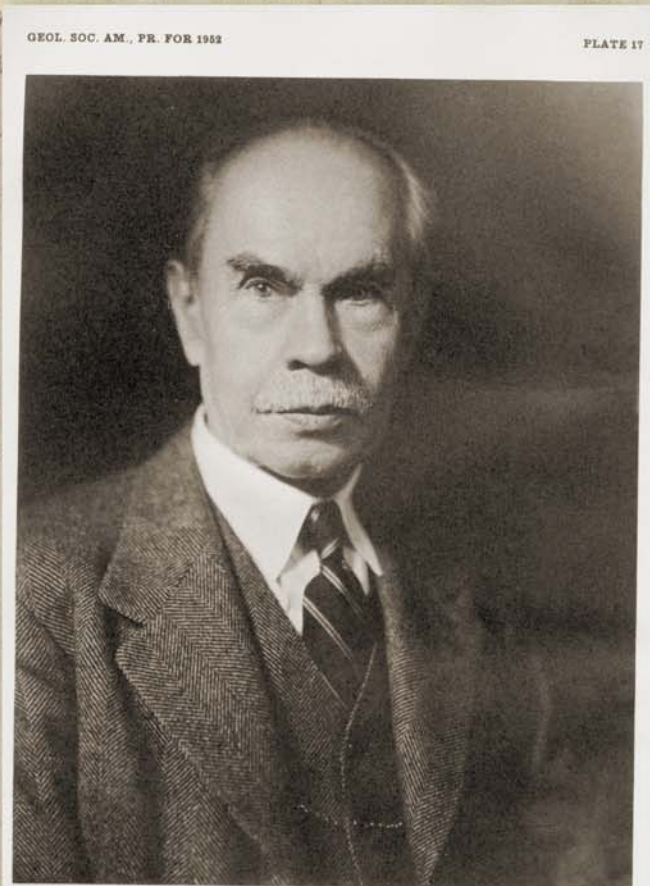




ОТЧЕТНАЯ КАРТА
ЧУКОТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ
1909 г.



I. P. Tolmacheff.

В 2013 г. отмечалось 100-летие открытия Географической экспедицией Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) обширного архипелага, названного Землей Императора Николая II (с 1930 г. – Северная Земля), ставшим завершающим аккордом эпохи великих географических открытий. Это знаменательное событие стало поводом к организации в 1914 г. при российской Академии наук постоянной Полярной комиссии с целью координировать для исследования, проводившиеся в Арктике силами различных ведомств. Но мало кто знает, что инициатором создания комиссии стал И.П. Толмачев, опытный участник геологических исследований в Сибири, руководитель ряда значительных полярных экспедиций, в том числе Чукотской (1909–10 гг.), которая была инициирована Министерством торговли и промышленности для исследования возможностей создания Северного морского пути – кратчайшего морского пути между Европейской частью России и Дальним Востоком. В 1922 г. Толмачев эмигрировал из советской России, поэтому имя и заслуги этого замечательного полярного исследователя были незаслуженно забыты на десятилетия

Иннокентий Павлович Толмачев, конец 1940-х гг., США

Ключевые слова: Северный морской путь, И.П. Толмачев, Б.А. Вилькицкий, Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, Чукотская экспедиция 1909-1910 гг., северное побережье Сибири, Якутия, Полярная комиссия Академии наук.

Key words: Northern Sea Route, I.P. Tolmachev, B.A. Vilkitzky, the Arctic Ocean Hydrographic Expedition, the Chukot Expedition 1909-1910, North Siberia coast, Yakutia, Polar Commission of the Academy of Sciences

Чукотская экспедиция И. П. Толмачева: в поисках Северного пути

Идея [Чукотской] экспедиции, а отчасти и ее план родились в административных кругах, тогда как обычно в таких случаях инициатива принадлежит самому исследователю», – напишет позднее И.П. Толмачев (Толмачев, 1911), – «Экспедиция была выдвинута, можно сказать, самой жизнью, интересом, пробудившимся к нашим полузабытым окраинам, в частности, к Северу, сознанием слабой связи окраин с метрополией и необходимости усилить так или иначе эту связь. В числе первых мероприятий в этом направлении было намечено улучшение путей сообщения в Сибири». В решении этой проблемы объединились интересы двух ведомств: гражданского – Торгового, и военного – Морского.

Поводом к тому, что в правительственных кругах появился интерес к «полузабытым окраинам» стали трагические результаты Русско-Японской войны 1904–1905 гг. Практически полное отсутствие транспортного сообщения с отечественным Дальним Востоком – полное бездорожье на суше наряду с большой длительностью и небезопасностью единственного морского пути через Индийский океан, сделало почти невозможной доставку туда каких-либо грузов.

Альтернативой весьма затратным сухопутному и южному морскому пути мог стать Северо-восточный проход морем вдоль арктического побережья России. Гидрографические работы Морского ведомства в Северном Ледовитом океане, начавшиеся в 1894 г. и всего за десятилетие охватившие обширное пространство от Кольского п-ова до устья р. Енисей, показали, что подобное плавание из Европы с заходом в Енисей и Обь возможно ежегодно. Однако дальнейшему исследованию восточного побережья Сибири помешала Русско-Японская война, и знания об этой части трассы Северного морского пути оставались крайне скудными.



КРАСНИКОВА Ольга Алексеевна – кандидат исторических наук, заведующая сектором картографии Библиотеки РАН (Санкт-Петербург). Действительный член Русского географического общества, секретарь Комиссии истории географических знаний Санкт-Петербургского отделения РГО. Автор более 150 научных работ

ГЕОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА АЛТАЙСКОГО ОКРУГА

издаваемая Геологической частью Кабинета Его Императорского Величества
 CARTE GÉOLOGIQUE DU DISTRICT DE L'ALTAÏ
 publiée par la Section Géologique du Cabinet de Sa Majesté (Ministère de la maison de l'Empereur)

1905

Листы: Борисово Кузнецк, Тудун, Теса, Нарынган, Тосабины, Б.Н. Полюнов, И.П. Толмачев и Я.А. Макаров
 Feuilles: Bourssovo, Kouznetsk, Toudun, Tessa, Karlyngan, Tossabiny, B. N. Polounow, I. P. Tolmatschew et J. A. Makareff



И. П. Толмачевъ.

Иннокентий Павлович Толмачев, 1914 г. Источник: «Сибирский торгово-промышленный ежегодник на 1914—1915 гг.», Пг., 1914 г.

И. П. ТОЛМАЧЕВ – УЧЕНЫЙ И ПУТЕШЕСТВЕННИК

Иннокентий Павлович Толмачев (1872—1950) – известный ученый и полярный исследователь, был первым исследователем Кузнецкого Алатау (1898), руководителем Хатангской (1905), Чукотской (1909—1910) и Семиреченской (1914—1916) полярных экспедиций, исследователем геологии Северного Кавказа и Кольского полуострова (1917). Он – автор ряда трудов по палеонтологии и геологии, многие из которых, в том числе его работы по окаменелостям Кузнецкого угленосного бассейна, стали классическими.

Научные интересы И. П. Толмачева оформились довольно рано. После окончания Санкт-Петербургского университета с дипломом первой степени талантливый молодой ученый был приглашен на работу в Геологический кабинет Императорского Юрьевского университета (ныне – Университет г. Тарту, Эстония). Но задержался он там ненадолго: весной 1898 г. он получил из Земельно-Заводского отдела Кабинета Его Величества приглашение отправиться «на время вакаций» в Алтайский округ для геологических исследований. Результаты трехмесячной поездки были изложены в отчете о геологических исследованиях и дневниках, дополненных списками собранных образцов, определенных высот и таблицами метеорологических наблюдений в Барнауле, Томске и Неожиданном прииске. В следующем году Толмачев вновь провел трехмесячные изыскания на Алтае (Архив Университета г. Тарту, Эстония); одним из результатов его работ стала «Геологическая карта Алтайского округа» (Геол. Часть Кабинета..., 1905).

Почти сразу же по завершении экспедиции Толмачев принял должность ученого хранителя Геологического музея Санкт-Петербургской Академии наук. Обстоятельства для него складывались чрезвычайно благоприятно, и вскоре на средства Русского Географического Общества Толмачев организовал экспедицию в верховья р. Томи с целью изучения горных озер Кузнецкого Алатау.

Уже в 1905 г. Русское географическое общество доверило Толмачеву руководство экспедицией в неисследованные районы северного Таймыра, в Туруханский край, для исследования бассейна р. Хатанги. Он впервые, совместно с топографом М. Я. Кожевниковым составил карту громадной – более 1 млн км² – территории, уточнив гидрографическую сеть региона. Самым значительным достижением экспедиции стало открытие и описание Анабарского плато.

Впечатляющие результаты, полученные Толмачевым, и то, с какой вдумчивой подготовкой и осмотрительностью он провел экспедицию, доставило ему известность среди ученых и специалистов. Поэтому именно его, опытного путешественника и серьезного исследователя, пригласили руководить экспедицией, напрямую связанной с освоением Северного морского пути

Геологическая карта Алтайского округа. Масштаб: 1/420000.

Карта была составлена Б. К. Полюновым, И. П. Толмачевым и Я. А. Макаровым по результатам работы в Алтайском округе в экспедициях 1898—1899 гг., организованных Геологической частью Земельно-Заводского отдела Кабинета Его Величества. Геол. Часть Кабинета Его Императорского Величества, 1905.

