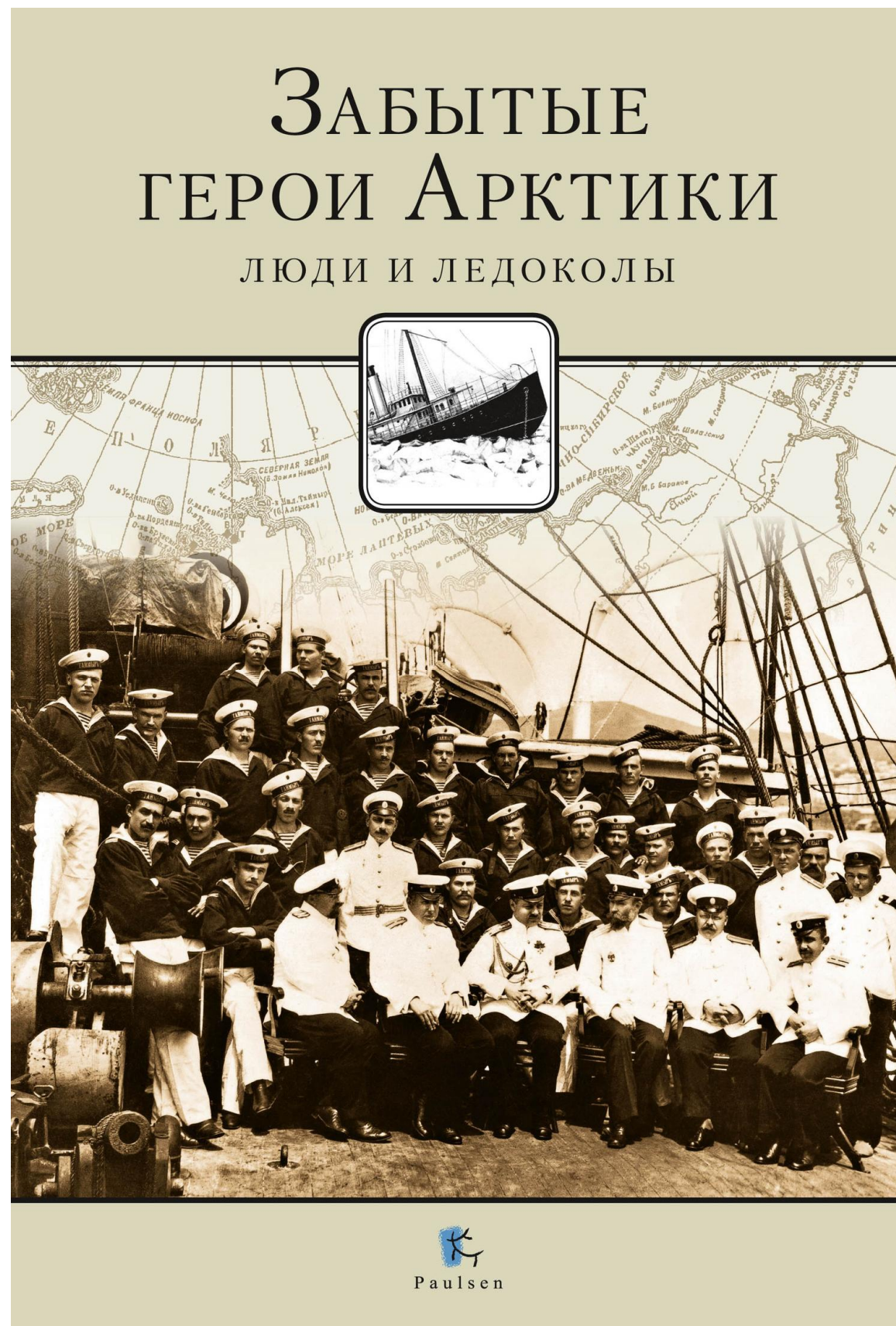


**Никита Анатольевич Кузнецов**  
**Забытые герои Арктики. Люди и ледоколы**



«Забытые герои Арктики»:  
ISBN 978-5-98797-201-4

**Аннотация**

*Последнее крупное географическое открытие XX века в свое время осталось почти незамеченным современниками: Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана закончилась в разгар Первой мировой войны, так что обретение Земли Императора Николая II (сейчас – архипелаг Северная Земля) отметили тогда лишь специалисты. Участники же похода в большинстве своем либо погибли в Гражданскую, либо, как начальник экспедиции в 1913–1915 гг. Б. А. Вилькицкий, оказались в эмиграции.*

*Книга, которую вы держите в руках, включает воспоминания и отчеты об этом великом путешествии по Северному морскому пути с востока на запад. Часть представленных материалов публикуется впервые, некоторые увидели свет более 100 лет назад и с тех пор не переиздавались. Авторы воспоминаний – врач Э. Е. Арнгольд, капитан 2-го ранга Н. А. Транзе и матрос А. И. Киреев.*

*Подробно рассказывается в сборнике и о судах экспедиции – ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», сыгравших важную роль в истории Российской Арктики. Кроме того, в книгу включено много дополнительных материалов, помогающих полнее представить картину Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.*

**Никита Кузнецов**  
**Забытые герои Арктики**

© Составление, научная редакция, тексты статей Н. А. Кузнецов, 2018  
© Издательство «Паулсен», 2018

## Предисловие

### «Наша экспедиция, это не советское дитя...»

*Вообще же бывшая наша экспедиция, несмотря на ее весьма большое значение в истории исследования Арктики, не получила еще должной оценки, что относится в основном к ее личному составу.*

*Из письма Н. И. Евгенова к Е. Н. Неупокоевой – вдове К. К. Неупокоева от 20 декабря 1957 г.<sup>1</sup>*

Вынесенные в заголовок слова участника и летописца Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) Н. И. Евгенова, адресованные в 1959 г. бывшему телеграфисту транспорта «Вайгач» А. И. Кирееву<sup>2</sup>, очень хорошо выражают отношение к экспедиции в советский период, отразившееся на публикации ее результатов и судьбах участников. Несмотря на то что ГЭСЛО никогда не была полностью «забытой», «пропавшей» или «исчезнувшей» (такими эпитетами ее любят «награждать» журналисты и кинематографисты по сей день), ее работы почти всегда оставались в тени выдающихся свершений советского периода освоения Арктики. А ведь основу многих из них заложили именно труды моряков Российского императорского флота<sup>3</sup>, имена значительной части которых оказались забыты из-за их участия в Белом движении, последующей эмиграции или гибели во времена «красного террора». Задача данного издания – познакомить читателей с ранее не изданными или не переиздававшимися много лет материалами по истории экспедиции (дополненными современными исследованиями) и подробно рассказать о судьбах некоторых ее участников.

Книга разделена на ряд основных разделов. Значительную ее часть составляет работа Э. Е. Арнгольда «По заветному пути», первый и единственный раз изданная почти 90 лет назад. В ней (а также в предисловии к изданию 1929 г., написанном Митрофаном Степановичем Боднарским (1870–1953) – видным историком географии, физикогеографом и картографом) изложен весь ход работ ГЭСЛО и приведена краткая история предшествовавших ей арктических исследований. В состав следующего раздела вошли работы и воспоминания Н. А. Транзе – участника плаваний 1912 и 1914–1915 гг. Часть из них (рукописи которых сохранились в Российском государственном архиве Военно-морского флота) публикуется впервые, другие были изданы в 1912 и 1963 гг. (в эмиграции) и современному читателю неизвестны. В отличие от воспоминаний Арнгольда и Транзе, впервые издаваемые мемуары матроса-телеграфиста А. И. Киреева представляют собой взгляд на события не из кают-компании или с мостика судна, а из кубрика, что делает их особенно интересными.

Обстоятельства плаваний 1912–1913 гг. и подробности открытия Земли Императора Николая II – одного из главных достижений экспедиции – описаны в докладах участников событий, составивших второй раздел: Б. В. Давыдова, Б. А. Вилькицкого, Л. М. Старокадомского, П. А. Новопашенного.

Отдельно опубликованы репринтные воспроизведения статей и фотографий 1913–1915 гг.<sup>4</sup>

Так получилось, что именно забытыми героями Российской Арктики стали не только участники экспедиции, но и ее суда – «Таймыр» и «Вайгач». Если первому довелось проработать в высоких широтах почти полвека, то второй погиб уже в 1918 г. в результате навигационной аварии. Им посвящена отдельная часть книги. Об особенностях их конструкции, устройстве, оборудовании и опыте эксплуатации в ГЭСЛО рассказывается в работах инженера-кораблестроителя А. И. Дубравина, написанных для процитированной выше книги Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого (о ее судьбе рассказывается в статье Н. А. Кузнецова «Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг. и судьба результатов ее работы», напечатанной в этом сборнике), но не вошедших в оба ее издания 2012–2013 гг. Обстоятельства гибели транспорта «Вайгач» в 1918 г. и краткая история транспорта «Таймыр» освещены в работах Н. А. Кузнецова.

<sup>1</sup> Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 579. Оп. 2. Д. 16. Л. 2. Информацию об участниках экспедиции см. в приложениях: «Офицеры Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1909–1915)» – и в примечаниях к их работам, опубликованным в сборнике.

<sup>2</sup> РГАЭ. Ф. 247. Оп. 2. Д. 7. Л. 120–121. Ф. 579. Оп. 2. Д. 14. Л. 25.

<sup>3</sup> А некоторых «героических трагедий», навсегда вошедших в летопись арктического мореплавания, можно было бы избежать в том случае, если бы результаты работ ГЭСЛО были опубликованы сразу в полном объеме. О подобных примерах писал Н. И. Евгенов. «Аналогичные ледовые условия отмечались и в последующие годы плаваний [речь идет об особенностях ледовой обстановки на побережье Чукотского моря, с которыми столкнулся капитан парохода „Кольма“ П. А. Троян в 1911 г.]. Эти особенности были отражены в статьях участников экспедиции. Однако отсутствие полной публикации научных материалов экспедиции надолго задержало распространение правильных представлений и дорого обошлось последующим экспедициям. Достаточно вспомнить, что спустя 20 лет ледокольный пароход „Сибиряков“, совершивший в 1932 году первый сквозной рейс по Северному морскому пути, повторил у берегов Чукотки ошибку „Кольмы“, избрав прибрежный вариант вместо мористого. Ошибка стоила тяжелой аварии. „Сибиряков“ потерял гребной винт вместе с валом и выбрался из льдов только под... парусами. В следующем, 1933 году эту же ошибку повторила экспедиция на ледокольном пароходе „Челюскин“. Если бы научные материалы экспедиции на „Таймыре“ и „Вайгаче“ были своевременно опубликованы, то не было бы аварии „Сибирякова“, не было бы „Челюскинской эпопеи“, страна сохранила бы дорогие людские и материальные ценности» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах. СПб., 2013. С. 100).

