реки Оленёк и бухты Тикси / Н. И. Евгенов, П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин // Труды Комиссии по изучению

- Якутской АССР. Т. 3: Материалы экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф. А. Матисена в 1920 г. и Н. И. Евгенова в 1921 г. Ч. 3. — Л.: Акад. наук СССР, Гидрографическое упр-ние, 1928. — 53 с., 23 л. граф., карт.
- 79.Евгенов, Н. И., Чирихин, Ю. Д., Хмызников, П. К. Атлас реки Лены от Якутска до дельты с описанием судового хода / Н. И. Евгенов, П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин // Труды Комиссии по изучению Якутской АССР. Т. 3: Материалы экспедиций к устьям рек Лены и Оленека под начальством Ф. А. Матисена в 1920 г. и Н. И. Евгенова в 1921 г. Ч. 2. — Л.: Издание АН СССР, 1928. — 19 с., 38 граф. карт.
- 80.Евгенова, Н. Н. Студеные вахты (воспоминания об исследователе Арктики) / Н. Н. Евгенова. — СПб.: Нестор-История, 2006. — 188 с.
- 81.Забывтые герои Арктики: люди и ледоколы / авт.-сост. Н. А. Кузнецов. — М.: Паулсен. 2018. — 544 с.
82. Карские операции 1920–1930-х годов. Сборник документов из архива компании «Совфрахт» / авторы составители М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин. — М.: Паулсен, 2019. — 296 с.
- 83.Карское море: наблюдения с плавающих судов (л. п. «Г. Седов») / Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, Д. Т. Чертков // Состояние льдов на морях СССР. — Вып. 1: Зима 1924–1925 гг. — Л.: Издание Гидрографического управления СССР, 1926.
- 84.Клыков, М. А. Материалы к лоции Северного Ледовитого океана, Карского моря и Новой Земли / М. А. Клыков. — СПб.: Издание Главного гидрографического управления, 1903. — 90 с.
- 85.Конев, Б. К. Северо-восточная полярная экспедиция / Б. К. Конев // Морской флот. — 1962. — №12. — С. 6–9.
- 86.Лавров, А. М., Евгенов, Н. И. Глубоководные гидрологические наблюдения в Карском море за 1926 год на л/п «Г. Седов» / А. М. Лавров, Н. И. Евгенов // Гидрометеорологические наблюдения гидрографических

- экспедиций за 1926 год. — Вып. 6. — Л.: Тип. Гидрогр. упр. Военно-морских сил РККА, 1929.
87. Масанов, А. Д. Альбом ледяных образований в морях / А. Д. Масанов, ред. Сост. Н. В. Скутина. — СПб.: ААНИИ, 2022. — 139 с.
88. Матусевич, Н. Н. Краткий отчет о деятельности отдельного северного гидрографического отряда за кампанию 1923 года: Постройка радиостанции на Новой Земле. / Н. Н. Матусевич. — Л.: Ред.-изд. отд. Морского ведомства, 1924. — 44 с.
89. Мизин, В. Г. В северных широтах: Записки участника гидрографической экспедиции, проложившей Северный морской путь. / В. Г. Мизин — Харьков: Прапор, 1971. — 84 с.
90. Морозов, Н. М. Лоция Самоедского берега Северного Ледовитого океана от мыса Канин Нос до острова Вайгач / Н. М. Морозов. — СПб.: Морское министерство, 1896. — 118 с.
91. Наблюдения над состоянием льда в арктических морях в зиму 1934/35 года и в навигацию 1935 года / под общ. ред. В. Ю. Визе и Н. И. Евгенов. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1937. — 328 с.
92. Неупокоев, К. К. Материалы по лоции Сибирского моря / К. К. Неупокоев // Записки по гидрографии. Т. 46 [Приложение]. — Петроград: Гл. гидрограф. упр., 1922. — С. 1–53.
93. Николаева, А. Г., Саранкин, В. И. Сильнее льдов: Документальная повесть о ледовых капитанах М. В. и Н. М. Николаевых / А. Г. Николаева, В. И. Саранкин. — М.: Морской транспорт, 1963. — 200 с.
94. Обручев, С. В. В неизведанные края. Путешествия на Север. 1917–1930 гг. / С. В. Обручев — М.: Молодая гвардия, 1954. — 272 с.
95. Обручев, С. В. На самолете в Восточной Арктике / С. В. Обручев. — Л.: издание Всесоюзного арктического института, 1934 — 184 с.
96. Попов-Введенский, А. Я., Коллюбакин, Б. В. Карское море / А. Я. Попов-Введенский, Б. В. Коллюбакин // Сведения о состоянии льдов на морях