Фонд Сектора картографии Библиотеки РАН, Санкт-Петербург

D_m Известняки calcitres	D₃ Верхний отдел Section supérieure	И₃ Верхний ярус Etage supérieur	Q₁ Постпалеогеновая отложения Dépôts postpalcéogènes	П₁ Порфиры Porphyres
D_m Кристаллические сланцы Schistes cristallins	D₂ Средний отдел Section moyenne	И₂ Нижний и средний ярус Etages moyen et inférieur	Q₂ Современные отложения Dépôts récents	Г Граниты, сиениты, гнейсы, гранито-гнейсы, гнейсы Granites, syénites, gneiss-granites, gneiss
D_m Метаморф пор Салаир кража Roches métamorphiques de Salair	D₁ Нижний отдел Section inférieure	И₁ Нижнекаменноугольные известняки и песчаники calcitres et grès carbonifères de la section inférieure	Б Проксениты, оливиниты пор дльцевиты Proxénites, peridotites, serpentines	Г Габбро, габбро-диориты, габбро-порфиты, этиотит-габбро, сиениты и диоритовые порфиры. Gabbro, gabbro-diorites, gabbro-porphites, gabbro-syenites, porphyres dioritiques

Кроме того, по побережью Северного Ледовитого океана, особенно на Чукотке и Дальнем Востоке, российское присутствие почти не ощущалось, а высокая активность торговцев, приплывающих через Берингов пролив, ставила российский Северо-Восток едва ли не под угрозу отторжения (Гарусова, 2001). Поэтому для защиты экономических и политических интересов России необходимо было как можно скорее организовать здесь торговое мореплавание и создать условия для охранных судов.

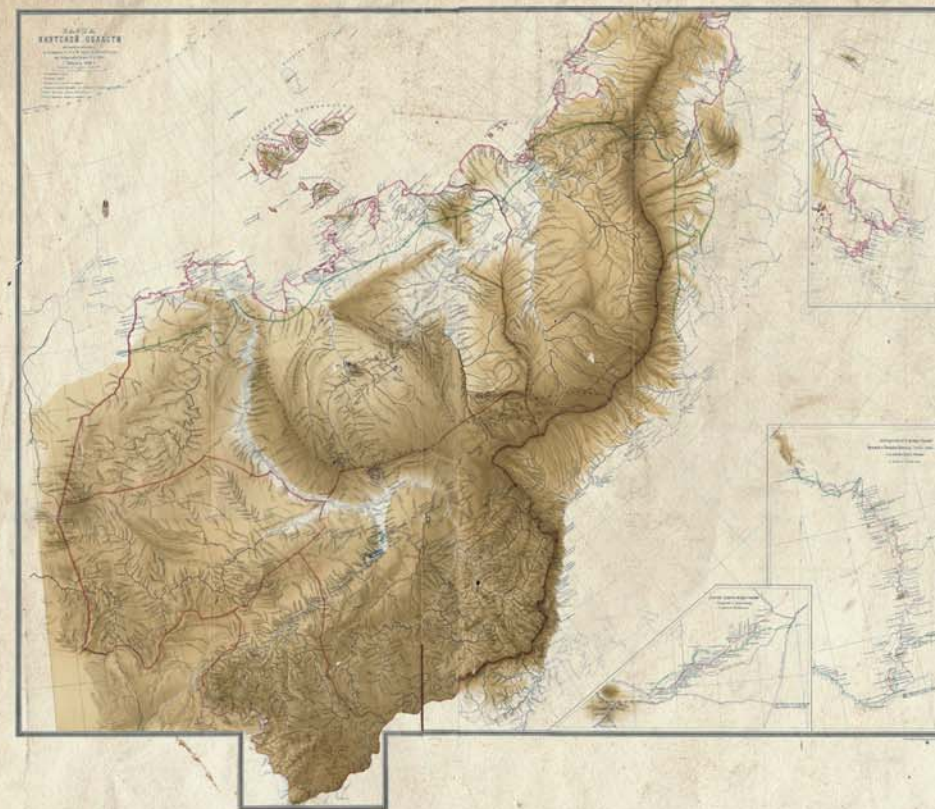
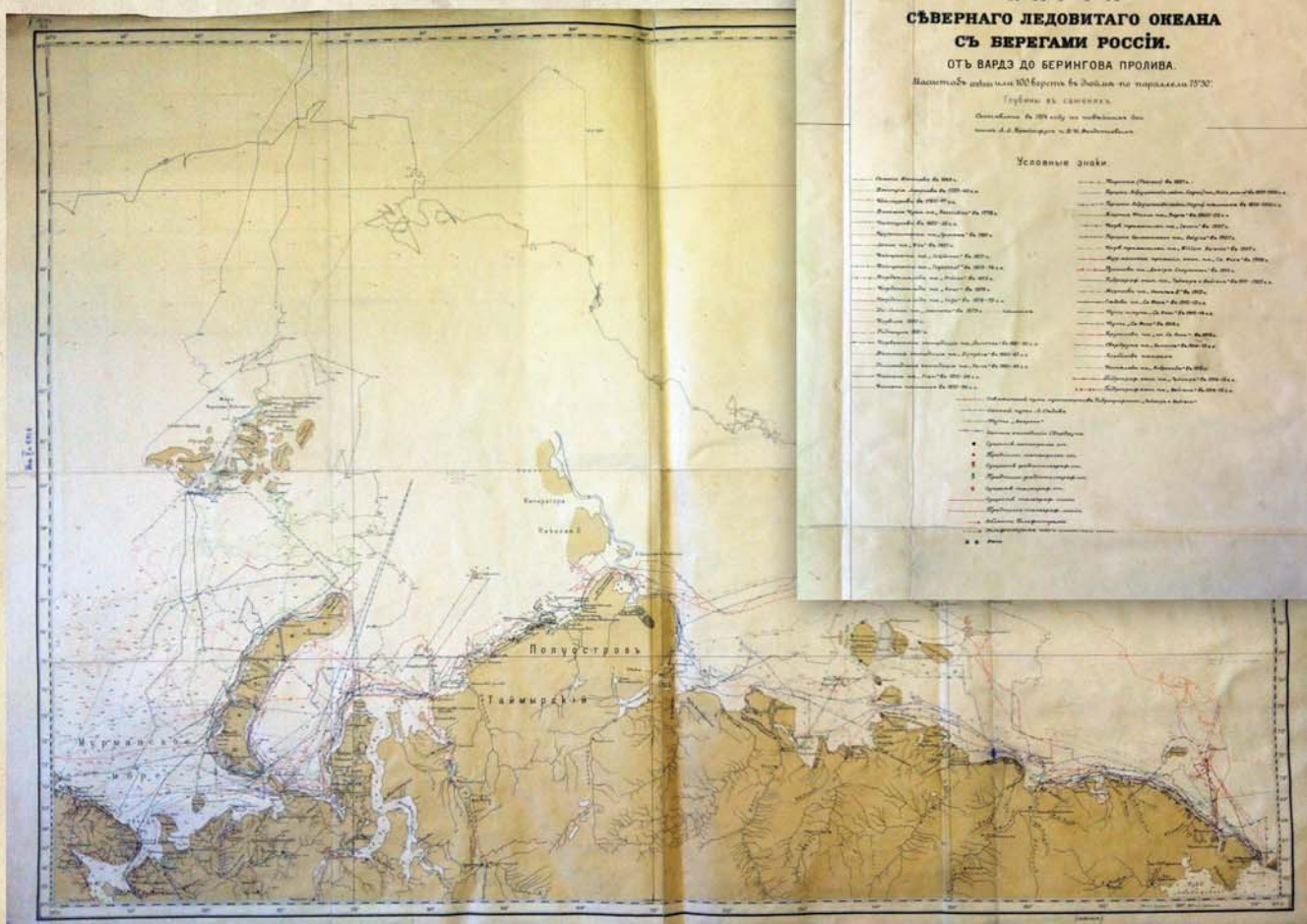
Государственный вопрос

В июне 1906 г. морской министр вице-адмирал А. А. Бирилев дал поручение Адмиралтейств-совету выяснить возможности продолжения гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. Спустя девять месяцев Николаю II был представлен доклад «... О необходимости продолжения гидрографических работ в Северном Ледовитом океане для открытия морского сибирского пути, так называемого Северо-восточного прохода, расположенного в наших территориальных водах, весьма важного для стратегических

и экономических интересов России» (Евгенов, Купецкий, 2013, С. 7).

Тогда же было принято решение построить два судна ледокольного типа, устройство которых должна была разработать специально созданная комиссия, куда наряду с виднейшими гидрологами и гидрографами входил Толмачев. Первоначально предполагалось выяснить условия плавания в районе Таймырского полуострова (Вилькицкий, 1911), однако вскоре на первый план вышел вопрос о необходимости торгового мореплавания из Тихого океана до устьев рек Колымы и Лены и, как следствие, об исследовании побережья от устья Лены до Берингова пролива.