<sup>4</sup> Вилькицкий Б. А. Последнее плавание и открытия Экспедиции Ледовитого океана // Армия и флот. 1914. № 8. С. 19–29; Бельский П. Русская экспедиция в Северном Ледовитом океане на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач», открывшая новую землю и два острова // Вокруг света. 1914. № 16. С. 244–250; Полярное плавание экспедиции флигель-адъютанта Б. А. Вилькицкого // Огонек. 1915. № 47. С. 12–13.

Ряд отдельных, но весьма интересных моментов в истории ГЭСЛО освещен в приложениях. Первое озаглавлено «Из писем участников и современников ГЭСЛО». В нем приведен ряд писем Э. Е. Арнгольда и Н. Г. Жоховой (невесты умершего в 1915 г. лейтенанта А. Н. Жохова) к Л. М. Старокадомскому и письмо П. А. Новопашенного к своей жене. Об экспедиции 1996 г., целью которой было перезахоронение участников ГЭСЛО, скончавшихся во время зимовки, – лейтенанта А. Н. Жохова и кочегара И. Е. Ладоничева, повествуется в статье ее участников Дм. Д. Бадюкова и А. А. Першина. Она является ценным дополнением воспоминаний Н. А. Транзе, озаглавленных «Во льдах Таймыра». Все мемуаристы отмечают тот факт, что вопрос питания в экспедиции (особенно в период зимовки 1914–1915 гг.) был весьма важным и оказал влияние на весь ход ее работы. О том, чем и как питались моряки «Таймыра» и «Вайгача», подробно рассказывается в официальных отчетах судовых врачей обоих транспортов. О судьбе склада консервов на мысе Могильном говорится в статье А. М. Лаврова – одного из немногих участников ГЭСЛО, продолживших полярные плавания в советское время.

О работах ГЭСЛО великий норвежский полярный исследователь Руаль Амундсен сказал: «В мирное время эта экспедиция возбудила бы восхищение всего цивилизованного мира, а ее руководитель получил бы признание, которого заслуживает его подвиг». Но увы, ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Архангельск в разгар Первой мировой войны, после которой началась война гражданская. Ряд участников плаваний, в том числе и Борис Андреевич Вилькицкий, оказались в эмиграции, некоторые погибли.

Предыстория экспедиции началась еще накануне Русско-японской войны 1904–1905 гг. В 1904 г. для детального рассмотрения вопроса об освоении Северного морского пути Общество судоходства создало специальную комиссию во главе с выдающимся гидрографом, исследователем Арктики Андреем Ипполитовичем Вилькицким (1858–1913). Его сын, Б. А. Вилькицкий, девять лет спустя возглавит экспедицию, которая совершит последнее крупное географическое открытие XX столетия. В состав комиссии вошли видные моряки и ученые: А. И. Варнек, И. С. Сергеев, Ф. А. Матисен, Н. Н. Коломейцев, Ю. М. Шокальский и др. Был разработан проект комплексного исследования Северного морского пути, включавший, помимо использования судов, организацию постоянных гидрометеорологических станций. Увы, из-за начавшейся вскоре войны реализовать эти планы не удалось.

Поражение России в войне с Японией заставило правительство по-новому взглянуть на проблему освоения Северного морского пути, в том числе на возможность его использования для межтеатровых переходов военных кораблей. Еще в 1904 г. на это обратил внимание известный исследователь Арктики Л. Л. Брейтфус. Он отметил, что, пока моря Северного Ледовитого океана не будут изучены в гидрографическом отношении, а также оборудованы навигационными знаками, телеграфом, портами-убежищами и угольными складами, говорить об использовании Северного морского пути в военном отношении не приходится.

В 1906 г. по распоряжению морского министра адмирала А. А. Бирилева при подчиненном ему министерстве была создана Комиссия по вопросу о продолжении гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. Возглавил ее член Адмиралтейств-Совета адмирал В. П. Верховский. В работе комиссии приняли участие выдающиеся моряки и ученые, большинство из которых имели практический опыт арктических экспедиций: А. И. Вилькицкий, Ф. К. Дриженко, И. С. Сергеев, Ю. М. Шокальский, А. И. Варнек, А. А. Бунге, И. П. Толмачев, Н. Н. Коломейцев, Ф. А. Матисен и др. Комиссия пришла к выводу о том, что необходимо снарядить экспедицию в составе двух ледокольных судов для исследования Северного морского пути, учитывая «громадное торговое и стратегическое значение, которое может иметь этот кратчайший из Европейской России до дальневосточных владений путь»<sup>5</sup>.

Опираясь на результаты работы двух вышеупомянутых комиссий и другие материалы, Главное гидрографическое управление в соответствии с указанием Совета министров разработало планы двух экспедиций: к берегам полуострова Таймыр и вдоль побережья Северного Ледовитого океана, от Берингова пролива до устья Лены. Однако Совет министров, ссылаясь на дороговизну проектов (сумма предполагаемых расходов достигала почти миллиона рублей), принял решение о том, что исследовательские работы будут начаты с востока. По одобренному Адмиралтейств-Советом представлению Главного морского штаба и докладу морского министра С. А. Воеводского 31 августа 1910 г. было решено «учредить Гидрографическую экспедицию для исследования Северного Ледовитого океана от Берингова пролива до устьев реки Лены»<sup>6</sup>. Одновременно признали необходимость произвести сухопутное исследование соответствующего участка восточносибирского побережья.

Комиссия уделила много внимания выбору типа судов для экспедиции. Моряки и ученые, исходя из своих знаний и опыта, предлагали различные варианты – ледокол, ледорез и даже деревянное судно. К обсуждению привлекли известного кораблестроителя А. Н. Крылова. В итоге было принято решение построить на Невском заводе в Санкт-Петербурге два однотипных ледокольных парохода. К 1909 г. оба

<sup>5</sup> Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л., 1962. С. 599.

<sup>6</sup> Там же. С. 602.

они были построены и получили названия «Таймыр» и «Вайгач». О ходе и результатах работы ГЭСЛО подробно рассказывается на страницах работ и воспоминаний предлагаемой вниманию читателя книги.

В истории арктического мореплавания ГЭСЛО сыграла огромную роль. Впервые Северный морской путь удалось пройти в направлении с востока на запад. Была проведена морская опись побережья Сибири от Берингова пролива до мыса Челюскин. Съёмка северо-западного побережья полуострова Таймыр сомкнулась с работами, проведенными Русской полярной экспедицией 1900–1902 гг. В течение всего похода проводили магнитные, гидрометеорологические, аэрологические и другие наблюдения. Огромный материал удалось собрать по ледовому режиму арктических морей, колебаниям уровня моря. Также были собраны геологические, зоологические и ботанические коллекции. Заслуги участников экспедиции были отмечены многочисленными государственными и общественными наградами как в России, так и за рубежом.

Как мы уже упоминали, судьбы многих офицеров флота, участвовавших в ГЭСЛО, сложились драматически, а их работы или остались в рукописях, или были опубликованы столь давно и настолько малыми тиражами, что не всегда попадали в поле зрения даже специалистов. Публикуемые в данном сборнике воспоминания и статьи значительно дополняют историю одной из выдающихся полярных экспедиций Российского флота и являются нашим долгом памяти перед отечественными учеными, офицерами, матросами и кораблестроителями, чьими общими усилиями осуществилось последнее крупное географическое открытие на земле.

*Н. А. Кузнецов,*  
кандидат исторических наук

**Э. Е. Арнгольд**  
**По заветному пути**  
**Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр»**  
**и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг**



Эдуард Егорович Арнгольд (1873–1920)

**Эдуард Егорович Арнгольд**

Эдуард (Эдуард-Николай) Егорович Арнгольд родился 19 сентября 1873 г. в Санкт-Петербурге в семье купца 2-й гильдии Егора Эдуардовича Арнгольда и его супруги Олимпиады (урожденной Венславской). Полтора года Э. Е. Арнгольд учился в Реформатском училище, а затем семь лет – в 6-й Петербургской классической гимназии<sup>7</sup>. В этой же гимназии в 1885–1888 гг. учился А. В. Колчак, командовавший в 1908–1910 гг. транспортом «Вайгач», на котором проходила служба Арнгольда в ГЭСЛО. Свидетельство современного историка: *«Из всех петербургских гимназий Шестая была, наверно, самой демократичной по составу учащихся. Маленький народ, собравшийся в одном классе с юным Колчаком, представлял все основные классы и сословия тогдашней России: крестьянство, мещанство, купечество и предпринимателей, дворянство. Около трети были сыновьями чиновников, преимущественно мелких. ...Один из лучших учеников в классе был потомком дворового мужика»*<sup>8</sup>. В аттестате зрелости, выданном Эдуарду по окончании гимназии, была отмечена его любознательность, проявлявшаяся преимущественно в области математики и физики<sup>9</sup>.

В 1892 г. Э. Е. Арнгольд поступил в Императорскую военно-медицинскую академию «своекоштно»

<sup>7</sup> Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 316. Оп. 65. Д. 944. Л. 8–9, 14, 18, 24.

<sup>8</sup> Зырянов П. Адмирал Колчак. Верховный Правитель России. М., 2006. С. 15.

<sup>9</sup> РГВИА. Ф. 316. Оп. 65. Д. 944. Л. 8–9.

(т. е. он сам платил за свое обучение). Спустя пять лет он закончил ее, получив 20 ноября 1897 г. степень вольнопрактикующего лекаря<sup>10</sup>. Учился Арнгольд средне – в «отзыве об успехах студента» в 1897 г. по всем предметам у него стоят оценки «удовлетворительно» (за исключением дисциплины «госпитально-хирургическая клиника», знания по которой он показал «весьма удовлетворительными»)<sup>11</sup>.

После окончания академии, 30 марта 1898 г., Эдуард Егорович подал прошение о приеме на службу на Высочайшее имя<sup>12</sup>. На следующий день он написал докладную записку главному военно-медицинскому инспектору действительному тайному советнику А. А. Реммерту, в которой просил оставить его на службе в Петербургском военном округе, мотивируя это необходимостью ухода за больными родителями: у матери был перелом шейки бедра, а у отца – хроническое заболевание, не указанное в документе<sup>13</sup>. 20 апреля 1898 г. молодой врач получил официальный ответ из Главного военно-медицинского управления, в котором говорилось об отсутствии вакансий в Санкт-Петербурге и его окрестностях<sup>14</sup>.

Возможно, что желание остаться в столице и привело Э. Е. Арнгольда на службу в Морское ведомство, куда он был определен 1 марта 1899 г. на должность младшего врача 4-го флотского экипажа с производством в чин титулярного советника<sup>15</sup>. Но вместо спокойной службы недалеко от столицы новоиспеченному флотскому лекарю предстояли годы дальних и интересных плаваний.