- СССР. — Вып. 1: Зима 1924–1925 гг. — Л.: Издание Гидрографического управления, 1926. — 36 с.
97. Сергеев, И. С. Материалы по лоции. Материалы для изучения Обской губы и Енисейского залива, собранные в 1894, 95 и 96 годах Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А. И. Вилькицкого. / И. С. Сергеев. — СПб.: [Б. и.], 1899. — 55 с.
98. Смирнов, В. Г. Открытие Северной Земли: история, события, люди / В. Г. Смирнов // Полярные чтения на ледоколе «Красин» 2013–2014. Материалы международных научно-практических конференций (Санкт-Петербург, ледокол «Красин», 1 ноября 2013 г. и 29–30 апреля 2014 г.). — М.: Паулсен, 2015. — С. 9–19.
99. Старокадомский, Л. М. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане: плавание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913 г. / Л. М. Старокадомский. — Пг.: Тип. Морского мин-ва, 1915. 72 с.
100. Старокадомский, Л. М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане. 1910-1915. — [2-е изд., испр. и доп.]. — М.: Географгиз, 1953. — 340 с.
101. Старокадомский, Л. М. Через Ледовитый океан из Владивостока в Архангельск / Л. М. Старокадомский. — Петроград, 1916. — 86 с.
102. Старокадомский, Л. М. Экспедиция Северного Ледовитого океана. — М., Л.: [Б. и.], 1946. — с.
103. Тимофеевский, Н. Ф. Лоция Енисейского залива и реки Енисей до Усть-Енисейского порта / сост. Н. Ф. Тимофеевский, ред. В. В. Ахматов. — Л.: Редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. — 119 с.
104. Тимофеевский, Н. Ф. Лоция Обской губы / Н. Ф. Тимофеевский. — Л.: Издание Морского ведомства, 1925. — 96 с.
105. Ушаков, Г. А. По нехоженой земле / Г. А. Ушаков. — М.: Молодая Гвардия, 1953. — С. 408.

106. Фомичева, Г. Навигация-82: предварительные итоги / Г. Фомичева // Полярная звезда. — 1982. — № 122.
107. Arctic pilot. The coast of Russia from Voriema and Jacob river in Europe to East cape, Bering strait, including off-lying islands. — Washington. — 1917. — Vol. 1.
108. Arctic Pilot. Third Edition. London. — 1918.
109. Yevgenov, N. J., Kupetskiy, V. N. Sea ice observations made during the Arctic Ocean Hydrographic expedition 1910–1915 / N. J. Yevgenov, V. N. Kupetskiy // Polar Geography and Geology. — 1985. — Vol. 9. — Pp. 272-300.

2. Литература

1. 70 лет полярной гидрографии / Авт. идеи и сост. С. В. Алеева, под ред. С. В. Решетняка и В. И. Пересыпкина — СПб.: Фортэкс групп, 2003. — 246 с.
2. Аветисов, Г. Классик арктической гидрографии и океанографии / Г. Аветисов // С уважением к памяти. — № 5. — 2019. — С. 8.
3. Алиев, Р. А. Изнанка белого: Арктика от викингов до папанинцев / Р. А. Алиев. — М.: Paulsen, 2016. — 408 с.
4. Андриенко, В. Г. Недолгая история Убекосевера / В. Г. Андриенко // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2019: Арктика вопросы управления / Отв. ред. П. А. Филин., ред. выпуска М. А. Емелина. — М.: Паулсен, 2019. — С. 389–401.
5. [Б. а.] ААНИИ начинает сотрудничество со штабом морских операций ФГБУ «Главсевморпуть». — Текст электронный. — URL: <https://www.aari.ru/press-center/news/news-archive/kopiya-esche-odin-razdel/25-oktyabrya-2022-goda-aanii-nachinaet-sotrudnichestvo-so-shtabom-morskikh-operatsiy-fgbu-«glavsevmorput»>.

6. [Б. а.] Арктический календарь // Советская Арктика. — 1937. — № 9. С. 102 – 104.
7. [Б. а.] Вехи истории Центра по мониторингу загрязнения окружающей среды (ЦМС) // ФГБУ «Северное управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. — Текст электронный. — URL: <https://www.sevmeteo.ru/press/news/1773/?ysclid=mbkwy2oka456761765> (дата обращения: 11.08.2025)
8. [Б. а.] Все челюскинцы на «Смоленске» // Красный Север. — 1934. — № 112. — 16 мая.
9. [Б. а.] Гидрограф, океанограф... // Вечерний Северодвинск. — 2008. — 14 августа.
10. [Б. а.] Карская экспедиция // Бюллетень Арктического института. — 1934. — № 11–12. — С. 410.
11. [Б. а.] Карская экспедиция // Искры науки. — 1929. — № 11. — С. 408–410.
12. [Б. а.] Навигационная и гидрометинформация. Синоптический прогноз // ФГБУ «Главсевморпуть». — Текст электронный. — URL: <https://nsr.rosatom.ru/navigatsionnaya-i-gidrometinfomratsiya/sinopticheskiy-prognoz/> (дата обращения: 23.05.2024)
13. [Б. а.] Объем грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд [Электронный ресурс] // <https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskому-puti-ustanovil-rekord/?ysclid=mevpkz4efu612532194> (дата обращения: 28.08.2024).
14. [Б. а.] Объем перевозок грузов по Севморпути в 2018 году вырос вдвое — до 20,2 млн тонн [Электронный ресурс] // <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/1240/?ysclid=mevpu6o371316223354> (дата обращения: 28.08.2024).
15. [Б. а.] Предмет деятельности и функции ФГБУ «Главсевморпуть». — Текст электронный. — URL: <https://nsr.rosatom.ru/o-kompanii/predmet-deyatelnosti-i-funktsi-gusmp/>