Карта Северного Ледовитого океана с берегами России. От Вардэ до Берингова пролива. На карте показаны маршруты российских и иностранных экспедиций в Арктике с 1648 г. до 1915 г. Масштаб: 1/4200000 или 100 верст в дюйме по параллели 75°30'. Составлена в 1914 г. по новейшим данным Л. Л. Брейтфус и Д. Н. Феодотьевым. Л., 1922. Фонд Сектора картографии Библиотеки РАН, Санкт-Петербург



Карта Якутской области. Рисовал и дополнил Г. Майдель в 1890 г. на основании III и IV листов карты Азиатской России (изд-во Генерального штаба, СПб., 1884 г.). Масштаб: 1/4200000. СПб.: Картографическое заведение А. А. Ильина, после 1890 г. Фонд Сектора картографии Библиотеки РАН, Санкт-Петербург

Вопрос о содействии мореплаванью вдоль северного побережья Сибири обсуждался и в Совете министров, поручившем иркутскому генерал-губернатору сформировать в г. Якутске специальную комиссию с участием «местных и заезжих знатоков севера Сибири» для обсуждения условий плавания. По признанию членов этой комиссии, прежде всего требовалось создать вдоль всего северного побережья Восточной Сибири ряд опорных пунктов со складами продовольствия и необходимым инвентарем. Но поскольку «даже выбор места для таких станций был чисто гадательным», было предложено как можно скорее снарядить вдоль арктического берега Верхоянского и Колымского округов две сухопутные рекогносцировочные экспедиции. Одновременно был поднят вопрос и об устройстве через Берингов пролив пароходного сообщения с устьями Колымы и Лены (Толмачев, 1911).

Совет министров вскоре инициировал обсуждение этих предложений на особом совещании в Отделе торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности, где «немедленное устройство коммерческого пароходства в этих неисследованных морях» было признано рискованным и преждевременным. В конце концов было решено отправить в 1909 г. только сухопутную экспедицию под руководством Толмачева.

В том же 1908 г. и Финансовая комиссия Государственной думы рассмотрела вопрос о налаживании пароходного сообщения между Владивостоком и другими портами Дальнего Востока, с возможностью продлить линию Владивосток – Чукотский полуостров до Колымского края. Для этого требовалось получить как можно более точные сведения о физико-географических

характеристиках, геологии и, особенно, топографии побережья Северного Ледовитого океана.

Именно сухопутная съемка берега от устья р. Лены до Берингова пролива была названа в числе основных задач экспедиции. На одном из заседаний Физико-математического отделения Академии наук министр И. П. Шипов, выступивший с просьбой об откомандировании Толмачева в распоряжение Министерства торговли и промышленности, особо подчеркнул, что всю береговую линию необходимо снять вновь (Ширин, 2001).

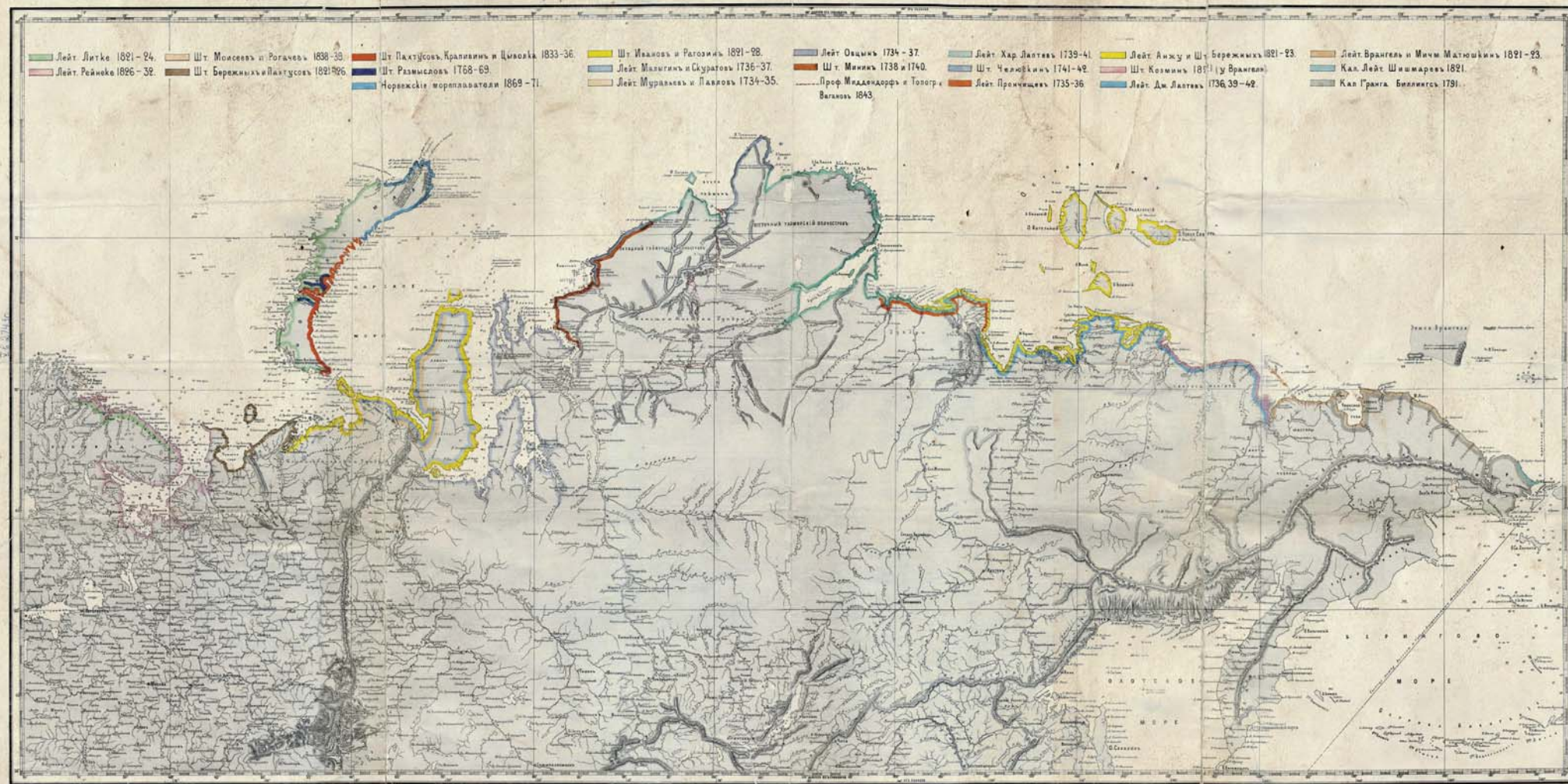
Трудное начало

Итак, настоятельная необходимость съемки побережья Северного Ледовитого океана объяснялась не только вполне понятным научным интересом, но, прежде всего, практическими нуждами.

Этот громадный участок страны оставался к началу XX в. самым малоизвестным (Красникова, 2009). Существовавшие тогда карты основывались в этой части на сведениях, полученных еще экспедицией 1821–1824 гг. под руководством лейтенанта, барона Ф. П. Врангеля, которому вместе с мичманом Ф. Ф. Матюшкиным удалось в труднейших условиях, «с сухого пути и зимою по льду», составить карты берега от устья р. Колымы до Колочинской губы (Врангель, 1841).

И даже на итоговой «Карте Северного Ледовитого океана в границах Российской империи. Сост. на основании русских гидрографических исследований с 1734 по 1871 г.», где отмечены результаты работ 22-х гидрографических экспедиций по всему северному побережью России,

КАРТА
СЕВЕРНАГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА
вЪ ГРАНИЦАХЪ
РОССІЙСКОЙ ИМПЕРІИ.
СОСТАВЛЕНА НА ОСНОВАНІИ РУССКИХЪ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХЪ ИССЛЕДОВАНІЙ СЪ 1734 ПО 1871 ГОДЪ.



участок от г. Нижнеколымска до м. Чукотского был показан на основе данных экспедиции Врангеля. А относительно небольшой участок северного побережья Берингова моря от м. Сердце-Камень до м. Восточный был обозначен как исследованный капитан-лейтенантом Г. С. Шишмаревым еще в 1821 г.

Не менее важен был и вопрос о геологическом исследовании северо-восточной части Сибири. План организации геологических исследований, составленный специальной подкомиссией с участием Толмачева, был сообщен Горному департаменту (Известия Геологического комитета. 1909. Т. 28. № 1. СПб., 1909).

Первоначально планировалось, что районом работ экспедиции станет побережье от устья р. Лены до Берингова пролива. Толмачев признал это возможным, если работы начнутся не позднее февраля 1909 г.: только

тогда за три весенних месяца санной дороги можно будет пройти путь от Лены до Колымы, а летом – Чукотское побережье.

Однако несмотря на то, что в результатах экспедиции были заинтересованы важные ведомства и правительственные структуры, выяснение вопроса о ее осуществлении заняло намного больше времени, чем предполагалось. Первое заседание Совещания по организации экспедиции состоялось лишь 20 декабря 1908 г., тогда как проезд из Петербурга до ближайшего пункта на маршруте занимал около двух месяцев. В результате пришлось отказаться от идеи пройти весь путь одним отрядом: Толмачеву предоставили исследование самой сложной части побережья от устья Колымы до Берингова пролива, а также поиск необходимых для этого средств.

Карта Северного Ледовитого океана в границах Российской империи, составленная на основании русских гидрографических исследований с 1734 г. по 1871 г. Составлена в Чертежном Гидрографическом департаменте Морского министерства в 1872 г. Пополнена и печатана с камня в 1874 г.
Фонд Сектора картографии Библиотеки РАН, Санкт-Петербург

На втором заседании 30 января 1909 г. выяснилось, что получить требующуюся сумму невозможно... Возник вопрос: сузить район исследований или вовсе отказаться от проведения экспедиции в текущем году? Ученые все же решили ходатайствовать о финансовой поддержке первоначального плана (маршрута от устья р. Лены до Берингова пролива), но при этом поделить

работу между двумя партиями. Общее руководство организацией экспедиции было возложено на Толмачева.