20 июня 1899 г. он был назначен в плавание на эскадренный броненосец «Полтава». В этот период недавно построенный корабль проходил различные испытания, а осенью 1900 г. он ушел на Дальний Восток и прибыл в Порт-Артур 30 марта 1901 г.<sup>16</sup> После возвращения оттуда, 19 августа 1902 г., Арнгольда прикомандировали к Морскому госпиталю Порта Императора Александра III для исполнения ординаторских обязанностей. С 28 апреля по 4 августа 1902 г. он плавал на учебном судне «Воин». В следующем году он впервые попал на Север – 8 февраля 1903 г. Э. Е. Арнгольда перевели на кампанию 1903 г. на транспорт «Бакан» судовым врачом (1 марта 1903 г. он получил чин коллежского асессора за выслугу лет). Плавание продолжалось с 18 февраля по 16 ноября 1903 г. «Бакан» с 1897-го по 1914 г. осуществлял крейсерство в водах Северного Ледовитого океана, являясь единственным военным кораблем России на этом театре (весной – в начале лета он приходил с Балтийского моря, а осенью возвращался туда же). Помимо решения непосредственных задач по охране морских богатств (выполнение которых, по свидетельству современников, транспорт обеспечивал с трудом), офицеры и команда корабля занимались гидрографическими исследованиями и съемкой берегов<sup>17</sup>. На «Бакане» в разные годы довелось послужить многим офицерам – участникам полярных экспедиций (в том числе и ГЭСЛО). После возвращения из плавания, 19 ноября 1903 г., Арнгольд был вновь прикомандирован для занятий к Морскому госпиталю Порта Императора Александра III.

С началом Русско-японской войны 1904–1905 гг. 4 февраля 1904 г. Эдуард Егорович был назначен в плавание на суда Тихого океана. Во время этой войны Э. Е. Арнгольд участвовал в обороне Порт-Артура, будучи судовым врачом минного заградителя (по терминологии того времени – транспорта) «Амур», крейсера 2-го ранга «Забияка», заведующим II санитарным отрядом, лазаретом «Амура» на дачных местах (район Порт-Артура)<sup>18</sup>. Минный транспорт «Амур» принимал активное участие в морских операциях во время обороны крепости. Он и однотипный «Енисей» (погибший 29 января 1904 г. на собственном минном заграждении) считались лучшими в мире минными заградителями специальной постройки. «Амур» провел семь минных постановок, выставив 439 мин. На его заграждениях противник потерял два броненосца, посыльное судно, истребитель и миноносец. 3 июня 1904 г. «Амур» наскочил на камень и получил повреждения (был затоплен ряд отсеков)<sup>19</sup>. Ремонтить корабль не стали в связи с недостатком мин в Порт-Артуре, и в дальнейшем он использовался как база траления, а часть его личного состава перевели на сухопутный фронт<sup>20</sup>. Там же был развернут судовой лазарет. Во время одного из

<sup>10</sup> Там же. Ф. 546. Оп. 2. Д. 2627. Л. 11.

<sup>11</sup> Там же. Ф. 316. Оп. 65. Д. 944. Л. 7.

<sup>12</sup> Там же. Ф. 546. Оп. 2. Д. 2627. Л. 9.

<sup>13</sup> РГВИА. Ф. 546. Оп. 2. Д. 2627. Л. 8.

<sup>14</sup> Там же. Л. 17.

<sup>15</sup> Биографические данные об Э. Е. Арнгольде за период 1898–1915 гг. приведены по материалам его послужных списков (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 12. Д. 79. Л. 1–7об., 11–20, 21–22об, 23об.–24, 25–28, 29–30об., 31–33об., 34, 35, 36; Ф. р-92. Оп. 21. Д. 52. Л. 379–384об.).

<sup>16</sup> Сулига С. В. Эскадренные броненосцы типа «Полтава». М., 2005. С. 42.

<sup>17</sup> Давыдов Р. А. Российский опыт определения границ территориальных вод и охраны морских ресурсов в Евро-Арктическом регионе (1860-е – начало 1910-х гг.). Монография. Архангельск, 2009. С. 73, 77–78.

<sup>18</sup> РГАВМФ. Ф. 452. Оп. 1. Д. 552. Л. 7.

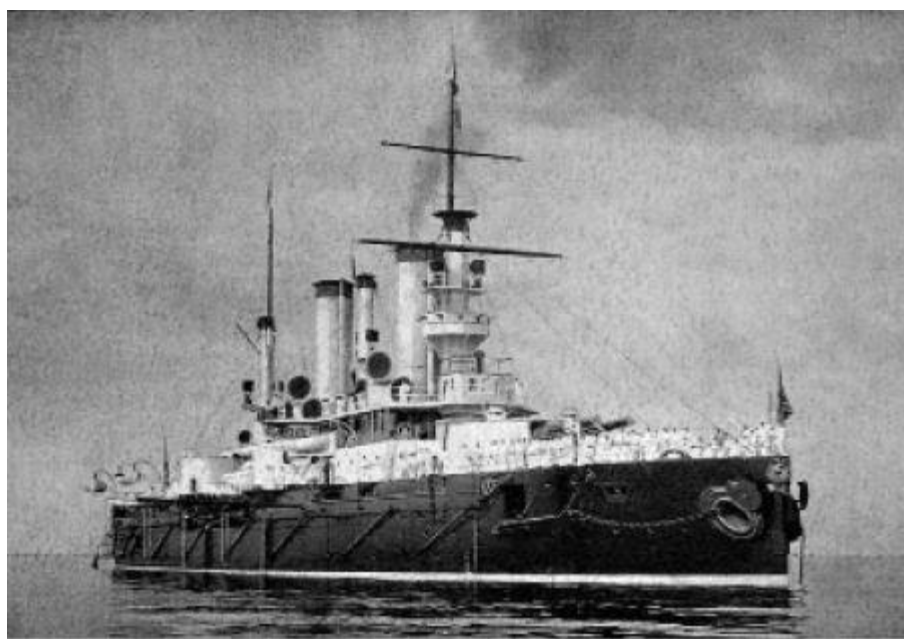
<sup>19</sup> Сулига С. Корабли Русско-японской войны 1904–1905 гг. М., 1993. С. 29.

<sup>20</sup> Крестьянинов В. Я. Минные заградители типа «Амур» (1895–1941). СПб., 2008. С. 36.

обстрелов, находясь на борту «Амура», Э. Е. Арнгольд был легко ранен в руку.



Э. Е. Арнгольд, 1892 г.  
Из фондов РГВИА



Эскадренный броненосец «Полтава», 1902 г.

На «Амуре» служили и будущие соплаватели Арнгольда по ГЭСЛО – лейтенант А. В. Колчак (в апреле 1904 г. недолго исполнявший должность артиллерийского офицера корабля) и мичман (с 14 июня 1904 г. – лейтенант) Б. В. Давыдов, служивший на корабле в должности старшего штурманского офицера еще с 14 июня 1903 г.<sup>21</sup> Об Э. Е. Арнгольде в период обороны Порт-Артура оставил воспоминания морской врач Я. И. Кефели: «...Эдуард Егорович Арнгольд, „голландский рыцарь“, как звали его друзья, и доктор „Ап“, как называли его на флоте. Он всеми был любим, и все знали, что когда он поднесет рюмочку ко рту, всегда произносит междометие: ап! Отсюда и кличка. Эту привычку, вероятно, западного происхождения, Ап заимствовал от своего пращура, голландца-плотника, привезенного в Россию Петром Великим»<sup>22</sup>. За участие в обороне Порт-Артура Арнгольд получил боевые награды: орден Святой Анны 3-й степени с мечами (1 августа 1905 г.; «за мужество и самоотверженность, проявленные во время осады крепости Порт-Артур») и орден Святого Владимира 4-й степени с мечами (5 февраля 1907 г.; «за самоотверженное исполнение долга во время осады крепости Порт-Артур»), а также серебряную медаль в память Русско-японской войны 1904–1905 гг.<sup>23</sup>

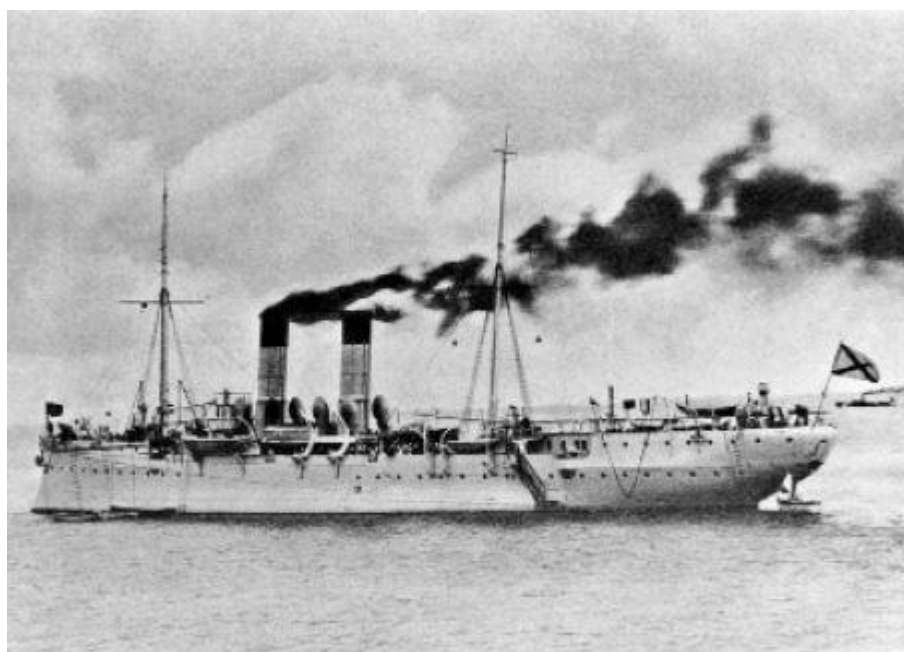
<sup>21</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 7. Д. 1343. Л. 13.

<sup>22</sup> Кефели Я. И. Брандеры // Порт-Артур. Воспоминания участников. Нью-Йорк, 1955. С. 288–289.

<sup>23</sup> Помимо этих наград, за период службы на флоте Э. Е. Арнгольд был отмечен следующими: светло-бронзовая медаль «За поход в Китай в 1900–1901 гг.» (26 июня 1903 г.); орден Св. Станислава 3-й ст. (6 декабря 1903 г.); прусский Орден Короны 3-й ст. (13 августа 1907 г.); орден Св. Станислава 2-й ст. (25 марта 1912 г.); светло-бронзовая медаль в память 300-летия царствования дома Романовых (1913 г.); орден Св. Анны 2-й ст. (6 апреля 1914 г.); светло-бронзовая медаль в память 200-летия Гангутской победы (7 июля 1915 г.).