- 16.[Б. а.] Человек, который открыл Северную Землю [Электронный ресурс] // URL: <https://ant53.ru/article/30/> (Дата обращения: 17.09.2025).
- 17.Белинский, Н. А., Истошин, Ю. В. Моря, омывающие берега Советского Союза / Н. А. Белинский, Ю. В. Истошин. — М.: Воениздат, 1956. — 211 с.
- 18.Белов, М. И. Советское Арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / М. И. Белов // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. — Л.: Морской транспорт, 1959. — 510 с.
- 19.Белов, М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. / М. И. Белов // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. — Л.: Гидрометеиздат, 1969. — 616 с.
- 20.Беляева, Н. А. Порто-франко в устьях сибирских рек в конце XIX – начале XX столетия / Н. А. Беляева // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. — 2012. — № 1. — С. 5–9.
- 21.Блиох, М. М. Исследователь Севера / М. М. Блиох // Новгородская правда. — 1978. — 1 августа. — С. 4.
- 22.Богданов, К. А. Российские военные гидрографы — «Колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). / К. А. Богданов. — СПб.: [б. и.], 2000. — 152 с.
- 23.Бородачев, В. Е. Шильников, В. И. История ледовой авиационной разведки / В. Е. Бородачев, В. И. Шильников. — СПб.: Гидрометеиздат, 2002. — 441 с.
- 24.Боякова, С. И. Плавания в восточном секторе Арктики в 1920-х–начале 1930-х гг. / С. И. Боякова // Северо-Восточный гуманитарный вестник. — 2010. — № 1. — С. 32–37.
- 25.Бровина, А. А. Научные исследования Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ на территории Европейского Севера России. / А. А. Бровина // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2019: Арктика вопросы управления / Отв. ред. П. А. Филин., ред. выпуска М. А. Емелина. — М.: Паулсен, 2019. — С. 465–477.

- 26.Бродкин, М. С. Роль «Дальстроя» в развитии речного судоходства на северо-востоке (1930-1950 годы) / М. С. Бродкин // Научные известия. — 2016. — № 1. — С. 90–96.
- 27.Буйницкий, В. Х. Владимир Юльевич Визе / В. Х. Буйницкий. — Л.: Издательство Ленинградского университета, 1969. — 55 с.
- 28.Визе, В. Ю. История исследования советской Арктики: Баренцево и Карское моря / В. Ю. Визе. — Архангельск: Сев. изд-во, 1932. — 212 с.
- 29.Визе, В. Ю. Моря Советской Арктики: очерки по истории исследования. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. — 521 с.
- 30.Визе В. Ю. Моря Советской Арктики: очерки по истории исследования / В. Ю. Визе. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1939. — 568 с.
- 31.Визе, В. Ю. Моря Советской Арктики: очерки истории исследования / В. Ю. Визе. — М., Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. — 416 с.
- 32.Визе, В. Ю. Северный Морской путь / В. Ю. Визе. — М., Л.: [Б. и.], 1940. — 94 с.
- 33.Визе, В. Ю. Третья высокоширотная экспедиция на «Садко» 1937/ В. Ю. Визе // Проблемы Арктики. — 1938. — №1. — С. 73–77.
- 34.Виноградов, С. Ф. В дерзновенном полёте: о Б. Г. Чухновском / С. Ф. Виноградов. — М.: Политиздат, 1975. — 118 с.
- 35.Вительс, Л. А. Карская морская экспедиция 1930 / Л. А. Вительс // Бюллетень арктического института. — 1931. — № 3–4. — С. 43–45.
- 36.Воеводин, Н. Н. Северный морской путь (итоги 10 лет Карских экспедиций) / Н. Н. Воеводин // Северная Азия. — 1930. — № 3–4. — С. 101–108.
- 37.Воробьев, В. И. Карское море / В. И. Воробьев. — Л., М.: Изд-во Главсевморпути, 1940. — 18 с.
- 38.Гаккель, Я. Я. Николай Иванович Евгенов (1888–1964) / Я. Я. Гаккель // Океанология. — 1964 — Т. 4, вып. 5. — С. 929–931.

39. Гаккель, Я. Я. Потери науки Николай Иванович Евгенов / Я. Я. Гаккель // Известия Всесоюзного географического общества. — 1965. — Т. 97, № 4. — С. 383–388.
40. Горбунов, Ю. А., Миронов, Е. У. Обеспечение морских операций в Арктике ледовой информацией / Ю. А. Горбунов, Е. У. Миронов // Гидрометеорологическое обеспечение Арктического мореплавания в XX и начале XXI века. / под редакцией И. Е. Фролова, Б. А. Крутских. — СПб.: Государственный научный центр РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2008. — С. 44–58.
41. Григорьев, Г. К. Дороги ведут в Арктику: О В. Ю. Визе. / Г. К. Григорьев. — Москва: [Б. и.], 1969. — 160 с.
42. Давыдов, Р. А. Российский опыт определения границ территориальных вод и охраны морских ресурсов в Евро-Арктическом регионе (1860-е — начало 1910-х гг.). / Р. А. Давыдов. — Архангельск: Поморский ун-т, 2009. — 112 с.
43. Де-Ливрон С., Клыков М. А. Лоция северо-западной части Восточного океана. Ч. 4: Берингово море с проливом Беринга: западный берег Берингова моря и пролива Беринга от мыса Лопатка до мыса Северного с островами св. Лаврентия, Геральд и Врангеля, и восточный и южный берега Берингова моря и пролива Беринга от мыса Барроу до полуострова Аляска с островами св. Матвея, Нунивок, Прибылова, Алеутскими и Командорскими / С. Де-Ливрон, М. А. Клыков — СПб.: Издание Главного гидрографического управления Морского министерства, 1909 — 495 с.
44. Диксон – снежной Арктики столица: сборник статей / Научный редактор В. Г. Реданский. — М.: Красноярское книжное издательство, 2005. — 176 с.
45. Дмитриев, А. А., Горбунов, Ю. А., Соколов, В. Т. Состояние народного хозяйства Крайнего Севера и трассы Северного морского пути с довоенного периода до 1967 г. / А. А. Дмитриев, А. А. Горбунов, В. Т. Соколов // История мореплавания по трассе Северного морского пути в XX