Вопрос о финансировании экспедиции удалось разрешить только 5 февраля 1909 г. (почти крайняя дата отъезда из Петербурга, назначенная Толмачевым!). Но ее фактическая подготовка началась почти месяц спустя, когда средства были, наконец, отпущены. «До этого момента экспедиция не могла считаться еще вполне решенной и, строго говоря, не было даже возможности производить необходимые заказы и покупки без известного риска..., не было возможности сделать какие-либо распоряжения или заказы на местах в Якутской области. ...Вопрос о том, возможно ли при таких условиях все же начать экспедицию, поднимался, конечно, не раз» (Толмачев, 1911. С. 3–4).

Времени для снаряжения экспедиции почти не оставалось, но благодаря содействию заинтересованных лиц и учреждений все удалось сделать максимально быстро. Начальник Главного Гидрографического управления А. И. Вилькицкий распорядился предоставить карты, книги и большую часть инструментов, обучил Толмачева производству астрономических наблюдений. Из Геодезического отделения Военно-Топографического управления были получены инструменты для съемки, два теодолита и несколько хронометров.

Якутский губернатор И. И. Крафт отправил в Якутск телеграмму с распоряжением колымскому исправнику заготовить для экспедиции припасы, закупить товары, нанять оленей, проводников и устроить склад на устье р. Чауна (аналогичная телеграмма насчет содействия западной партии экспедиции была послана верховянскому исправнику). К сожалению, это оказались единственные правительственные распоряжения о содействии Чукотской экспедиции, работавшей в местности, «с которой даже местное население и администрация знакомы очень мало, и где русское влияние равняется почти нулю» (Толмачев, 1911. С. 5).

Окончательно Чукотская экспедиция оформилась в виде двух отрядов: чукотский отряд под руководством Толмачева, в состав которого входили топограф М. Я. Кожевников и геодезист Э. Вебер, и Ленско-Колымский под руководством К. А. Воллосовича, куда вошли астроном Е. Ф. Скворцов и топограф Н. А. Июдин.

По представлению Главного гидрографического управления к экспедиции был присоединен еще один отряд: товарищ морского министра, адмирал И. К. Григорович приказал направить морского офицера «для подробного гидрографического исследования Колымского устья и подхода к нему со стороны океана и составления новейших морских карт» (Седов, 1917, с. 3). Руководить работой был назначен Г. Я. Седов, уже имевший арктический экспедиционный опыт,

помощником – боцманмат В. Жуков. Этот маленький отряд должен был способствовать возобновлению после шестилетнего перерыва работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. К началу 1909 г. постройка экспедиционных судов, получивших названия «Таймыр» и «Вайгач», почти завершилась, однако из-за мелких недоделок они не сразу смогли выйти в море. План их работ несколько раз менялся, и только в августе 1909 г. суда направились к Дальнему Востоку по южному пути, через тропики.

Три месяца в пути

Экспедиция Толмачева, наконец, отправилась в путь. Теперь не обойтись без частого цитирования его «Предварительного отчета...», озаглавленного «По Чукотскому побережью Ледовитого океана» (1911), о котором неоднократно упоминалось выше.



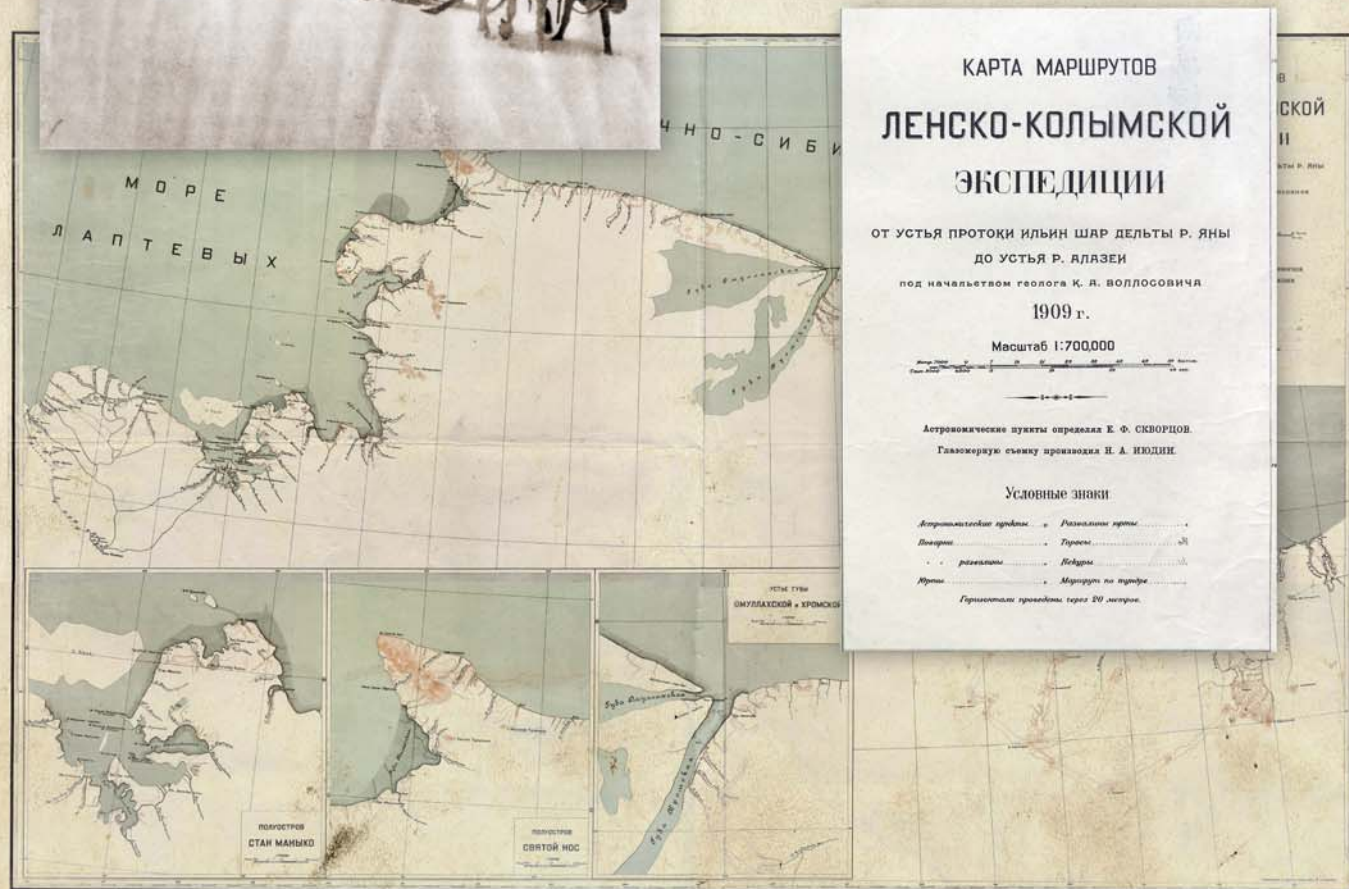
3 марта Толмачев со своим отрядом, Е. Ф. Скворцов из отряда Воллосовича и Г. Я. Седов направились из Петербурга через Москву в Иркутск. Здесь уже были заготовлены для экспедиции съестные припасы и теплые одеяла, а также большие кошевы – оббитые тканью широкие и глубокие сани с высоким задком. Астрономы Вебер и Скворцов сразу же начали работы.

Из-за нехватки лошадей и плохого состояния дорог решено было двигаться к месту работ несколькими партиями. В Якутск Толмачев приехал 31 марта, астрономы экспедиции – 2 апреля, и снова произвели

Чукотская экспедиция И. П. Толмачева (1909 г.). По Колымскому тракту на оленях.
 Фото: СПФ АРАН: Ф. 1053 Оп. 2. №. 47. № 132

Карта маршрутов Ленско-Колымской экспедиции от устья протоки Ильин шар дельты р. Яны до устья р. Алазеи под начальством геолога К. А. Воллосовича. Масштаб: 1/700 000. 1909 г. Астрономические пункты определял Е. Ф. Скворцов. Глазомерную съемку производил Н. А. Июдин. Составлял и чертил военный топограф Н. А. Эвенбах. Ленинград: Госуд. Картогр. Институт НТУ ВСНХ СССР, Пряжка, 5, около 1924 г. (Ленинградский областлит).