Транспорт «Бакан», 1912 г. (?)



Минный заградитель «Амур» на Кронштадтском рейде, 1900–1901 гг.  
*Из собрания А. В. Плотто*

После сдачи крепости, избежав японского плена, Э. Е. Арнгольд некоторое время служил в Сибирской флотилии (с 10 мая по 9 ноября 1905 г. плавал на транспорте «Алеут»). 28 декабря 1905 г. возвратился из Владивостока в 15-й флотский экипаж. Следующие четыре года он проходил службу на Балтийском море. 1 марта 1906 г. его произвели в надворные советники, а 20 июня перевели в 1-й генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича флотский экипаж. 28 июля того же года он был прикомандирован для исполнения ординаторских обязанностей к Николаевскому морскому госпиталю в Кронштадте, а 4 сентября 1906 г. – к Санкт-Петербургскому порту (до открытия навигации в 1907 г.) для сдачи экзамена на степень доктора медицины и защиты диссертации. 9 января 1907 г. он был переведен в 5-й флотский экипаж. 11 мая 1907 г. его назначили старшим врачом транспорта «Ангара» (списан 24 мая с прикомандированием к Николаевскому морскому госпиталю в Кронштадте). 7 июня 1907 г. Эдуард Егорович был назначен в 1-й отряд миноносцев (находился там до 7 ноября). 20 ноября 1907 г. его прикомандировали к Николаевскому морскому госпиталю в Кронштадте для исполнения ординаторских обязанностей, а 18 августа 1908 г. назначили младшим ординатором госпиталя. 16 марта 1909 г. он получил назначение на должность младшего врача 2-го Балтийского флотского экипажа.

В 1909 г. Э. Е. Арнгольд стал судовым врачом транспорта «Вайгач» (5 апреля 1910 г., еще до прихода во Владивосток, его, как и других офицеров, официально перевели в Сибирскую флотилию) и до 1915 г. служил в составе ГЭСЛО<sup>24</sup>. О плаваниях в Арктике им были написаны четыре статьи, опубликованные в 1913–1915 гг.<sup>25</sup> Оба судовых врача экспедиции не только занимались своими прямыми обязанностями, но и проводили обширную программу естественнонаучных изысканий, результаты которых отражены в их публикациях. Об этом писал А. М. Лавров в своей рецензии на книгу «По заветному пути»: «... в круг его [Арнгольда] ведения входили сборы коллекций по ботанике и зоологии как наземные, так и морские, а также вообще биологические наблюдения. Для приобретения познаний и практических навыков в этой последней области Э. Е. Арнгольд, как и его коллега по специальности доктор Л. М. Старокадомский... командировался во Францию на Русскую зоологическую станцию в Виллфранко, в Монако в Океанографический институт и в Италию на Неаполитанскую биологическую станцию, а также в соответствующие музеи нашей Академии наук. В результате указанных работ обеих врачей

<sup>24</sup> В период между плаваниями в Арктике Э. Е. Арнгольд выполнял медицинские обязанности на кораблях Сибирской флотилии: 20 ноября 1911 г. ему было поручено санитарное наблюдение за командой транспорта «Колыма», 4 декабря 1912 г. – за командой транспорта «Монгугай», 10 января 1914 г. (на время командировки Л. М. Старокадомского) – за командой транспорта «Таймыр». 20 мая 1914 г. он был назначен старшим врачом экспедиции (с 1 апреля 1914 г.).

<sup>25</sup> Плавание транспорта «Вайгач» в Северном Ледовитом океане в 1911 г. // Морской врач. 1913. № 6. С. 319–354; Краткий обзор плавания на транспорте «Вайгач» в 1912 г. // Морской врач. 1913. № 9. С. 497–517; Обзор плавания транспорта «Вайгач» в Северном Ледовитом океане в 1913 г. // Морской врач. 1915. № 1. С. 8–46; Краткий обзор плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане на транспорте «Вайгач» в 1914–1915 гг. // Морской врач. 1915. № 11. С. 578–592.

экспедицией на протяжении 6 лет были собраны богатые коллекции как по зоологии, так и по ботанике, которые для соответствующей проработки ежегодно отправлялись в Академию наук»<sup>26</sup>. Историк флота В. Г. Реданский отметил в своем исследовании, посвященном деятельности врачей в полярных экспедициях: «Высокую оценку получила и собирательская деятельность медицинских сотрудников экспедиции, в том числе добытые ими коллекции морских и наземных животных полярных областей. Директор Зоологического музея Академии наук Н. В. Насонов в специальном докладе, опубликованном в 1916 г., дал лестную оценку представленному материалу: „Зоологические сборы вносят весьма ценный вклад в науку и служат одним из самых больших приобретений Зоологического музея последнего времени“»<sup>27</sup>.



Николаевский морской госпиталь в Кронштадте



Группа офицеров ледокольного транспорта «Вайгач».

Первый ряд (слева направо): лейтенант К. В. Ломан, капитан 2-го ранга А. В. Колчак, доктор Э. Е. Арнгольд. Второй ряд (слева направо): лейтенант Н. А. Гельшерт, лейтенант В. В. Нилендер, лейтенант Г. Л. Брусилов, лейтенант А. К. Пилкин

*Из собрания Н. А. Черкашина*

Еще во время зимовки, 9 февраля 1915 г., за отличие по службе Арнгольда произвели в коллежские советники. 20 октября 1915 г., после расформирования ГЭСЛО, он был уволен на четыре месяца «в отпуск по болезни внутри Империи». 26 октября 1915 г. его назначили младшим врачом 1-го Балтийского флотского экипажа.

Подробности биографии Арнгольда в период 1915–1920 гг. пока не выявлены. Но конец его жизни оказался трагическим. Он не умер от туберкулеза в Ялте 28 ноября 1920 г. (как было написано в предисловии к книге), а стал одной из жертв «красного террора», развернувшегося с небывалым масштабом и жестокостью в Крыму после того, как оттуда эвакуировались части Русской армии генерала П. Н. Врангеля и корабли Черноморского флота. 7 декабря 1920 г. чрезвычайной тройкой Крымской ударной группы управления особых отделов ВЧК при РВС Южного и Юго-Западного фронтов под председательством Чернабрывого, членов Удриса и Гунько-Горкунова главный врач морского санатория в Ялте Э. Е. Арнгольд был приговорен к расстрелу в числе 315 человек, составивших первую партию расстрелянных в Ялте в этот период<sup>28</sup>.

О предыстории появления книги «По заветному пути» рассказал в предисловии ее редактор и

<sup>26</sup> Лавров А. М. Рец. на: Арнгольд Э. По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. Под ред. М. С. Боднарского. М.–Л., 1929 // Записки по гидрографии, издаваемые Гидрографическим управлением. Т. 58. Л., 1929. С. 101.

<sup>27</sup> Реданский В. Г. Их имена – на карте Арктики. К истории участия врачей в полярных экспедициях. Североморск, 1968. С. 26–27.

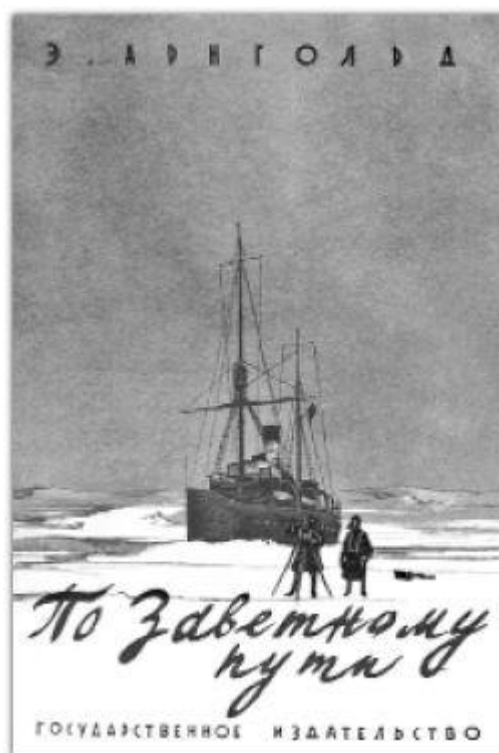
<sup>28</sup> Галиченко А., Абраменко Л. Под сенью Ай-Петри. Ялта в омуте истории, 1920–1921 гг. Очерки, воспоминания, документы. М. – Феодосия, 2006. С. 79–80.



составитель М. С. Боднарский. Сразу же после выхода в свет высокую оценку ей дал А. М. Лавров. «Помимо своей основной работы, Э. Е. Арнгольд, будучи широко образованным человеком, живо интересовался всей совокупностью работ экспедиции и, как человек к этому времени уже много поплававший, вполне разбирался и в чисто морских вопросах. Все это, вместе взятое, плюс наблюдательность этого человека и та исключительная добросовестность, с которой он относился ко всякой порученной ему работе, конечно, во всех нас, участниках экспедиции, вызывали большой интерес к его дневнику, который он с большой аккуратностью вел в продолжение всех плаваний экспедиции. Не случись преждевременной смерти Э. Е. Арнгольда и утраты его рукописей, мы уверены, что свет увидел бы уже его работу, и, что крайне ценно, в проработке самого же автора. Настоящая книга... основана главным образом на черновых конспектах публичных лекций Э. Е. Арнгольда, которые, конечно, ни в коей мере не могли заменить его дневников, что и чувствуется при чтении книги. ...Эта книга является первой работой на русском языке, охватывающей по времени всю экспедицию. Правда, в ней описывается лишь само плавание, а не работы экспедиции. Это, очевидно, вызвано главным образом заданием издательства редактору дать популярную книгу для юных читателей, что и отмечает М. С. Боднарский, и отчасти, по-видимому, содержанием самих материалов, имеющих в распоряжении редактора этой работы. Но, несмотря на такую предпосылку, все же в книге содержатся сведения и о самих работах экспедиции, и некоторые из них опубликовываются впервые. Э. Е. Арнгольд приводит в кратком виде, по годам плавания, программы работ экспедиции, дает описания состояния льда, встреченного экспедицией, и особо отмечает картину замерзания моря и весеннего разрушения ледяного покрова в районе зимовки экспедиции, приводя в то же время и некоторые температурные данные толщин льда зимой. Он также останавливается на описании берегов, причем с большей подробностью это делает в отношении берегов новооткрытых островов и земель, и делает некоторые сопоставления старых картографических материалов с материалами, полученными в результате работ экспедиции, отмечает состояние метеорологических факторов и дает описание специфических условий плавания в полярных морях»<sup>29</sup>.