- и начале XXI века. В 3 т. Т. 1. — СПб: Морская энциклопедия, 2015. — 352 с.
46. Дубовцев, В. Ф., Гудкович, З. М. Возникновение и совершенствование системы научно-оперативного гидрометеорологического обеспечения судоходства / В. Ф. Дубовцев, З. М. Гудкович // История организации отдела Ледового режима и прогнозов ААНИИ. — Текст электронный. — URL: <https://www.aari.ru/assets/files/94/4oarzg-94-olrip-history.pdf> (дата обращения: 20.03.2024).
47. Дьяконов, М. А. Пять зимовок на острове Врангеля / М. А. Дьяконов // Техника молодежи. — 1935. — №12. — С. 96–97.
48. Емелина, М. А. Ледокол «Красин»: история, походы, люди / М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин. — М.: Морской издательский центр, 2010. — 256 с.
49. Емелина, М. А., Савинов, М. А. Р. Л. Самойлович: проекты экспедиции к Северной Земле / М. А. Емелина, М. А. Савинов // Кортик: Флот. История. Люди. — 2015. — Вып. 15. — С. 49–57.
50. Емелина, М. А., Савинов, М. А., Филин, П. А. Летопись Арктического института: от Севэксспедиции до ГНЦ РФ ААНИИ, 1920-2020 гг. История полярных исследований. В 2 томах. Т. 1. / М. А. Емелина, М. А. Савинов, П. А. Филин; под редакцией И. Е. Фролова, Н. М. Адамовича, В. Ю. Замятина; научный редактор В. И. Сычев. — М.: Паулсен, 2020. — 824 с.
51. Звягинцев, В. Е. Трибунал для флагманов / В. Е. Звягинцев. — М.: ТЕРРА - Книжный клуб, 2007. — 573 с.
52. Зинченко, Т. Д., Розенберг, Г. С. Гидробиология на Первом и Втором гидрологических съездах (ретрохроника) / Т. Д. Зинченко, Г. С. Розенберг // Ученые-естествоиспытатели: забытые имена и факты. Материалы второй Всероссийской конференции, посвящённой к 85-летию со дня рождения Г. Д. Мусихина (1937–2002). — Оренбург, 2022. — С. 80 – 84.

53. Иереи шуйского уезда владимирской губернии (XIX в. – 1918 г.). Историко-генеалогический справочник / автор составитель О. И. Захарова. — Иваново: Ивановский государственный университет, 2003. — 431 с.
54. Итин, В. А. Выход к морю: очерки / В. А. Итин. — 2-е испр. и доп. изд. — Новосибирск: Западно-Сибирское краевое изд-во, 1935. — 249 с.
55. Карелин, Д. Б. Служба ледовых прогнозов / Д. Б. Карелин. — М.: Изд-во Главсевморпути, 1940. — 60 с.
56. Карелин, Д. Б., Дрогайцев, Д. А. Служба льда и погоды в Советской Арктике / Д. Б. Карелин, Д. А. Дрогайцев // XXV лет научной деятельности Арктической института / ред. В. Х. Буйницкий. — Л., М.: Изд-во Главсевморпути, 1945. — С. 86–110.
57. Катин Ю. Н. Северное УГМС в период Великой Отечественной войны / Ю. Н. Катин. — Текст электронный. — URL: <https://www.meteorf.gov.ru/about/history/memories/9345/> (дата обращения 11.08.2025)
58. Копытов, Ю. П. Флот полярной гидрографии: альбом-справочник / Ю. П. Копытов. — Архангельск: Архангельский литературный музей, 2013. — 119 с.
59. Кобленц, Я. П. Современное состояние картографирования Антарктики / Я. П. Кобленц, под. ред. Б. С. Короткевича // Труды Советской антарктической экспедиции. Т. 31. — 1964. М., Л.: Транспорт. — 138 с.
60. Коржиков, А. Я. Становление службы прогнозов погоды в регионах Арктики. Диксонское УГМС / А. Я. Коржиков // Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX и начале XXI века / под редакцией И. Е. Фролова, Б. А. Крутских. — СПб.: Государственный научный центр РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2008. — С. 73–77.
61. Корнеев, О. Ю. Гидрографическая экспедиция Северного флота. Век в Арктике (1924 – 2024). Малоизвестные факты / О. Ю. Корнеев. — Екатеринбург: «Издательские решения», 2024. — 406 с.