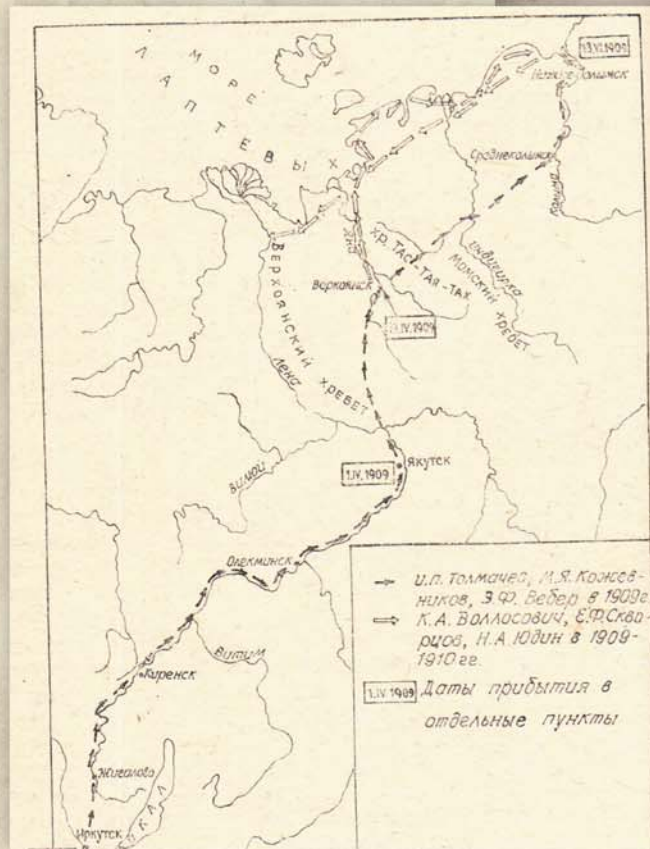
Фото: СПФ АРАН. Ф. 138. Оп. 2. № 53. Л. 10



По Колымскому тракту. Дорожная остановка (Седов, Толмачев, Ямщик-якут). Фото Г. Седова.
 По: (Толмачев, 1911)



Маршруты партий Лено-Чукотской экспедиции И. П. Толмачева (от Иркутска до устья Колымы) и К. Л. Воллосовича.
 По: (Данилин Е. Л. В неведомые земли. Красноярск, 1998)

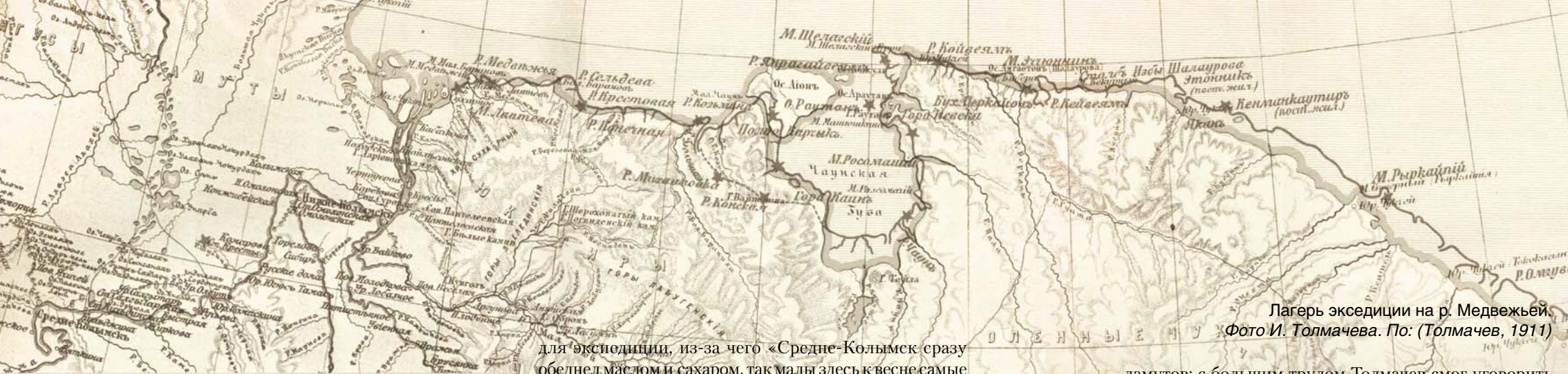


из Петербурга товары. ... Рисковать остаться совсем без товаров я не мог, так как к чукчам с одними деньгами ехать нельзя. Пришлось поэтому взять отсюда три места чаю и пуд черкесского табаку, что вместе с другими закусками увеличило наш багаж в Якутске на шесть нарт, да столько же нарт мы примерно привезли из Иркутска. К этому необходимо прибавить три наших нарты казаков и нарты трех ямщиков, так что всего наша экспедиция задолжала более двадцати нарт. В общем же вся экспедиция (считая и партию К. А. Воллосовича) вместе с Г. Я. Седовым занимала до сорока нарт, по крайней мере, на пути до Верхоянска» (Толмачев, 1911, с. 8–9).

До Якутска ехали очень благополучно, но далее начались сплошные неприятности. Содержатели почтовых станций уверяли, что станционные олени и лошади существуют для почты, а не для экспедиций, для которых есть улусные подводы. На вопрос же Толмачева, почему нет подвод, якуты отвечали, что ничего не знали о проезде экспедиции, и что специальный нарочный, проехавший в марте в Средне-Колымск с депешами путешественников, никаких распоряжений по дороге не оставил. «Из всего этого делался, видимо, вывод, что экспедиция... дело пустое, относительно которого никто не считал нужным позаботиться» (там же, с. 14).

При начавшейся распутице дела пошли еще хуже, и Толмачев со спутниками застрял на станции Дирин-Оломской, в 120 верстах от Верхоянска, где не было ни лошадей, ни оленей. Воспользовавшись единственной оказавшейся здесь лошастью, он отправил своего казака на поиски с официальной бумагой. «Главную символическую суть этой бумаги представляла моя сургульная

наблюдения. Благодаря содействию местной администрации и частных лиц удалось довольно быстро закупить необходимые припасы, товары, а также подготовить к отправке разросшийся багаж экспедиции: «Количество закупок пришлось неожиданно сильно увеличить, так как никто в Якутске не мог мне гарантировать, что я получу в Средне-Колымске все заказанные мною там



Лагерь экспедиции на р. Медвежьей.
Фото И. Толмачева. По: (Толмачев, 1911)

для экспедиции, из-за чего «Средне-Колымск сразу обеднел маслом и сахаром, так малы здесь к весне самые насущные запасы. Десятки пудов сухарей, заказанных нами, только-только успели выпечь и отправить в Нижне-Колымск...» (там же, с. 31).

Согромным трудом удалось приобрести и отремонтировать лодки. В записке Душкина, адресованной Толмачеву, сообщается о ремонте лодки мастером Гамбаевым, которому уплачено 15 руб. и “S” бутылки спирта: «только из-за последнего и удалось уговорить Гамбаева; он обещает ремонт лодки сделать приличный, но неотвязно просит выговоренную S бут. У меня спирта нет, поэтому Гамбаева с настоящей запиской отправляю на Ваше усмотрение» (СПФ АРАН. Ф. 1053. Оп. 2. № 27). Но и спирт не помог: отремонтированная лодка при спуске на воду сразу наполнилась водой.

25 мая Толмачев и Седов на двух лодках покинули Средне-Колымск: «О товарищах ничего не было слышно и у местных жителей было убеждение, что их задержали в пути разливы рек, и что они будут не скоро. Г. Я. Седов, насколько мог, настроил свой карбас, повысив несколько набойками его борта и снабдив более удобными веслами, а также и небольшим косым парусом, что вызвало на Колыме полную сенсацию» (Толмачев, 1911, с. 44). Невзирая на ветер и высокую волну, добрались до «прорвы» – новой протоки Колымы, места кончины известного исследователя Сибири И. Д. Черского, отмеченного простым деревянным крестом.

В Нижне-Колымск приплыли в ночь на 2 июня, где удалось нанять переводчика, юкагира Румянцева. Утром 8 июня Толмачев уже плыл вниз по Колыме, и через четыре дня был уже в Сухарном, у своих спутников, приплывших туда накануне. 22 июня экспедиция отправилась в путь к маяку Лаптева, откуда должна была начать свои наблюдения.

Три с половиной месяца потребовалось путешественникам только для того, чтобы добраться по сибирским дорогам к месту начала маршрута. Мучения с транспортом усугублялись погодными неурядицами – ранней распутицей, разливами рек, сильными ветрами. В результате экспедиция добралась до маяка Лаптева с полуторамесячным отставанием от намеченного плана. Особенно сложно оказалось нанять рабочих-

ламатов: с большим трудом Толмачев смог уговорить принять участие в экспедиции шестерых мужчин и одну женщину, на которую, по местным обычаям, целиком возлагалась обязанность установки и сборки чума, а также уход за одеждой и обувью всего экспедиционного состава (там же, с. 42–43).

По Чукотскому побережью

23 июня, наконец, начались работы. Грузы распределили между лошадьми и оленями, и экспедиция отправилась на восток. С караванами было много хлопот: олени в большинстве своем были изнуренные или старые, а полудиких лошадей пришлось учить привыкать к уздечке прямо перед работой...

На первой стоянке у устья р. Медвежьей экспедиция сформировалась в окончательном виде: «... кроме нас троих она состояла из двух конюхов, переводчика, казака и семи человек ламатов – всего 14 человек. Мы трое помещались в двух палатках, причем большая, где ночевали Э. Ф. Вебер и М. Я. Кожевников, служила нам на остановках общим помещением. Ламаты жили в чуме, а для русских рабочих имелся так называемый “полог” – маленькая палаточка из дабы почти кубической формы, годная, благодаря своим размерам, только для спать, но все-таки защищающая от дождя, ветра, а самое главное – комаров» (там же, с. 46).

«Ход экспедиции определен теперь так. Я выезжал верхом на олене в сопровождении верхового же ламута с одним вьючным оленем, нагруженным инструментом и собираемыми коллекциями, и ехал или шел самым берегом. М. Я. Кожевников ехал также вдоль берега с другим ламутом, но на сани, на которых, впрочем, ему приходилось сидеть еще реже, чем мне верхом. Караван, как общее правило, шел под наблюдением Э. Ф. Вебера в глубине тундры, так как берега местами сильно утесисты и непроходимы... были и многочисленные речки... Мы с М. Я. Кожевниковым... пользовались нашим каюком. Местами, где предполагалось, что дорога вдоль берега очень трудно проходима, мы шли пешком, имея вьючных оленей только для грузов. Когда до экспедиции мы рассуждали, как пойдет работа, то всегда предполагали, что обход берега пойдет в общем тише,

чем движение каравана. Оказалось, однако, обратное. Благодаря простоте береговой линии, дорога по берегу являлась чуть ли, вообще, не кратчайшим путем, если бы не препятствия, упомянутые выше, вследствие которых каравану приходилось идти в отдалении от берега, и он, обходя речки или прибрежные горы, делал часто даже круг. Кроме этого, люди без достаточного надзора шли с постоянными, часто совершенно ненужными остановками, как бы пассивно протестуя против совершенно необычного для них летнего движения. В силу этого мы с М. Я. Кожевниковым, двигаясь не скорее, чем можно идти пешком и все время работая не только не задерживали движение экспедиции, а очень часто приходили в условленное место ночлега значительно раньше...» (там же, с. 47–48).