Доктор Э. Е. Арнгольд в лаборатории «Вайгача»  
Из собрания Н. А. Черкашина



Обложка книги Э. Е. Арнгольда издания 1929 г. Художник А. Щербаков

В РГАЭ сохранились письма Э. Е. Арнгольда, адресованные Л. М. Старокадомскому в 1914–1915 гг. Они особенно ценны тем, что это – «неформальные» документы, в которых Эдуард Егорович достаточно откровенно описывает свое отношение к происходящим событиям непосредственно в момент их

<sup>29</sup> Лавров А. М. Указ. соч. С. 101–102.

свершения, обращаясь к своему коллеге. Ряд фрагментов из них (а также из писем и воспоминаний других участников и современников экспедиции) приведены в комментариях к работе Арнгольда и приложении «Из писем участников и современников ГЭСЛО».

Публикацию книги Э. Е. Арнгольда спустя девять лет после гибели можно назвать настоящим чудом. Как указано в предисловии, инициатором выступила вдова покойного – Мария Николаевна Куманина<sup>30</sup>. Она же до своей смерти в 1971 г. хранила архив мужа (его краткое описание приведено в предисловии к изданию 1929 г.). Поисками архива Э. Е. Арнгольда занимался океанолог, путешественник, историк флота и писатель Александр Алексеевич Першин (1951–2011). В 1988 г. он случайно познакомился с Игорем Борисовичем Петровым, который в 1950-х гг. был воспитанником М. Н. Куманиной. Она подарила Петрову нагрудный знак в память плавания ГЭСЛО, утвержденный в 1915 г. и принадлежавший Э. Е. Арнгольду. Он же подтвердил тот факт, что М. Н. Куманина хранила дневники и фотографии. Предпринятые А. А. Першиным в 1988 и 1998 гг. попытки найти нагрудный знак, принадлежавший Арнгольду, оказались безуспешными<sup>31</sup>. Ему лишь удалось выяснить, что после смерти Куманиной бумаги судового доктора «Вайгача» пропали, казалось бы, бесследно. Но в 1997 г. на «Вернисаже» в Измайлово (известном московском антикварном рынке) писатель-маринист Н. А. Черкашин приобрел альбом с фотографиями ГЭСЛО, принадлежавший Э. Е. Арнгольду<sup>32</sup>. Как знать, не «всплывут» ли в дальнейшем и другие материалы архива этого незаурядного морского врача и путешественника.

Памятниками Эдуарду Егоровичу Арнгольду являются остров у восточного побережья острова Октябрьской Революции, носящий его имя<sup>33</sup>, и книга, вышедшая в 1929 г. и вернувшаяся сегодня к отечественному читателю.

*Н. А. Кузнецов*

### Предисловие к изданию 1929 г

Доктор Эдуард Егорович Арнгольд, участник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг., плавал на ледоколе «Вайгач» в качестве судового врача. Этой экспедиции посчастливилось сделать крупное открытие новых земель в Северном Ледовитом океане, а также пройти и обследовать все протяжение Великого Северного морского пути. Впервые этот путь был пройден с востока на запад, т. е. от Владивостока до Архангельска. Несмотря на такие замечательные результаты, об этой экспедиции, кроме нескольких небольших заметок в специальных журналах («Записки по гидрографии», «Морской врач», «Морской сборник» и др.) да брошюры д-ра Л. Старокадомского, врача ледокола «Таймыр»<sup>34</sup>, до сих пор ни в русской, ни в иностранной печати почти ничего нет. Подлинные материалы, добытые экспедицией и хранившиеся в Ярославле, в настоящее время, кажется, разрабатываются, но полагаю, что более или менее полного отчета по ним вряд ли можно ожидать в близком будущем. Такая странная судьба столь замечательной экспедиции объясняется, вероятно, военным временем, на которое выпало ее окончание.

Д-р Арнгольд с немецкой аккуратностью вел дневник во все время плавания, ежедневно подробно записывая все, что он слышал, видел и делал во время экспедиции; специальные его обязанности на судне были – врачевание и занятия гидробиологией. К сожалению, в революционные дни в Петрограде почти все его рукописи погибли, уцелели только: 1) часть дневника за время с 24 июня 1914 г. по 23 августа 1915 г., т. е. за 427 дней плавания в Северном Ледовитом океане; 2) 3 тетради метеорологических наблюдений приблизительно за то же время; 3) 1 тетрадь записей ходового планктона и 4) около 200 фотографических отпечатков. Кроме того, имеется еще 23 листа черновых конспектов публичных лекций, которые он читал в Ялте, где по возвращении из экспедиции находился на лечении (он был болен туберкулезом и умер в Ялте 28 ноября 1920 г.).

Воспоминаний в виде книги, как настоящая, он не писал. Настоящая книжка является обработкой главным образом конспектов его лекций, сделанной В. Н. Хомутовым по просьбе М. Н. Арнгольд, вдовы покойного Эдуарда Егоровича.

Взявшись за редакцию этой книжки по предложению Государственного издательства и выяснив ее происхождение, я обратился с просьбой к М. Н. Арнгольд позволить мне познакомиться с первоисточниками, на что она ответила любезным предоставлением в мое распоряжение всех оставшихся

<sup>30</sup> М. Н. Куманина происходила из старинной московской купеческой семьи, придерживавшейся евангелического вероисповедания. Она стала второй супругой Э. Е. Арнгольда. В первом браке он был женат на дочери действительного статского советника Вере Александровне Жуковой.

<sup>31</sup> Подробнее см.: Першин А. Тайна архива доктора Арнгольда // Мир Севера. 1998. № 2. С. 38–40.

<sup>32</sup> Черкашин Н. Еще не открыта Северная Земля... // Мир Севера. 1997. № 4. С. 58.

<sup>33</sup> Обнаружен в 1913 г. в ходе работ ГЭСЛО и принят открывателями за мыс. Название появилось на карте в 1928 г. Три года спустя Г. А. Ушаков установил, что мыс Арнгольда является островом, и сохранил за ним название.

<sup>34</sup> Старокадомский Л. Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. – Пг.: Изд. редакции «Морского сборника», 1915. Прим. М. С. Боднарского (далее – *Ред.*).

у нее материалов. Вследствие этого я имел возможность проверить представленный мне для редактирования текст и сделать казавшиеся мне целесообразными дополнения, сокращения и поправки. Выпускаемая книжка, таким образом, является до некоторой степени коллективным трудом: материал и первоначальная обработка, т. е. основа книги, принадлежат всецело самому доктору Э. Е. Арнгольду, предварительное оформление материала в виде книги – В. Н. Хомутову и окончательная отделка и правка – мне.

Печатаемая эту книгу, Государственное издательство имеет в виду главным образом юных читателей, но я уверен, что она равно интересна как самым широким кругам читателей, так и узкому кругу ученых самых разнообразных специальностей, и особенно географам.

Правда, д-р Арнгольд не натуралист и не моряк, что не могло не отразиться на его наблюдениях. Его геологические и ландшафтно-географические описания страдают неопределенностью, но, несмотря на это, книга чрезвычайно интересна и в научном отношении, рисуя в общем все-таки правильную картину природы северных полярных стран и воспроизводя много интересных фактов из жизни и деятельности Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, о которой так мало известно.

Книга мною снабжена введением, заключением, примечаниями, словарем-толкователем, указателем собственных имен<sup>35</sup> и географической картой.

*М. Боднарский*

*Москва, 23 августа 1928 г.*

## **Введение**

Содержанием настоящей книги служит один из важнейших эпизодов из истории колоссальных усилий человечества к открытию сообщения между Атлантическим и Великим<sup>36</sup> океанами кратчайшим путем, через Северный Ледовитый. Огромные усилия были употреблены, громадные материальные жертвы принесены и много жизней загублено для осуществления этой географической задачи. Чтобы оценить по достоинству все значение экспедиции, в которой участвовал д-р Арнгольд и которая описана в этой книге, необходимо, хоть вкратце, познакомиться с историей вопроса в целом. Кроме того, этот вводный очерк сделает дальнейшее чтение книги более интересным и сознательным, т. к. читатель здесь познакомится со многими именами исследователей и наименованиями мест суши и моря за полярным кругом, часто носящих имена судов, экспедиций и лиц, так или иначе причастных к открытию и исследованию территорий, упоминания о которых часто встречаются в этой книге.

Идея установления сообщения через Северный Ледовитый океан между Западной Европой и странами Дальнего Востока (Япония, Китай, Индия) занимала мысль мореплавателей уже в XVI веке. Страны Дальнего Востока давно манили европейцев своими баснословными богатствами, о которых так заманчиво повествовал в XIII веке венецианец Марко Поло, первым из европейцев попавший туда. В XVI веке были уже известны два морских пути в Индию и Китай: один – восточный, мимо мыса Доброй Надежды, а другой – западный, через Магелланов пролив. Первый был в монопольном пользовании Португалии, а второй – Испании. Морское могущество этих держав не давало возможности какому-либо другому народу пользоваться этими путями. Вследствие этого предприимчивые нации Северной Европы – голландцы, англичане, датчане и норвежцы – обратили свое внимание на Северный Ледовитый океан, резонно полагая, что если земля шарообразна и Азия не соединяется с Америкой, то этим океаном тоже можно достигнуть, даже более кратким путем, Великого океана, Китая, Японии и Индии. Сделать это можно, плывя из Западной Европы на восток, вдоль берегов Сибири, или на запад, вдоль северных берегов Северной Америки. Первое направление получило у географов название Северо-Восточного прохода, а второе – Северо-Западного. Северо-Восточный проход впоследствии стали называть Великим Северным морским путем. Он географически делится полуостровом Таймыр на две части – западную и восточную, причем первую часто называют просто Северным морским путем, без эпитета «Великий». Ввиду близости его к Европе он стал изучаться ранее и в настоящее время уже в значительной мере известен, а отчасти даже оборудован и используется; восточная же часть и до сих пор остается малоизученной, совершенно необорудованной и мало посещается<sup>37</sup>.

Ранее других принялись за поиски Северо-Восточного прохода англичане; они отправляли туда экспедиции в 1553, 1556, 1580, 1607, 1611 и 1676 гг., но желанного результата не достигли. Экспедиции их были, однако, чрезвычайно важны как в научном, так и в практическом отношении. Результатом самой первой из них, состоявшей из трех судов, под начальством Х. Уиллоби (sir Hugh Willoughby) в

<sup>35</sup> В настоящем издании словарь-толкователь и указатель собственных имен не воспроизводятся. Некоторые сведения из словаря использованы в примечаниях. Географические названия и имена собственные приведены к современным нормам. – *Прим. составителя* (далее – *Сост.*).