62. Корякин, В. С. Челюскинская эпопея / В. С. Корякин. — М.: Вече, 2011. — 300 с.
63. Красникова, О. А. Академия наук и исследования в Арктике: Полярная комиссия (1914–1936) / О. А. Красникова // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2019. — М.: Паулсен, 2019. — С. 478–501.
64. Красникова, О. А. Колымская экспедиция Георгия Седова / О. А. Красникова // Наука из первых рук. — 2012. — № 46, Т. 46. — С. 92–105.
65. Красникова, О. А., Басангова, К. М., Боярский В. И. Очерки из истории Полярной комиссии Академии наук: коллективная монография / О. А. Красникова, К. М. Басангова, В. И. Боярский. — СПб: «Астерион», 2015. — 132 с.
66. Кузнецов Н. И. Других писателей у меня нет...». Колчаковский фронт советской науки / Н. И. Кузнецов // Родина. — № 3. — 2008. — С. 93–98.
67. Купецкий, В. Н. Имя на карте: памяти Николая Евгенова / В. Н. Купецкий // Полярная звезда. — 1988. — № 96.
68. Купецкий, В. Н. К истории открытия «Северной Земли» / В. Н. Купецкий // Известия Географического общества. — Вып. 6. — 1963. — С. 528–530.
69. Купецкий, В. Н. Памяти Н. И. Евгенова (1888–1964) // Проблемы Арктики и Антарктики. — Вып. 25. — 1967. — С. 112–115.
70. Купецкий, В. Н. Полярник, моряк, ученый / В. Н. Купецкий, записал Н. Олегов // Полярная звезда. — 1995. — 23 декабря.
71. Купецкий, В. Н. Штаб ледовых операций: Северному морскому пути 50 лет / В. Н. Купецкий // Магаданская правда. — 1982. — № 296.
72. Ларьков, С. А., Романенко, Ф. А. «Враги народа» за полярным кругом: сборник статей / С. А. Ларьков, Ф. А. Романенко; под редакцией А. Н. Земцова. — Изд. 2-е, расшир. — М.: Паулсен, 2010. — 421 с.
73. Макаров, В. Штурман северных морей (Календарь) / В. Макаров // Новгородские ведомости. — 1998. — 18 августа.

- 74.Минеев, А. И. Пять лет на острове Врангеля / А. И. Минеев. — Л.: Молодая гвардия, 1936. — 444 с.
- 75.Муранов, А. Почетный полярник, океанограф, ученый: Николай Иванович Евгенов (1988-1964) / А. Муранов // Глобус. — 1988. — С. 379–382
- 76.Навасардов, А. С. Освоение Северо-востока СССР в 30-е гг. XX в.: (Историко-демографический аспект) / А. С. Навасардов. — Магадан: СВНЦ ДВО РАН, 2004. — 211 с.
- 77.Навасардов, А. С. Речной транспорт Дальстроя в 1932 — 1937 годах. / А. С. Навасардов. — Текст: электронный. — URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/morskie-vorota-kolymy/rechnoj-transport/> (дата обращения: 21.07.2025).
- 78.Навасардов, А. С. Транспортное освоение Северо-востока России в 1932-1937 гг. / А. С. Навасардов. — Магадан: Сев.-Вост. науч. центр ДВО РАН, 2002. — 184 с.
- 79.Наш Кренкель / составители Н. Я. Болотников, Б. А. Крамер. — Л.: Гидрометеиздат, 1975. — 174 с.
- 80.Петров, М. А. Подготовка России к мировой войне на море / М. А. Петров; Штаб РККА. Упр. по исслед. и использованию опыта войн. — М., Л., Гос. воен. изд-во, 1926. — 260 с.
- 81.Пинегин, Н. В. Над Новой Землей / Н. В. Пинегин // Летопись Севера. — Т. 2. — М.: Географгиз, 1957. — С. 51–72.
- 82.Пинхенсон, Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / Д. М. Пинхенсон // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. — Л.: Морской транспорт, 1962. — 766 с.
- 83.Попов, С. В. Автографы на картах / С. В. Попов. — Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1990. — 237 с.
- 84.Попов, С. В. Гидрограф Н.И. Евгенов (1888–1964) / С. В. Попов. — Якутск: Кн. изд-во, 1988. — 76 с.
- 85.Попов, С. В. Полярник из Новгорода / С. В. Попов // Новгородская правда. — 1975. — 23 ноября.