В дальнейшем Толмачев и Кожевников разделились: с Толмачевым шел рабочий Шкулев, ведущий лошадь с навьюченными грузами и ящиком с хронометром. Там, где были по берегу геологические обнажения, Толмачев, как обычно, шел многие версты пешком.

Уточнение линии побережья нередко наталкивалось на серьезные трудности: «Здесь мы, можно сказать, запутались среди массы больших и малых озер, заливчиков, проточек, обширных болот и т.п. Сказать определенно, где нужно провести береговую линию, было очень трудно, и на нашей съемке мы показали здесь берег пунктиром» (там же, с. 55). Мученья с тундровыми речками закончились перед г. Каином, где горы приближаются к берегу... Среди нанятых для работы в экспедиции местных Толмачев особенно выделил чукчу Еманькау и его пасынка, которых он назвал «счастливым исключением». Они «отыскивали броды, где они были, помогали перевозить груз, следили за мной, когда я, осматривая обнажения на крутых берегах, обходил скалистые мысы морем вброд, помогали на таборе при остановке на ночлег и при движении дальше – словом, вели себя, как участники экспедиции, и притом совершенно бескорыстно, если не считать, что я их кормил и поил» (там же, с. 57).

3-го августа путешественники остановились на ночлег на левой стороне р. Чауна, а на следующий день утром были уже на продовольственном складе, где их целое лето ждали казак Киприянов и переводчик



Переправа через р. Алазею. Фото Седова
По: (Толмачев, 1911)

печатать с припечатанным к ней перышком – эмблема срочности и вообще серьезности бумаги, применяемая на всем севере Сибири, хорошо известная инородцам» (там же, с. 16). Благодаря этому удалось, после новых приключений, сдвинуться с места...

В Верхоянск Толмачев приехал в ночь с 18 на 19 апреля, а через сутки приехал Седов – налегке, всего на трех нартах, с одними инструментами. Его приезд изменил планы Толмачева, который хотел дожидаться своих спутников: исследователи решили двинуться вперед, пользуясь любой оказией и в то же время стараясь обеспечить условия для проезда своих коллег. Поскольку лошадей на весь караван одновременно не хватало, договорились двигаться несколькими партиями.

Следующий участок пути прошли лишь к 14 мая. Толмачев записал: «Доехав до Средне-Колымска в 37 суток от Якутска мы, по мнению колымчан, двигались еще очень быстро, так как при таких условиях здесь едут нередко и более двух месяцев» (там же, с. 30). Колымский исправник В. Душкин, получив уведомление о приближающейся экспедиции, позаботился о заготовке оленей и лошадей. Удалось сделать и закупки

Бережнов. Здесь Толмачев стал готовиться к зимнему путешествию: купил шкуры пыжиков для хорошей зимней одежды и замшу для чума. Переменчивая погода не позволила провести экскурсии по окрестностям, а для астрономических наблюдений надо было буквально караулить удобный момент.

16 августа Толмачев отправил на м. Шелагский ламутов и оленей под начальством Киприянова с небольшим грузом, оставив всех лошадей для себя и Кожевникова, а через три дня двинулись в дальнейший путь две тяжело груженные байдары под наблюдением Вебера и Бережнова...

Накануне их отъезда тяжело заболел конюх Шкулев. Работа торопила, и Толмачев решил ехать с Кожевниковым, оставив Шкулева на Чауне на попечение Румянцева. Теперь в его маленьком отряде был лишь один конюх, на которого приходилось «14 полудиких лошадей, отдохнувших за время более двух недель и наполовину забывших свою недолговременную выучку, и грузов на 8 лошадей» (там же, с. 62). Теперь и Толмачеву пришлось вести четыре вьючные лошади: «... мы потихоньку шли вперед, тем более, что южный и юго-восточный берег Чаунской губы низменны, и я мог всецело быть конюхом, не отвлекаясь на геологические работы» (там же, с. 63).

2 сентября экспедиция добралась до р. Янрагайвеям вблизи м. Шелагского. Нужно было позаботиться о зимних способах передвижения и закупить ездовых собак. Часть грузов и обширных естественно-научных коллекций была отправлена назад, к устью Колымы. Ко второй половине октября отряд прибыл к м. Рыркайпий (Северный), откуда Кожевников, отмороживший руки еще во время Хатангской экспедиции 1905 г., вернулся на Колыму, увозя собранные этнографические коллекции.

Толмачев с Вебером направились дальше, и 11 ноября добрались до м. Сердце-Камень. Из-за слишком больших расстояний, постоянных переездов и неблагоприятной погоды путешественникам пришлось почти прекратить съемку, которая до этого велась систематически. По этой же причине и геологические работы Толмачева «потеряли всякую систематичность и связность». К счастью, эта часть берега «являлась наиболее доступной для путешественника» и была ранее снята, и исследователям удалось дать отсутствовавшие астрономические пункты.

Здесь исследователи узнали, что на мысе уже побывал транспорт «Шилка», посланный Морским ведомством, который должен был принять участников экспедиции на борт еще в начале сентября и доставить в Санкт-Петербург. Не найдя Толмачева и его спутников, транспорт прошел в Северный Ледовитый океан, где встретил льды, повернул обратно и ушел в южные воды (Старокадомский, 1915. С. 66).

Путешественники отправились дальше, и 19 ноября прибыли в маленький русский поселок – пост Дежнев, где их радушно встретила небольшая русская колония. Здесь они прожили до 5 декабря – из-за постоянной пурги, болезни Вебера, и, главным образом, необходимости нанять новых собак, так как приехавшие с экспедицией чукчи сразу отправились обратно.

Планировалось, что Чукотская экспедиция Толмачева пойдет на восток от устья р. Колымы, обогнув Чукотский полуостров. Однако из-за огромных трудностей, с которыми встретились ее участники, маршрут был завершен у р. Большой Куропаточьей (СПФ АРАН. Ф. 47. Оп. 2. № 152. Л. 3.).

6 декабря Толмачев и Бережнов отправились в обратный путь. «Мы вполне подчинились чукотским порядкам, выезжали задолго до рассвета, ехали обычной дорогой. Все побережье теперь было нам знакомо и всюду и везде нас встречали дружелюбно» (Толмачев, 1911, с. 71). По пути Толмачев узнал о голоде, который Кожевников переживал вместе с местным населением в районе м. Шелагского. Кожевникову и догонявшему их с большим грузом Веберу были отправлены несколько нарт со свежими собаками.

11 февраля Толмачев выехал из Средне-Колымска. Обратный путь оказался чрезвычайно легким: путники повсюду встречали полное содействие, «не узнавая прежних ... якутов в предупредительных, услужливых содержателях станций. Теперь по всему тракту о проезде экспедиции из Колымска было разослано циркулярное предписание якутского губернатора, и все шло совершенно иначе» (там же, с. 14–15).

3 апреля, спустя 13 месяцев после отъезда, Толмачев и Кожевников вернулись в Санкт-Петербург. В августе, проделав путь через Владивосток, вернулся Вебер (там же, с. 82).

Итоги

Организационные дела не позволили Толмачеву сразу заняться обработкой результатов экспедиции. Поскольку интерес к полученным данным был огромный, Толмачеву пришлось много раз рассказывать об этом, начиная еще с обратного пути домой. «Насколько местные жители внимательно относятся к возможному в будущем пароходству видно из того, что Чукотская экспедиция, возвращаясь в феврале 1910 г. через Якутск, высказывала свои соображения о возможности торгового плавания вдоль Чукотского побережья в устье Колымы и о надеждах на осуществление такого плавания. 15-го же апреля, т.е. через полтора месяца после этого, несколько молодых коммерсантов в Якутске учредили уже торговое товарищество под фирмой «Колымско-Чукотское Товарищество» непосредственно под влиянием выводов Чукотской экспедиции...» (там же, с. 117).

М. Рыркайпий или Северный оканчивается двумя обособленными безымянными утесами, которые я назвал в честь моих товарищей по экспедиции – западный «утесом Кожевникова», восточный – «утесом Вебера», как это показано на прилагаемой выкопировке из нашей съемки. Утес Кожевникова изображен, кроме того, на рисунке 1 таблицы 11, где он снят, приблизительно, с юго-востока. М. Рыркайпий является важным насе-



Мыс Рыркайпий по съемке экспедиции. (В 1 дюйм 5 верст). А. П. — место астрономических наблюдений экспедиции.

Мыс Рыркайпий по съемке экспедиции (1 дюйм 5 верст). По: (Данилин, 1998)

Уже в 1911 г. состоялся первый рейс в устье р. Колымы из Владивостока, который по поручению Министерства торговли и промышленности совершил контр-адмирал П. Л. Троян на обыкновенном купеческом транспорте «Колыма» с казенным грузом из съестных припасов и продуктов первой необходимости.