<sup>36</sup> В 1753 г. французский географ Ж. Н. Бюаш предложил называть Тихий океан Великим, но это название не получило широкого распространения. – *Сост.*

<sup>37</sup> В своем вводном очерке я не касаюсь Северо-Западного прохода; усилия открыть его имеют свою очень интересную историю, но она не имеет прямого отношения к содержанию настоящей книги. – *Ред.*

1553 г. была гибель двух судов со всем экипажем и самим Уиллоби. Третье судно под начальством Ричарда Ченслера (R. Chancellor) благополучно достигло устья Северной Двины и открыло таким образом, неожиданно для себя, вместо пути в Индию путь в Россию. Отсюда Ченслер отправился в Москву, ко двору Иоанна Грозного, у которого ему удалось получить для Англии значительные торговые привилегии и установить прочные торговые сношения с Россией. Это обстоятельство имело своим последствием образование в Англии Muscovy Company, стараниями которой была снаряжена вторая экспедиция в 1556 г. под начальством Стивена Барроу (St. Burrough), обогатившая науку сведениями о неизвестном дотоле в Европе народе – самоедах, которых Барроу встретил на острове Вайгач и описал в своем дневнике.

Третья английская экспедиция в 1580 г. под начальством Пета и Джакмана впервые познакомила европейцев с Карским морем. Остальные ничего особенного не дали.

Немного позже на поприще отыскания Северо-Восточного прохода выдвинулись голландцы. Они отправляют ряд экспедиций с этой целью в 1594, 1595, 1596, 1625 и 1666 гг. Эти экспедиции тоже не достигли своей прямой цели, но значительно обогатили науку сведениями о полярных странах. Уже первая из них (1594) сообщила впервые сведения об островах Новая Земля. Оказалось, что они открыты и часто посещаются русскими, о чем свидетельствовало как самое их название, так и большое число воздвигнутых там могильных крестов. Экспедиция эта достигла Карского моря, по которому прошла до устья Кары, ошибочно приняв ее за реку Обь. Было известно, что, идя по Оби и Иртышу вверх, можно достигнуть озера Зайсан, находившегося тогда в пределах Китая, а потому голландцы сочли свою задачу выполненной и, вернувшись, заявили в своем отечестве, что кратчайший путь в Китай ими открыт. В следующем году (1595) была снаряжена целая флотилия, нагружена товарами, снабжена деньгами и отправлена с торговой целью в Китай и Индию новым кратчайшим путем. Эта экспедиция проникла Югорским Шаром в Карское море, но, ввиду загроможденности его льдом, не желая подвергать опасности нагруженные товарами корабли, вернулась в Голландию. От встречных самоедов голландцы узнали, что русские суда уже давно пользуются Северным морским путем и ежегодно ходят через Югорский Шар на Енисей, минуя Обь, там проводят зиму, а на следующий год возвращаются обратно. Тут голландцы сообразили, что предыдущая экспедиция впала в ошибку и приняла за Обь какую-то другую, более близкую реку.

Какое большое значение придавало голландское правительство открытию Северо-Восточного прохода, можно заключить из того, что после второй экспедиции оно назначило огромную по тому времени премию в 25 тысяч гульденов тому лицу или государству, которое решит задачу.

Одно из самых важных в научном отношении плаваний совершила третья голландская экспедиция 1596 г. Душой ее был Виллем Баренц. На этот раз голландцы первые обогнули северную оконечность Новой Земли и вынуждены были зазимовать в бухте, расположенной на восточном берегу у северной оконечности этого острова. Эта первая зимовка западноевропейцев в такой большой широте (76° с. ш.) была полна лишений, опасностей и страданий. Из 16 участников умерло 4, в том числе и сам Баренц, большая часть остальных переболела цингой, и все ослабели от голода и холода до того, что с трудом могли поддерживать огонь. Эта экспедиция впервые познакомила европейцев с природой полярной зимы и ее влиянием на организм, а также открыла острова Медвежий (Верен) и Шпицберген<sup>38</sup>.

Следующие голландские экспедиции были неудачны и никаких новых значительных результатов не достигли.

Кроме специальных экспедиций, часто совершались голландскими китоловами промысловые поездки по Северному Ледовитому океану; благодаря им прибавлялись понемногу сведения о Ледовитом океане, а это имело немаловажное значение для планировки дальнейших попыток.

Заключительной на долгое время нужно считать английскую экспедицию 1676 г. под начальством Вуда и Флоуеса. Экспедиция эта оказалась совсем неудачной; одно из двух судов погибло, и после нее задача открытия Северо-Восточного прохода была признана неосуществимой; с тех пор всякие попытки иностранцев в этом направлении прекращаются почти на два столетия.

XVIII век и большая часть XIX века являются периодом, в который инициатива исследования Северо-Восточного прохода перешла главным образом к русским, причем теперь Великий Северный морской путь разыскивается как средство сообщения с Сибирью, а не как путь в страны Дальнего Востока.

Еще в XVII веке казаки доставляли много чрезвычайно ценных сведений о восточносибирском побережье Северного Ледовитого океана (Елисей Буза, Иван Постников, Михаил Стадучин и др.). Самым блестящим предприятием казацкой исследовательско-географической деятельности было плавание Семена Дежнева из устья реки Колымы на восток, вдоль берега Азии, для отыскания реки Анадырь.

<sup>38</sup> Собственно, вопрос о том, кто открыл Шпицберген, до сих пор остается не вполне выясненным: англичане считают, что они, голландцы – что они. Есть очень веские основания думать, что ни те, ни другие, а русские. – Ред. Позднее именно такая точка зрения укоренилась в отечественной историографии. Об этом, в частности, писал Н. Н. Зубов: «...следуя в поисках зверя вдоль крошки льдов от Новой Земли на запад, поморы подошли к островам Медвежьему и Надежде и к восточным берегам Шпицбергена» // Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. М., 1954. С. 18. – Сост.

Результатом этой экспедиции, длившейся с 1647-го по 1662 г., было: 1) открытие пролива, впоследствии названного Куком, по неведению о подвиге Дежнева, Беринговым; 2) первое посещение русскими Камчатки и 3) открытие реки Анадырь и основание на среднем течении этой реки Анадырского острога. К сожалению, это блестящее открытие не получило в свое время широкой огласки и надлежащей оценки, поэтому Петр Великий в 1719 г. послал на Камчатку геодезистов Евреинова и Лужина для исследования этого полуострова и решения вопроса: сошлась ли Азия с Америкой? Не получив ответа на поставленный вопрос, он в 1725 г. отправляет Первую Камчатскую экспедицию под начальством датчанина русской службы Витуса Беринга, дав ему собственноручно написанную инструкцию, из которой видно, что не только этот частный вопрос интересовал Петра, но и Великий Северный морской путь в целом. В пункте 3 инструкции имеются слова: «...искать, где она (Азия) сошлась с Америкой: и чтобы доехать до какого города европейских владений...». Беринг, вернувшись из экспедиции в Петербург в 1730 г., не застал уже Петра в живых. Он привез определенный ответ, что «нельзя Азии соединиться с Америкой», но очевидных доказательств этого дать не мог, потому что берегов Америки из-за туманов он не видал. Заметив недоверие к результатам своей экспедиции, он исходатайствовал посылку новой экспедиции, официально названной Второй Камчатской экспедицией, но известной в науке под вполне заслуженным названием Великой Северной экспедиции. Она длилась с 1733-го по 1743 г. Вся работа этой экспедиции была разделена между пятью отрядами, из которых 1-й должен был отправиться из устья Северной Двины на Обь, 2-й – с Оби на Енисей, 3-й – с Лены на запад до Енисея, 4-й – с Лены на восток до Берингова пролива и 5-й – из Охотска, под начальством самого Беринга, для исследования берегов Охотского моря и восточного берега Камчатки до Берингова пролива<sup>39</sup>. Участники Великой Северной экспедиции, из которых многие погибли, много потрудились над выполнением заданий; читая подробное описание этой экспедиции<sup>40</sup>, нельзя не удивляться терпению и настойчивости ее вождей и участников в течение почти 11 лет. Относительно мужества и терпения в борьбе с суровой природой имена Прончищева и двоюродных братьев Харитона и Дмитрия Лаптевых достойны стать наряду со знаменитейшими путешественниками-исследователями всех времен и народов. Результатом работ Великой Северной экспедиции были съемка и опись северного берега России от Архангельска до Шелагского мыса и азиатских берегов Охотского и Берингова морей от Охотска до Берингова пролива. Впервые было приобретено знакомство с характером восточной половины Северного Ледовитого океана, а также с условиями плавания по нему на огромном протяжении. Осталось необследованным пространство от Шелагского мыса до Берингова пролива, изученное только долгое время спустя Ф. П. Врангелем. Полученные результаты свидетельствуют, что это было беспрецедентное в истории землеведения предприятие. По количеству участников (около 600 человек), огромности денежных затрат (свыше 360 тыс. рублей)<sup>41</sup>, обширности захваченной исследованием территории оно не имеет себе равного до наших дней.

Благодаря всему вышеизложенному исследование Великого Северного морского пути подвинулось вперед настолько, что в 1745 г. Петербургская академия наук выпустила «Атлас Российской», в котором этот путь на большей части своего протяжения в общем получил хоть приблизительное изображение по местоположению, форме и масштабу.

М. В. Ломоносов, много потрудившийся на поприще географии вообще и географии России в частности, тоже был инициатором экспедиции для отыскания Северо-Восточного прохода. Благодаря его авторитету и настойчивости была снаряжена в 1764 г. экспедиция под начальством В. Я. Чичагова. Ломоносов составил для него очень обстоятельную инструкцию. Однако перед самым отплытием Чичагову по неизвестной причине было указано плыть Северо-Западным проходом до Камчатки. Двукратная его попытка в 1765 и 1767 гг. не увенчалась успехом: далее 80°21' с. ш. по восточную сторону Шпицбергена ему пройти не удалось.