86. Попов, С. В. Полярный гидрограф / С. В. Попов // Красноярский рабочий. — 1990. — 25 августа.
87. Попов, С. В. Проблема Северо-восточного прохода / С. В. Попов // Записки по гидрографии. — 1933. — № 6. — С. 5–20.
88. Попов, С. В., Троицкий, В. А. Топонимика морей Советской Арктики / С. В. Попов, В. А. Троицкий. — Л.: [б. и.], 1972. — 316 с.
89. Рабо, Ш., Виттенбург, П. В. Полярные страны: 1914–1924 гг. / Ш. Рабо, П. В. Виттенбург. — Л.: редакционно-издательский отдел Морского ведомства, 1924. — 182 с.
90. Родзевич, Н. Н. Полярная экспедиция на Новую Землю в 1925 году / Н. Н. Родзевич // Воздушные пути Севера: сборник статей, посвященных вопросам освоения Севера / под ред. Я. Я. Анвельта, Б. Н. Воробьева, С. С. Каменева и др. — М.: Советская Азия, 1933. — С. 263–280.
91. Розенталь, А. Э. Первое гидрографическое совещание, созванное Гидрографическим управлением ГУСМП / А. Э. Розенталь // Северный морской путь. — Вып. 1. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1934. — С. 100 – 105.
92. Рудь, И. А. Будни начальника Карской экспедиции: дневник Н. И. Евгенова 1928–1929 гг. / И. А. Рудь // Полярные чтения – 2023. Арктика: история и антропология повседневности: материалы 11-й научн.-практ. конф. (Санкт-Петербург, 1–3 ноября 2023 г.). — М.: Паулсен, 2024. — С. 232–245
93. Рудь, И. А. Н. И. Евгенов – участник и руководитель Карских экспедиций 1925–1931 гг. / И. А. Рудь // Вопросы истории естествознания и техники. — 2025. — Т. 46. № 4. — С. 752–774.
94. Рудь, И. А. Роль Н. И. Евгенова в развитии научно-оперативного обеспечения Карских товарообменных экспедиций 1925–1928 годов / И. А. Рудь // Исторический курьер. — 2023. — № 6. — С. 154 – 169.
95. Рудь, И. А. Формирование научных интересов и ранний этап исследовательской биографии гидрографа Н. И. Евгенова (1910–1919) / И. А. Рудь // Кунсткамера. — 2025. — № 2. — С. 120 – 133.

96. Рузов, С. С. Обзор экспедиционной деятельности Гидрографического управления Главсевморпути в 1934 г. / С. С. Рузов // Северный морской путь. — Вып. 2. — Л.: Изд-во Главсевморпути 1935 / — С. 117–118.
97. Рыбин, В. В. Две новые легенды о Северной Земле / В. В. Рыбин // Портал GoArctic. [Электронный ресурс]. URL: <https://goarctic.ru/kultura/dve-novye-legendy-o-severnoy-zemle/> (дата обращения: 20.08.2025).
98. Самойлович, Р. Л. История полетов в Арктике и Антарктике / Р. Л. Самойлович // Воздушные пути Севера: сборник статей, посвященных вопросам освоения Севера / под ред. Я. Я. Анвельта, Б. Н. Воробьева, С. С. Каменева и др. — М.: Советская Азия, 1933. — С. 10–49.
99. Сергеевский, Б. А. Современные карты полярного моря у берегов Сибири / Б. А. Сергеевский // Северная Азия. — 1928. — № 4. — С. 100 – 108.
100. Сергиевский, Д. Н. Условия плавания в Карском море в связи с ледовым состоянием его / Д. Н. Сергиевский // Северная Азия. — 1928. — № 3. — С. 79–91.
101. Серебровская, Е. П. От полюса к полюсу: Жизнь и деятельность М. М. Сомова / Е. П. Серебровская — М.: Мысль, 1978. — 95 с.
102. Сибирцев, Н., Итин, В. А. Северный морской путь и карские экспедиции / Н. Сибирцев, В. А. Итин. — Новосибирск: Западно-Сибирское краевое изд-во, 1936. — 229 с.
103. Симакова, Л. А. Персональный фонд Н. И. Евгенова в собрании Архангельского краеведческого музея / Л. А. Симакова // Беломорские чтения. Материалы VI межрегиональной науч.-практ. конф. — Архангельск, 2023. — С. 240–244.
104. Соколов, А. П. Материалы по лоции Сибирского моря / А. П. Соколов. — Л.: [Б. и.], 1929. — 58 с.
105. Тиховодова А. В. Эволюция государственного управления советским речным транспортом с 1918 по 1939 год / А. В. Тиховодова // Пространство науки. — 2024. — Т. 1, № 4.

106. Томсон П. Рыцари Арктики // Ленинградская правда. — 6 июня 1985.
107. Третьякова, С. Н. Охранное крейсерство в северных морях европейской части Российской империи / С. Н. Третьякова // Морской сборник. — 2022. — № 4. — С. 86 – 93.
108. Тихомиров Г. С. Герой Арктики Иван Папанин: Документальный очерк. / Г. С. Тихомиров. — М.: Мысль, 1984. — 188 с.
109. Филин, П. А. Главное управление Северного морского пути в истории управления Арктикой // «Полярные чтения – 2019». Арктика: вопросы управления. — М.: Паулсен, 2019. — С. 249.
110. Филин, П. А. Комитет Северного морского пути («Комсеверпуть») в истории освоения Арктики / П. А. Филин // Северные морские пути России / под редакцией В. В. Васильевой и К. А. Гавриловой. — М.: Новое литературное обозрение, 2023. — 671.
111. Хмызников, П. К., Ширшов, П. П. На «Челюскине» / П. К. Хмызников, П. П. Ширшов. — Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936. — 252 с.
112. Шибинский, В. Г. Карская операция 1933 г. / В. Г. Шибинский // Бюллетень Арктического института. — 1935. — № 5–6. — С. 139–141.
113. Шибинский, В. Г. Карская операция 1934 / В. Г. Шибинский // Бюллетень Арктического института. — 1935. — № 5–6. — С. 141 — 145.
114. Шмидт, О. Ю. Освоение Северо-Восточного пути / О. Ю. Шмидт // Труды I Всесоюзного географического съезда. Вып. 2: Пленарные заседания. — Л.: Издание Гос географического общ-ва, 1934. — С. 116–122.
115. Широков, А. И. Дальстрой в социально-экономическом развитии Северо-востока СССР (1930-1950-е гг.) / А. И. Широков. — М.: РОССПЭН, 2014. — 654 с.