События последних лет – Чукотская экспедиция, возобновление работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, рейс в устье Колымы из Владивостока – были настолько важны, что 3 декабря 1911 г. в Главном Гидрографическом управлении состоялось заседание, посвященное Северному морскому пути, на котором присутствовали министры и члены Государственного совета и Государственной думы. Толмачев в своем докладе подчеркнул значение Чукотской экспедиции, прямо связав ее с работами Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по отысканию Северного морского пути. Большую же часть выступления он посвятил необходимости скорейшего исследования Таймырского полуострова и описанию состояния обследованного им края (СПФ АРАН. Ф. 269. Оп. 3. № 6).

Толмачев с переводчиками на Чауне. Фото Кожевникова. По: (Толмачев, 1911)

Чукотская экспедиция И. П. Толмачева на посту Дежнева. Румянцев, Толмачев, Вебер, Кожевников у магазина т. д. И. Я. Чуринов и К. (1909 г.) Фото: СПФ АРАН: Ф. 1053 Оп. 2. № 47. Фото № 136



Кожевников за работой на берегах Чаунской губы (вверху). На ур. Койвеям. Приготовления к санной поездке. Фото И. Толмачева. По: (Толмачев, 1911)





Петляны в Картографическом Заведении Военно-Топогр. Отдела.

Помимо многочисленных выступлений, Толмачев, как руководитель экспедиции, занимался и рутинной работой: вел расчеты экспедиционных расходов, подсчитывал суммы на подарки ламутам, на подготовку к печати экспедиционных фотографий, карт, переписывание дневника и т.п. (СПФ АРАН. Ф. 1053. Оп. 2. № 4).

Не оставлял он и научную деятельность, а также научно-популярные труды, опубликовав за короткое время несколько важных работ. Но самое главное, в апреле 1911 г. он завершил и издал столь часто цитируемый Июль • 2014 • № 2(56)

выше рассказ о ходе экспедиции – «По Чукотскому побережью Ледовитого океана: предварительный отчет начальника экспедиции по исследованию побережья Ледовитого океана от устья Колымы до Берингова пролива, снаряженной в 1909 г. Отделом торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности».

Это развернутое повествование, изобилующее и бытовыми подробностями, с большим числом уникальных фотографий, фактически представляло собой дневник экспедиции. Публикацию Толмачев осуществил за свой НАУКА из первых рук

счет, не для продажи, и просто дарил книгу заинтересованным лицам...

В этой работе значительная часть текста посвящена описанию быта экспедиции, той громадной, ежедневной, безостановочной организационной работе, которой занимался руководитель экспедиции: от найма и закупки продовольствия до доставки оборудования и собранных коллекций... О своих геологических исследованиях Толмачев словно просто не успевает писать, ограничиваясь краткими заметками: «... в ожидании товарищей решил начать геологические работы от НАУКА из первых рук

Отчетная карта Чукотской экспедиции И. П. Толмачева 1909—1910 гг. Опубликовано в предварительном отчете об экспедиции «По Чукотскому побережью Ледовитого океана» (СПб., 1911). Фонд Сектора картографии Библиотеки РАН, Санкт-Петербург

Маршрут экспедиции И. П. Толмачева по берегу Северного Ледовитого океана (вверху справа). По: (Данилин, 1998)

Средне-Колымска и, хотя бегло, но успел ознакомиться со строением берегов Колымы, вернее, ее правого берега, так как на всем этом протяжении левый берег низменный и сложен наносами» (Толмачев, 1911, с. 33, 64).

И тем не менее, научные итоги экспедиции оказались впечатляющими. Была проведена маршрутная съемка пятиверстного масштаба всего побережья от устья Колымы (маяк Лаптева) до мыса Чаплина, съемка от устья Большой реки до устья Чауна, через горы к западу от Чаунской губы. Съемка опиралась на 24 астрономических пункта; общая протяженность съемки – 2550 верст.

НЕОТЛОЖНОЕ РУССКОЕ ДЕЛО

«Грустно сознавать, что в пределах Енисейской губернии могут быть сделаны крупные географические открытия не русскими людьми, более трехсот лет владеющими Сибирью, но до сих пор не исправившими здесь карты. Исследование северного пути теперь, по-видимому, никем не считается теоретическим, лишенным всякого практического значения делом; по моему мнению, без исследования Таймыра нет и этого пути. Государственное значение Ледовитого океана было указано недавно во время последней войны, хотя еще Ломоносов мечтал о защите тихоокеанских берегов через Ледовитый океан. Теперь можно надеяться, что мечты эти рано или поздно осуществляются. Но есть другая ближайшая и важная цель, непосредственно связанная с организацией северного пути. Я говорю о поднятии благосостояния населения северной Сибири путем доставки туда дешевых товаров, что возможно сделать только морем.

Рассказывая о Чукотском полуострове, я умолчал об его населении, имея в виду сказать это теперь. Весь север Сибири заселен кочующими и бродячими инородцами. На Чукотском полуострове живут чукчи, заходящие западнее Колымы. В бассейне этой реки к ним присоединяются ламуты, а также ряд теперь почти уже вымерших племен. Ламуты сменяются к западу долганями и тунгусами, западнее Хатанги сменяющимися в свою очередь самоедами. Кроме того, по всему северу между Анабаром и Колымой живет немало якутов.

Русское население есть на Колыме, в устье Индигирки, Яны, Лены и на Енисее. На Хатанге, Анабаре и северном Енисее оно вымерло, как вымирает теперь на Индигирке.

Завоевание Сибири и отчасти заселение ее пошло северным путем, а сношения с Европой шли и морем, и русские и иностранные суда ходили в свое время до Енисея. Казаки-завоеватели и их потомки осели вдоль этого пути близко к северному побережью, находя это, очевидно, для себя выгодным. Но правительство вскоре запретило плавание по Ледовитому океану и направило все движение в Сибирь по южному Владимирскому тракту. Север сразу захирел, так

Также были определены астрономические пункты и коренным образом изменен рисунок береговой линии от устья р. Колымы до м. Дежнева (там же).

Полученные результаты Толмачев сравнивал с картами Врангеля, что еще раз доказывает, что других, более поздних картографических документов этой территории на тот момент попросту не существовало. Толмачев приложил к «Предварительному отчету...» обзорную «Отчетную карту Чукотской экспедиции 1909 г.», составленную по материалам экспедиции в Корпусе военных топографов, на которой были значи-

как должен был все необходимое ему получать с юга, что, при громадных расстояниях и безлюдности страны, даже теперь является очень трудной задачей. Первыми перевелись русские поселенцы, как наиболее неприспособленные, на наиболее отдаленных местожительствах. Иностранцы, как люди натурального хозяйства, непосредственно пострадали мало, но пришлые люди привили им разного рода привычки, без которых жить стало уже трудно, как напр., без чаю и табаку, без которых не обходится ни один сибирский инородец, почему и на них уничтожение северного сообщения сказалось сильнее, чем можно было ожидать.

За исключением береговых чукчей, живущих восточнее Шелагского мыса и питающихся, главным образом, мясом [очевидно, речь идет о жире – прим. автора] морских зверей, все северо-сибирские инородцы являются оленеводами, за исключением бедноты или осевших около русских. Для всех них северная тундра – родная кормилица, и только на зиму они отходят к югу – в леса.

Все это население базируется исключительно на Сибирской железной дороге, и страшные расстояния от нее в чудовищных размерах увеличивают стоимость доставляемых на север продуктов с одной стороны, а с другой – совершенно не позволяют вывоза малоценных продуктов. Владивосток получает мясо из Австралии, а на берегу Ледовитого океана множатся многотысячные табуны оленей, которых здесь никто ни лечит, ни предупреждать не умеет. Ледовитый океан является естественной базой для инородцев при их натуральном хозяйстве. Естественно, чтобы он был базой и при их товарообмене, а это может сделать только правильная доставка товаров морским путем на северное побережье, где эти товары быстро вытеснят дорогие товары, идущие с юга.

Можно ожидать, что с регулярным появлением пароходов у берегов Ледовитого океана здесь увеличится и появится, где его нет, и русское население. Север вовсе не так беден, как думают, но жить там, опираясь только на далекую железную дорогу, очень трудно и дорого. Американцы с выгодой для себя обслуживают своими товарами восточную



Торговля М. Я. Кожевникова с чукчами (слева).

Постплиоценовые пески на берегу океана, западнее Большой реки (справа). Фото И. Толмачева.

По: (Толмачев, 1911)

часть Чукотского полуострова и деятельно пробираются на запад к Колыме, где несколько лет тому назад один из них получил даже исключительное право на торговлю, им, однако, не использованное. В силу этого, устройство торговых предприятий является не только промышленным, но и национальным государственным делом, затраты на которое не так уж велики, как кажется с первого взгляда. Если подсчитать, во что обходится почти ежегодная помощь, далеко недостаточная, голодающей Колыме, что стоит государству натуральное продовольствие здесь многочисленного относительного казачьего населения, продовольствие также неполное, и принять во внимание разницу в цене товаров, доставленных морем и сухопутьем, то в общем итоге приплата, да и то на первое время, будет невелика, а затем ее и вовсе не будет, и северные рейсы, снабжая население дешевыми и в достаточном количестве привозимыми товарами, не будет стоить государству ни копейки лишней.

Выступая в защиту северного морского пути, я счастлив сознавать себя не одиноким, так как знаю, что среди присутствующих есть лица, которым близка идея северного морского пути, знаю, что много сторонников его есть и за этими стенами. Все мы готовы по мере сил и знаний способствовать развитию этой идеи словом и делом, не щадя, если нужно, живота своего, и нас не пугают могилы, которыми усеян этот путь, но нам страшно равнодушие общества, бороться с которым труднее, чем с полярными условиями. Однако и здесь начинается уже, по-видимому, новая эра. На настоящем собрании общество присутствует в лице своих представителей, инициативе которых, в значительной степени, принадлежит и устройство самого собрания.