Приобретя более близкое знакомство с омывающим северные берега России Ледовитым океаном и накопив некоторый опыт в полярных плаваниях, русские еще в XVIII веке пришли к совершенно верной мысли, что нужно изучать Северо-Восточный проход по частям, как это видно на примере Великой Северной экспедиции. Этому приему продолжали держаться и впоследствии. В первую очередь обратили свое внимание на исследование западной, исходной части Северо-Восточного прохода (проливы между Баренцевым и Карским морем и сами эти моря, особенно Карское). Важнейшими экспедициями с этой целью являются: плавание в 1760 г. Саввы Ложкина, который первый объехал в две зимы и три лета вокруг южного острова Новой Земли; плавание Розмыслова в 1768 г., произведшего впервые съемку Маточкина Шара; четырехкратное путешествие Литке в 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. Литке хотя и не

<sup>39</sup> Только один 5-й отряд и известен в истории землеведения под названием Второй Камчатской экспедиции. – *Ред.* На самом деле в задачи 5-го отряда, которым командовал П. Ласиниус, а затем Д. Лаптев, входило описание берега от Лены на восток, а экспедиция В. И. Беринга и А. И. Чирикова 1740–1742 гг., которую чаще всего и называют Второй Камчатской, была 7-м отрядом Великой Северной экспедиции (всего в нее входило 9 отрядов). – См.: Зубов Н. Н. Указ. соч. С. 65. – *Сост.*

<sup>40</sup> См.: Северная экспедиция 1733–1743 гг. Санкт-Петербург, 1851 г. Оттиск из IX ч. «Записок Гидрографического департамента». Автор, Алексей Соколов, на заглавном листе книги не обозначен. – *Ред.* В 2015 г. эта книга была переиздана издательством Paulsen в серии «Библиотека Совкомфлота». – *Сост.*

<sup>41</sup> Не считая огромных натуральных повинностей жителей Сибири. – *Ред.*

проник далее своих предшественников и даже пришел к неверному выводу, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных», но дал замечательное по точности описание Баренцева моря, которое он посещал и исследовал. Плодом плаваний Пахтусова в 1832–1833 гг. и в 1834–1835 гг., который, по признанию самого Норденшельда, «занимает одно из выдающихся мест среди полярных мореплавателей всех наций», была масса новых важных сведений о полярном море. Ни одна из арктических экспедиций не доставляла такого множества драгоценных астрономических определений мест, геодезических измерений, метеорологических наблюдений, замечаний о приливах, отливах и пр., какое было плодом деятельности Пахтусова. Он исследовал Маточкин Шар и первый из исследователей заснял часть восточного берега Новой Земли.

Не нужно думать, что в восточной части Северного Ледовитого океана в это время вовсе не велась исследовательская работа, нет: она и там велась, но только не так интенсивно, как в западной части. В 1760 г. Шалауров по собственной инициативе вышел с Лены, намереваясь обогнуть северо-восточную оконечность Азии и пройти в Великий океан. Достигнув реки Яны и перезимовав здесь, на следующее лето он обошел Святой Нос, открыл гористый остров и опять зазимовал в устье Колымы. В 1762 г. ему удалось достигнуть Шелагского мыса, но льды отбросили его назад; он хотел еще раз перезимовать и в следующее лето снова возобновить попытку обогнуть Шелагский мыс, но утомленный экипаж воспротивился его намерению, и он принужден был вернуться домой. Все это не ослабило его энергии. Он отправился в Москву, где ему удалось исходатайствовать правительственную субсидию, и в 1764 г. снова пустился с Лены в Северный Ледовитый океан, но обратно он не вернулся. Несмотря на то что Шалауров не достиг своей цели, все-таки он во многом пополнил наши географические сведения о местах совершенно неизвестных и с удивительной точностью нанес на карту берег от реки Яны до Шелагского мыса. Он первый также описал Чаунскую губу.

В 1763 г. сержант Андреев описывал Медвежьи острова и привез известие, что он видел «большую обитаемую землю» в Северном Ледовитом океане. В 1767–1769 гг. были отправлены из Якутска геодезисты для проверки известия Андреева о земле; они определили широту самого северного из Медвежьих островов, но никаких признаков какой бы то ни было земли не видели.

Промышленники в поисках мамонтовой кости переходили часто с материка на острова и по островам с одного на другой и знакомились мало-помалу с берегами Северной Азии и близлежащими островами; они сообщали о своих исследованиях во всеобщее сведение. Часто это были очень ценные сведения, например, сообщение Ляхова об открытии им в 1770 г. островов, названных его именем; Санникова – о двух открытых им в 1805 г. островах, Фаддеевском и Столбовом; Сыроватского – об открытии им в 1807 г. Новосибирских островов и т. п.

Все пытавшиеся до сих пор пройти Великий Северный морской путь стремились сделать это с запада на восток. Но вот с 1778 г. начинаются попытки и в обратном направлении, т. е. от Берингова пролива. Почин в этом деле принадлежит несравненному английскому мореплавателю Джеймсу Куку, который прошел вдоль северо-восточного берега Азии от Берингова пролива до мыса Северного (м. Иркапий)<sup>42</sup> и описал его. Это обстоятельство побудило русское правительство в 1787 г. отправить экспедицию в те же места под начальством англичанина Биллингса, бывшего спутником Кука, и капитана Сарычева. Сначала они пытались пройти из устья Колымы в Берингов пролив, но, за мысом Баранова встретив густые льды, вернулись обратно. Тогда Биллингс попытался еще раз в 1791 г. из Охотска войти в Берингов пролив и обогнуть северо-восточную оконечность Сибири, но, достигнув залива Св. Лаврентия и узнав от чукчей, что Ледовитый океан покрыт непроходимым льдом, решил переехать Чукотскую землю сухим путем. Благодаря почти исключительно трудам деятельного капитана Сарычева результатом этого путешествия были описаны устья Колымы, островов Диомида и Св. Лаврентия, побережий Берингова моря и прекрасное описание нравов туземцев.

При Александре I граф Румянцев очень интересовался вопросом о Великом Северном морском пути и снарядил три последовательные экспедиции: в 1806 г. – Поспелова и Лудлова на Новую Землю, в 1809 г. – Геденшторма к Новосибирскому архипелагу и в 1815 г. – Коцебу вокруг мыса Доброй Надежды к Берингову проливу, чтобы оттуда попытаться пройти Великий Северный морской путь. Первая экспедиция пополнила знания о Новой Земле и некоторых близлежащих к ней островах, вторая познакомила с чрезвычайно интересной природой недавно открытого Новосибирского архипелага; ею получен был ценный палеонтологический материал, давший возможность судить о геологическом прошлом Северного Ледовитого океана, его островов и берегов Азии. Третья же, преследовавшая, кроме открытия Великого Северного морского пути, еще задачи исследования северо-западных берегов Северной Америки и Сандвичевых островов, оказалась безрезультатной в отношении Великого Северного морского пути. Коцебу достиг лишь 67° с. ш. в Беринговом море.

В 1820 г. была снаряжена правительством экспедиция из двух отрядов к устьям Яны и Колымы для исследования еще никем не посещенной крайней части северо-восточного берега Азии; западный отряд

<sup>42</sup> Постановлением советского правительства в 1934 г. переименован в мыс Отто Шмидта. – *Сост.*

под начальством Анжу, а восточный – Врангеля. Оба отряда успешно выполнили свои задания: Анжу описал берег между Яной и Индигиркой, нижнее течение Лены и устье Индигирки и все известные в то время острова, лежащие против этой части азиатского берега. Врангель описал устье Колымы и берег материка на восток от Колымы до острова Колючина, снятый на карту экспедицией Биллингса. Этим, наконец, было завершено дело описи северного берега Азии, не вполне законченное Великой Северной экспедицией. Съёмками Врангеля пользовались вплоть до плавания Б. А. Вилькицкого в 1915 г., давшего, как это мы увидим ниже, новые материалы для лоции Северного Ледовитого океана. В эту экспедицию Врангель узнал от туземцев о существовании к северу от мыса Якана значительного острова. Несмотря на прямо героические усилия, неоднократно угрожавшие ему гибелью, достигнуть этого острова зимой по льду ему так и не удалось. Однако в своем отчетном описании экспедиции он с удивительной точностью нанес остров на карту в надлежащем месте, придав ему вытянутую по параллели форму, что соответствует действительности.

Во второй половине XIX века вопрос о Великом Северном морском пути вышел у нас из стадии вопросов академических, интересовавших только правительство, моряков и географов, и перешел в стадию общественных вопросов, которыми интересуются более широкие круги. В 1859 г. начинается деятельность М. К. Сидорова, а позднее А. М. Сибирякова. Они очень способствовали решению этого вопроса, интересовавшего мир четыре столетия.

В 1860 г. вышла из Печоры на Енисей экспедиция Павла фон Крузенштерна<sup>43</sup> на шхуне «Ермак». Экспедиция не увенчалась успехом; экипаж вынужден был покинуть шхуну и спастись по льдинам к берегу, причем в пути несколько раз был на волосок от гибели. В конце концов попали-таки на берег, где несчастных мореплавателей ласково встретили самоеды. Отчет об этом плавании является первым более или менее подробным описанием переезда через Карское море<sup>44</sup>.

После Крузенштерна норвежские промышленники, вследствие исчезновения китов и значительного уменьшения моржей и тюленей у Шпицбергена, отыскивая новые места для морского зверобойного промысла, обратили свои взоры на нашу Новую Землю и Карское море. Первым из них был Элинг Карлсен, который дважды, в 1868 и 1869 гг., побывал в Карском море. За ним последовали многие другие, из которых особенно выдается Эдуард Иогансен. Он в 1869 г. дошел до восточных пределов Карского моря, прошел вдоль Ямала до острова Белого. В это плавание он поднялся вдоль западной стороны Новой Земли до Карских Ворот, через которые вернулся в Норвегию. В следующем году он же в одно лето дважды побывал у Ямала и затем, обогнув с севера Новую Землю, вернулся в Норвегию<sup>45</sup>. Этим он совершил дело, считавшееся современными географами невозможным, за что Шведская академия наук наградила его золотой медалью.

Знаменитый немецкий географ Август Петерман был одним из самых неутомимых пропагандистов идеи достижения Северного полюса на корабле и осуществимости Северо-Восточного прохода. Благодаря его пропаганде в 1872 г. в Австро-Венгрии была снаряжена экспедиция на судне «Тегетгоф» под начальством Юлиа Пайера и Карла Вайпрехта с целью испробовать путь к северо-востоку от Новой Земли для достижения Берингова пролива. В самом начале своей кампании «Тегетгоф» был окован ледяными узами. Эта прекрасно снаряженная экспедиция две зимы скиталась во льдах по Северному Ледовитому океану, пока наконец не пристала к неизвестной земле, лежащей к северу от Новой Земли и названной именем Франца-Иосифа. В первый раз за 270 лет в европейских полярных водах было сделано новое открытие, значительно изменившее географическую карту Северного Ледовитого океана. Обследовав новооткрытый архипелаг, экипаж вынужден был покинуть судно и после 96-дневного очень трудного и опасного перехода на санях и лодках достиг Новой Земли, где застал русское судно, доставившее всех в Норвегию. Таким образом, экспедиция эта хотя прямой своей цели не выполнила, но косвенно многое выяснила и облегчила дальнейшие исследования.

В 1875 г. шведский профессор Адольф Эрик Норденшельд (Nordenskjold) прошел через Югорский Шар и Карское море вплоть до устья Енисея. Это событие должно считаться датой открытия Северного морского пути. В следующем году он удачно повторил свой опыт, причем вошел в самую реку Енисей и дошел до деревни Яковлевой. В то же лето достиг Енисея и поднялся вверх по реке и английский капитан Джозеф Виггинс. После этого еще несколько раз Виггинс плавал на Енисей, доставляя сюда новые суда и различные грузы.