116. Якушева, Г. В. Отто Юльевич Шмидт — энциклопедист: Краткая иллюстрированная энциклопедия / Г. В. Якушева / Под редакцией А. М. Прохорова, Б. С. Соколова. — М.: Советская энциклопедия, 1991.
117. Barr W. The Arctic Ocean Hydrographic expedition 1910–1915: An overview / W. Barr // *Polar Geography and Geology*. — vol. 9. — 1985. — Pp. 257–271.
118. Barr W. First voyage to the Kolyma: The soviet North-east polar expedition 1932-33 / W. Barr // *Polar Record*. — Vol. 19, № 123. — 1979. — P. 563–572.
119. 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 (1917–1991) / A. Ye. Goncharov, V. N. Bulatov // *From Northeast Passage to Northern Sea Route history of the Waterway North of Eurasia*. Leiden, Boston: Brill, 2022. — 499 p.
120. Transehe, N. A. The Siberian Sea Road: The Work of the Russian Hydrographical Expedition to the Arctic 1910-1915) / N. A. Transehe // *Geographical Review*. — Vol. 15, No. 3. — Pp. 367–398.

Приложение. 1.



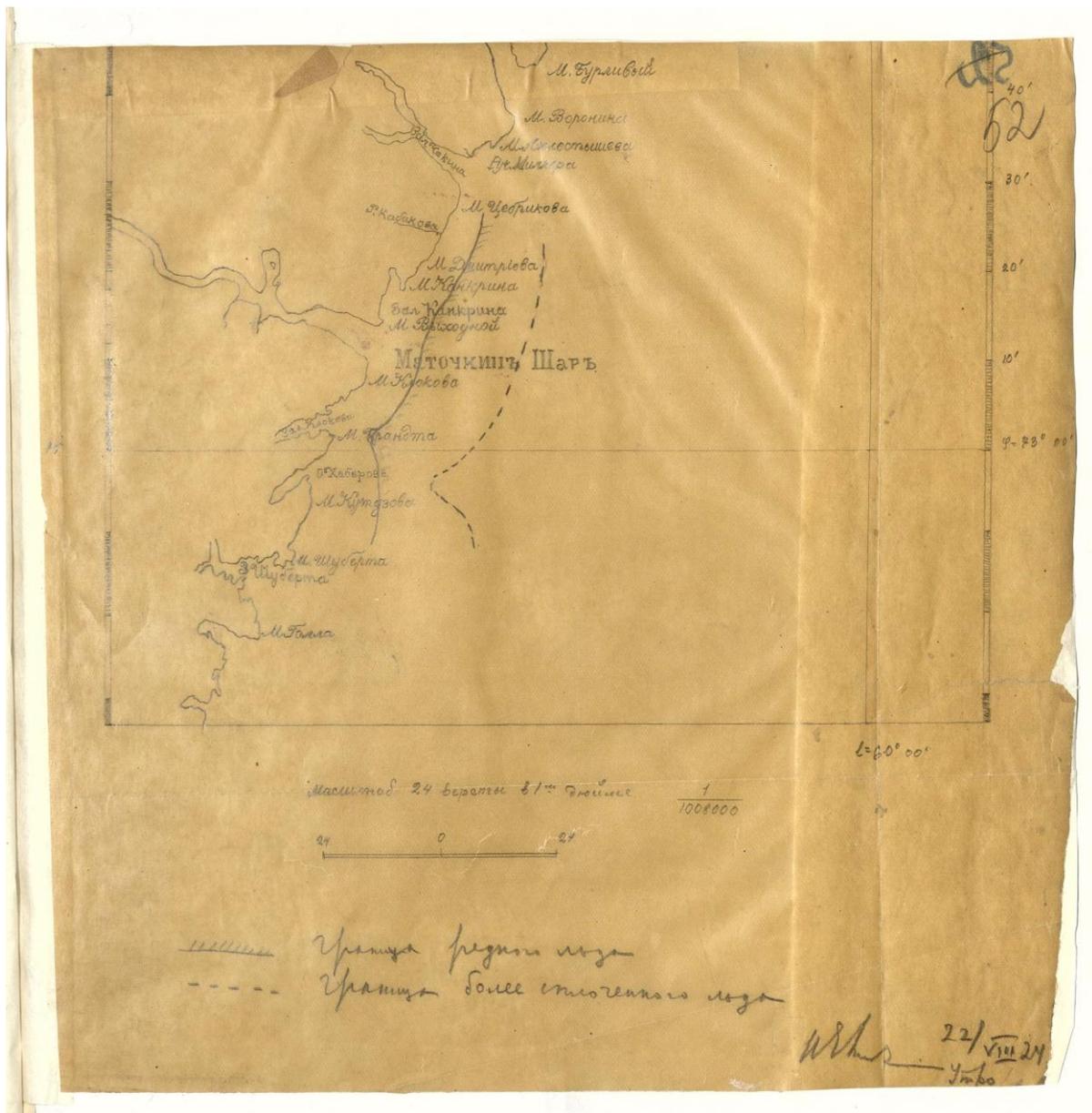
Н. И. Евгенов в кухлянке перед отправлением в экспедицию. 1913 г.
(РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 25. Л. 2.)