Дай Бог, чтобы интерес к северному пути не заглох, и чтобы общество смотрело на работы в этом направлении как на неотложное и русское дело. В этом наша вера, наша надежда, наша награда за понесенные труды и бывшие разочарования» (Толмачев, [1911], СПФ АРАН. Ф. 269. Оп. 3. № 6)

тельно изменены положение и форма береговой линии на всем пространстве от устья р. Колымы до Берингова пролива.

Были также получены данные о состоянии морских льдов и возможности плавания у этих берегов; описаны физико-географические особенности «Чукотской земли» (Толмачев, 1910), как некогда называлась часть северо-восточной Сибири восточнее р. Колымы. Почти на всем пути следования экспедиции были проведены геологические наблюдения, в том числе поднят вопрос о нефтяных месторождениях края.

Собранная Толмачевым петрографическая коллекция и палеонтологический материал, включающий остатки древесины из постплиоценовых отложений побережья Ледовитого океана, ископаемого лося и мамонта из тех же отложений и девонские окаменелости с рр. Колымы и р. Догдо поступили, как и коллекции, привезенные Г. Я. Седовым, в Геологический музей, часть их была вскоре каталогизирована и изучена.

Небыстрое движение экспедиционного каравана позволило Толмачеву «попутно» сделать и интересные этнографические наблюдения, касающиеся быта и жизни ламутов и чукчей, их обычаях, семейном укладе, торговых отношениях, в том числе с американцами. В результате он сделал вывод о необходимости наладить ввоз русских товаров и торговые рейсы между Владивостоком и Колымой, которые послужат «не для усиления, а для восстановления русского влияния и приобщения этого далекого края к культурной жизни», но без коренной ломки местного, сложившегося в течение столетий у чукчей образа жизни, отлично приспособленного к местным условиям (Толмачев, 1911, с. 104).

Почвенные льды на берегу океана у Большой реки.
Фото И. Толмачева
По: (Толмачев, 1911)

Время Советов

После завершения экспедиции Толмачев готовил к публикации материалы экспедиции – проект подробного, с дневниковыми записями отчета сохранился в СПФ АРАН. (Ф. 1053. Оп. 2. № 3). Научные результаты экспедиции и развернутый отчет с пространственным историческим обзором, обширной библиографией он собирался опубликовать позднее, однако осуществлению этих планов помешала Первая мировая война, а затем события, последовавшие за Октябрьским переворотом 1917 г. В 1922 г. Толмачев эмигрировал в США, навсегда покинув родину, а научные результаты Чукотской экспедиции оставались невостребованными до середины 1920-х гг.

В переписке с сыном, географом и исследователем Севера А. И. Толмачевым, эмигрант Толмачев нередко упоминал о необходимости завершения обработки результатов экспедиции и их публикации. Тем временем обработкой астрономических определений экспедиции занялся видный советский геодезист и гидрограф В. В. Ахматов, метеорологических – известный гидрометеоролог Л. Ф. Рудовиц.

К 1924 г., когда эти работы были почти завершены, на I Всеякутском съезде советов возникла идея научного изучения территории республики Якутия, поднятия экономики и культуры ее народов. К секретарю этого съезда и обратился Кожевников с заявлением, в котором указал, что «в связи с предполагающейся деятельностью Якутской экспедиции РАН» опубликование трудов Чукотской экспедиции под руководством И. П. Толмачева, работы которой происходили исключительно в пределах теперешней Якутской республики, крайне необходимо.

Благодаря активным действиям постоянного представителя ЯАССР при Президиуме ВЦИК М. К. Амосова, Академия наук приступила к изданию трудов, касающихся изучения Якутской АССР, «во всех отношениях и до сих пор еще не изданных», в том числе и трудов Ленско-Чукотской экспедиции 1909 г. под руководством И. П. Толмачева и К. А. Воллосовича. Материалы Колымского отряда, которым руководил Воллосович, были опубликованы в 1930 г. и составили Том 15 «Трудов Комиссии по изучению Якутской АССР». Благодаря названию экспедиции – «Ленско-Колымская экспедиция 1909 г. под начальством К. А. Воллосовича» – их было уже практически невозможно связать с Чукотской экспедицией Толмачева.

Собрание планшетов Чукотской экспедиции, озаглавленное как «Чукотская экспедиция 1909–1910 гг. Альбом иллюстраций и карт», увидело свет лишь в 1935 г. как приложение к № 18 «Трудов Полярной комиссии». Ничего удивительного в этом нет, поскольку, как уже упоминалось, Толмачев фактически был инициатором

создания Полярной комиссии и ее секретарем вплоть до своего отъезда.

История этой публикации связана с интересной находкой, сделанной несколько лет назад в картографическом фонде Полярной комиссии в СПФ АРАН. Это – несколько десятков планшетов, на которых была изображена северная береговая линия от устья р. Колымы до северо-восточной оконечности Чукотского полуострова. Листы были в прекрасном состоянии, береговая линия показана подробно, нанесено множество местных географических названий, но дата ни на одном листе не проставлена (Красникова, 2012). Дальнейшие поиски показали, что эти карты действительно представляют собой обработанные результаты съемки, произведенной военным топографом М. Я. Кожевниковым и геодезистом Э. Ф. Вебером во время Чукотской экспедиции 1909–1910 гг. под руководством геолога И. П. Толмачева.

Сведения о том, когда были напечатаны эти планшеты, удалось получить, обратившись к составленному штабс-капитаном Б. Эвальдом «Указателю картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 г. хранящихся в Депо морских карт и книг Главного Гидрографического управления (составлен в хронологическом порядке)», который вышел в 1917 г.. Этот указатель был первым в серии, задуманной для желающих заняться детальным изучением какого-либо водного бассейна России, и содержал сведения обо всех картографических материалах, касающихся Северного Ледовитого океана до 1914 г.

Оказывается, в Депо морских карт также имелись экземпляры этих планшетов: «№ 546. Копии планшетов экспедиции по исследованию побережья Сев. Лед. Ок. от устья р. Лены до Берингова пролива под нач. И. П. Толмачева в 1909 г., литографированы...» (Эвальд, 1917). Этот факт позволяет высказать предположение, что обработка планшетов пришла на начало Первой мировой войны.

Почему же публикация этих планшетов оказалась актуальной в середине 1930-х гг.? Очевидно, потому что эти картографические материалы не потеряли своего значения и активно использовались для составления новых обзорных и подробных карт арктических территорий СССР. «Еще до вычерчивания маршрута, он был использован Главным Гидрографическим управлением для корректуры своих карт. Впоследствии маршрут добавлялся астрономическими пунктами, от чего, конечно, он уточнялся. В 1932 г. этот маршрут был использован при составлении карты Якутской АССР» (Кожевников, 2012, с. 15). Отметим, что публикация планшетов состоялась после того, как карты с использованием их данных уже вышли из печати. Поэтому, вероятно, и потребовалось издание «первоисточника».

Материалы Чукотской экспедиции были использованы и на других составленных в те же годы картах советской Арктики.

Чрезвычайно неблагоприятные условия, в которых была снаряжена и прошла экспедиция, так ярко и подробно описанные И. П. Толмачевым, значительно изменили план ее работы. Вместо подробного исследования побережья «экспедиция свелась к проезду и исследованию береговой линии от Колымы до м. Дежнева» (Толмачев, 1911, с. 83). Но итоги экспедиции опровергают эту скромную оценку собственных результатов.

И вообще – можно ли было в тех условиях и в то время сделать больше? Ведь участникам экспедиции впервые удалось пройти непосредственно вдоль огромного по протяженности и сложнейшего по природным условиям участка побережья Северного Ледовитого океана. Среди самых важных итогов экспедиции – съемка одного из наиболее труднодоступных участков северной береговой линии России, позволившая существенно уточнить карты Арктики и получить дополнительные физико-географические сведения для обоснования возможностей плавания из Владивостока в устья северных рек.

Вилькицкий А. И. Краткий исторический обзор гидрографических работ по исследованию берегов Северного Ледовитого океана. (Сообщение ген.-лейт. А. И. Вилькицкого 3 дек. 1911 г.). СПб., 1911.

Врангель Ф. П. Путешествие по Северным берегам Сибири и по Ледовитому океану, совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. экспедицией, состоящей под начальством флота капитана лейтенанта Фердинанда фон Врангеля. СПб., 1841. 737 с.

Гарусова Л. Н. Российско-Американские отношения на Дальнем Востоке: история и современность (конец XVIII–XX): Исторический опыт. – Владивосток, 2001. 180 с.

Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Экспедиция века: Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах. СПб.: Российский государственный музей Арктики и Антарктики, 2012.

Красникова О. А. Геолог и палеонтолог И. П. Толмачев и Чукотская экспедиция 1909–1910 гг. // Люди великого долга. Петропавловск-Камчатский, 2009. С. 134–139.

Толмачев И. П. По Чукотскому побережью Ледовитого океана: предварительный отчет начальника экспедиции по исследованию побережья Ледовитого океана от устья Колымы до Берингова пролива, снаряженной в 1909 году Отделом торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности: с отдельной картой, 11 таблицами и 1 картой в тексте. СПб.: Эконом. типо-лит., 1911. 151 с.

Работа выполнена при поддержке РГНФ (Грант № 14-03-00699)