Приложение. 2.



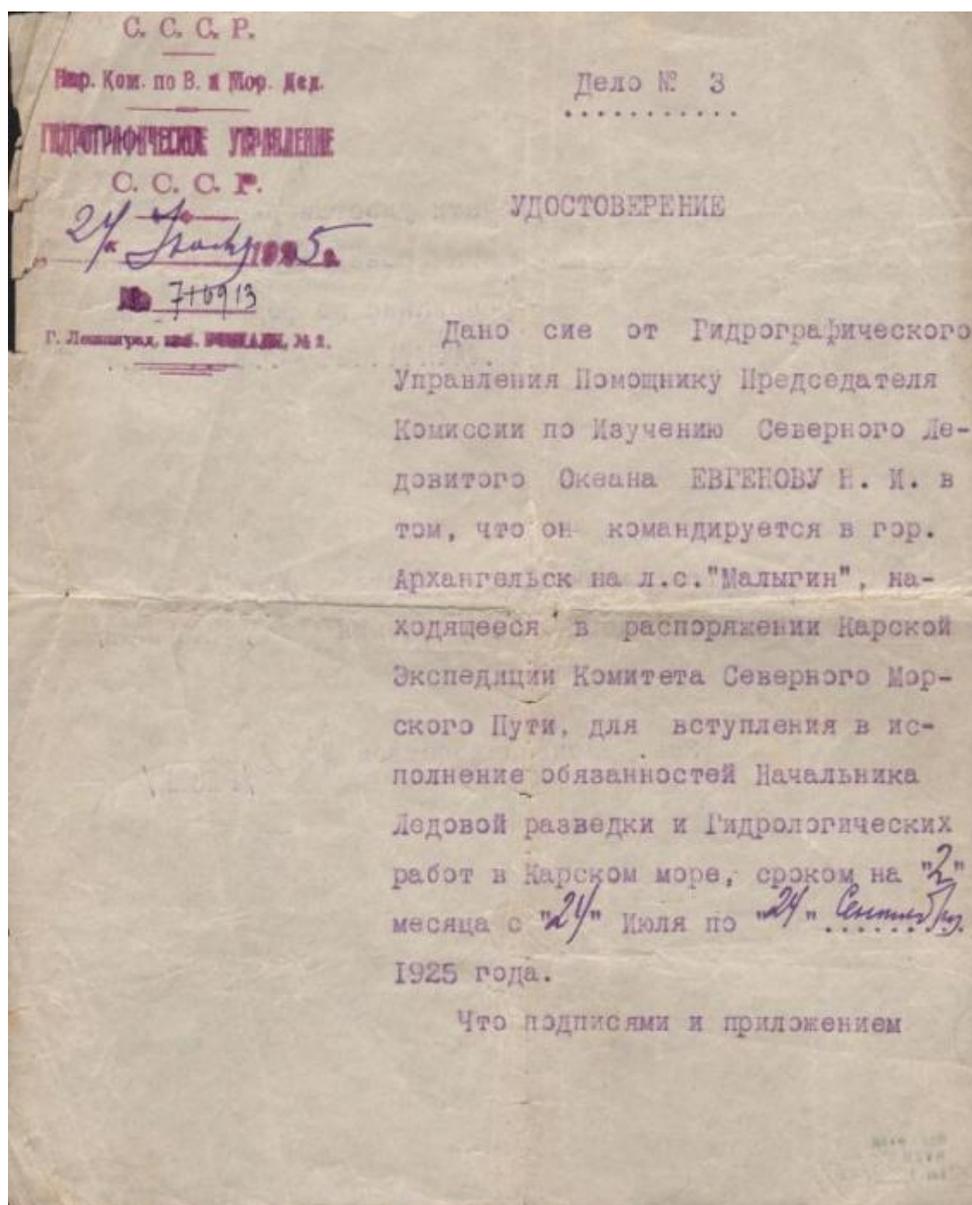
Фотография Н. И. Евгенова. 29 ноября 1913 г.
(РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 25. Л. 1-1 об.)

Приложение. 3.



Первая карта-схема ледовой авиаразведки в СССР, составленная Н. И. Евгеновым в районе восточного входа в Маточкин Шар 22 августа 1924 г. (РГАВМФ. Ф. Р-548. Оп. 1. Д. 5. Л. 52.)

Приложение. 5.



Удостоверение командировочное № 716913 Гидрографического управления Наркомата по военным и морским делам СССР, выданное Евгенову Н. И. в г. Архангельск на л/с «Мылыгин» Карской Экспедиции Комитета Севморпути для исполнения обязанностей начальника ледовой разведки и гидрологических работ сроком на 2 месяца
(Магаданский областной краеведческий музей. Госкаталог РФ, № 49281083)

Приложение. 6.



Начальник Карской экспедиции — Н. И. Евгенов. 1927 г.
(РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 25. Л. 3.)

Приложение. 7.



Н. И. Евгенов. 1930-е гг.
(РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 25. Л. 4.)

Приложение. 8.



Сотрудники УГМС БВФ, декабрь 1945 г. Второй ряд, третий справа – Н. И. Евгенов

Приложение. 9.



Профессор Н. И. Евгенов
(РГАЭ. Ф. 579. Оп. 2. Д. 25. Л. 7.)