Решив вопрос о Северном морском пути, Норденшельд задумал попытаться решить проблему и Великого Северного морского пути. 22 июля 1878 г. экспедиция под начальством Норденшельда вышла из шведской гавани Карлскроны на паровой яхте «Вега», а 20 июля 1879 г. она уже обогнула мыс

<sup>43</sup> Внук первого русского кругосветного мореплавателя, Ивана Федоровича Крузенштерна. – *Ред.* На самом деле попытки пройти из Белого моря в Карское на шхуне «Ермак» предпринимали и сын, и внук И. Ф. Крузенштерна. Павел (Пауль-Теодор) Иванович Крузенштерн (1809–1881) пытался осуществить это в 1849 и 1850 гг. Павел (Адам-Август-Отто-Павел) Павлович фон Крузенштерн (1834–1871) – в 1862 г. – *Сост.*

<sup>44</sup> Известия об экспедиции к устью реки Енисей в 1862 году (Из рапортов начальника экспедиции лейтенанта Крузенштерна) // Морской сборник. 1862. № 12. С. 35–37. оф. отд.; 1863. № 1. С. 11. оф. отд.; 1863. № 2. С. 33–59. оф. отд. – *Сост.*

<sup>45</sup> В том же 1869 г. пересек Карское море и побывал у Ямала и англичанин Джон Паллизер. – *Ред.*

Дежнева и вошла в Берингов пролив. Таким образом, и Великий Северный морской путь был открыт Норденшельдом. Правда, ему не удалось этого сделать в одну навигацию, а пришлось зимовать совсем недалеко от Берингова пролива, но все-таки это было беспримерное плавание, доставившее массу нового, очень ценного естественно-научного материала о самом пути, о природе полярных стран Азии, о туземцах крайнего севера Азии и т. п., что в значительной мере облегчило последующие плавания по этому же пути.

После Норденшельда за мысом Челюскин побывали еще только четыре экспедиции: две норвежских и две русских. Первая из них, знаменитая экспедиция норвежского профессора Фритъофа Нансена на яхте «Фрам» в 1893 г., не преследовала цели прохода Великого Северного морского пути, а только достижение возможно больших широт, а если представится возможность, то и самого Северного полюса. К концу XIX века Северный Ледовитый океан был уже настолько изучен, что Нансен в состоянии был сделать некоторые заключения о господствующих там течениях. Пользуясь течениями, можно, по мнению Нансена, вмерзнуть во льды где-нибудь к северо-востоку от Новосибирского архипелага и быть пронесенным вблизи Северного полюса вместе со льдами к западу. Вот этот-то план Нансен и осуществил своей знаменитой экспедицией на «Фраме» и доказал, что в восточной части Северного Ледовитого океана существует течение в направлении с востока на запад. Однако течение пронесло его слишком далеко от полюса, так что побывать на нем ему не удалось. Он прошел почти  $\frac{3}{4}$  всего Великого Северного морского пути туда и обратно. Достижения этой экспедиции были огромны: масса свежего научного материала по рациональному снаряжению полярных экспедиций, по полярной санитарии и гигиене, по метеорологии, гидрологии и другим отраслям естествознания и географии Северного Ледовитого океана. Она во многом способствовала дальнейшим успехам в этой области.

Следующей была русская экспедиция геолога Эдуарда Толля, отправившаяся в 1901 г. на яхте «Заря» к Новосибирскому архипелагу для его исследования. Она кончилась неблагополучно: погибли сам Толль и три его спутника.

В августе 1910 г. была учреждена Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, деятельность которой и составляет предмет изложения книжки доктора Э. Е. Арнгольда. Ей удалось в 1914–1915 гг. совершить второй проход всего Великого Северного морского пути, но на этот раз с востока на запад, и открыть значительные новые земли в Северном Ледовитом океане.

В злополучном 1914 г. было две попытки со стороны русских пройти Великий Северный морской путь с запада – это экспедиция геолога В. А. Русанова (с экипажем в 12 человек) и Г. Л. Брусилова (с экипажем в 24 человека), но обе они пропали без вести, спаслись только двое из экипажа Брусилова, покинувшие судно и пришедшие по льду на Землю Франца-Иосифа.

## Глава I

### Возникновение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и ее работы в 1910 и 1911 гг

В одном из первых заседаний Комитета по постройке Сибирской железной дороги<sup>46</sup> была рассмотрена записка управляющего Морским министерством об исследовании Северного морского пути в Сибирь ввиду того большого значения, которое он может иметь для постройки Сибирской железной дороги как путь, удобный для доставки материалов. К сожалению, своевременно путем этим не воспользовались, и лишь в 1905 г. был благополучно доставлен из Англии в устье Енисея большой груз рельсов<sup>47</sup>. После Русско-японской войны и, главным образом, после исполненного трудностей и лишений так трагически окончившегося похода эскадры адмирала Рожественского вокруг мыса Доброй Надежды внимание правительства и общества снова обратилось к этому вопросу, вследствие чего в 1906 г. при Главном гидрографическом управлении была образована особая комиссия для его обсуждения. Основываясь на всестороннем изучении всех имевшихся данных, эта комиссия признала возможным практическое использование этого пути, если только будет изучено в физическом отношении море у полуострова Таймырского и произведены гидрографические исследования у берегов Северного Ледовитого океана от устья реки Енисей на восток.

Специально для этой цели были заложены в апреле 1907 г. на верфи Невского судостроительного завода в Петербурге два корабля ледокольного типа «Таймыр» и «Вайгач»<sup>48</sup> и постановлено было

<sup>46</sup> Комитет Сибирской ж. д. был учрежден 24 февраля 1893 г. – *Ред.* Все даты приведены по юлианскому («старому») стилю. – *Сост.*

<sup>47</sup> В 1893 г. состоялась экспедиция по доставке строительных материалов и рельсов для Транссибирской железной дороги под командованием лейтенанта Л. Ф. Добротворского. Перевозкой грузов на морских судах занималась английская торгово-транспортная фирма, а доставкой их по реке – суда «Лейтенант Овцын», «Лейтенант Малыгин» и баржа «Лейтенант Скуратов», построенные в Англии и в том же году пришедшие на Енисей. В 1905 г. состоялась Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения, в ходе которой на Енисей был проведен караван из 15 судов и доставлены грузы для Сибирской железной дороги. – *Сост.*

<sup>48</sup> 2 апреля 1907 г. последовало Высочайшее согласие на проведение экспедиции и строительство судов для нее. 6 февраля 1908 г. состоялось официальное подписание контракта с заводом. 20 марта 1908 г. были начаты работы по монтажу корпусов ледокольных транспортов. «Таймыр» был спущен на воду 25 апреля 1909 г., а «Вайгач» – 24 мая 1909 г. (Андрюченко В. Г. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» [К 100-летию создания] // Судостроение. 2009. № 4. С. 90–96). – *Сост.*



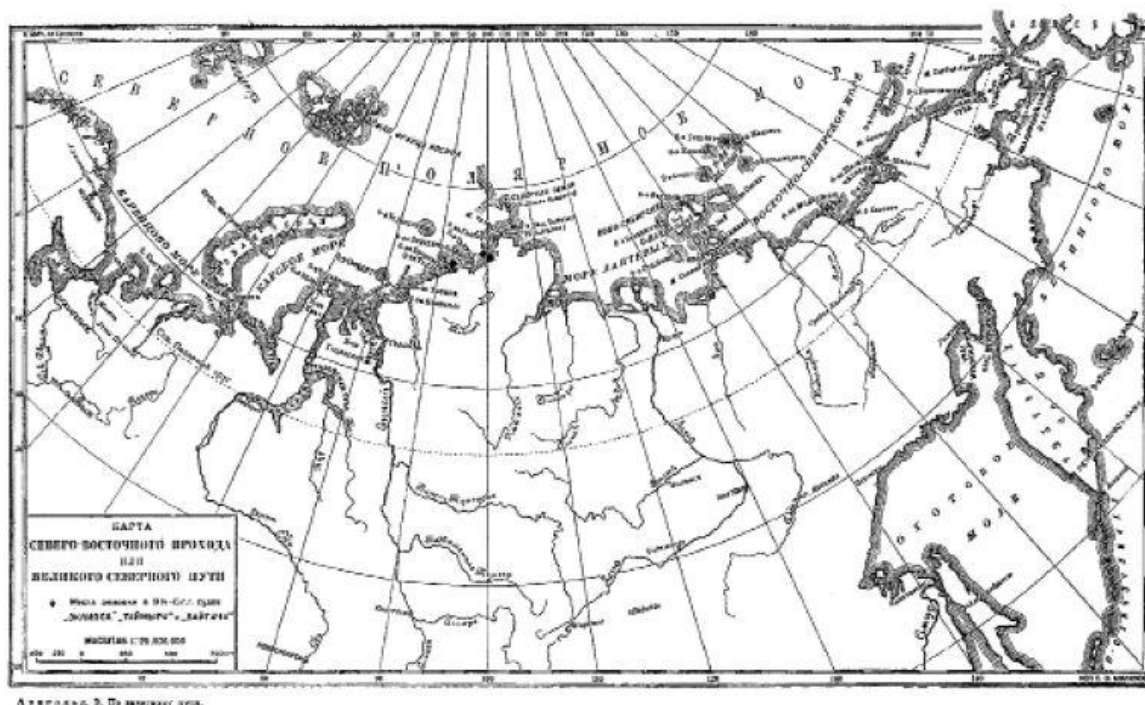
учредить Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана.

Активная борьба с полярными льдами многолетнего образования при современных технических средствах совершенно невозможна, это доказал опыт с очень мощным ледоколом «Ермак», построенным по проекту покойного адмирала С. О. Макарова. Ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» обладали сравнительно не особенно сильной, самого простого устройства машиной тройного расширения в 1200 сил и могли ломать однометровый лед. Этого было вполне достаточно для прокладывания себе пути по замерзшим полыньям и трещинам между отдельными ледяными полями, а также ломки льда во вновь замерзших бухтах. Длина каждого ледокола 54 метра, ширина по грузовой ватерлинии 11 метров, углубление на ровный киль 4 метра при водоизмещении всего судна 1200 тонн. Скорость хода на свободной и тихой воде до 12 узлов, полный запас угля 500 тонн для перехода в 10 000 миль. Корпус судна стальной с усиленной прочностью палубами. Поперечными и продольными переборками весь корабль разделен на 35 водонепроницаемых отсеков, не считая двойного дна. Обводы же корпуса корабля сделаны с таким расчетом, чтобы в случае давления льдов судно выпиралось кверху наподобие клина. Форштевень сделан из литой стали, срезанный, общеледокольного типа, так что корабль мог взбираться на льдину и своею тяжестью давить под собой лед или разламывать его. Ахтерштевень из такой же стали, приспособленный для ломки льда на заднем ходу. Верхняя палуба стальная, покрытая тиковыми досками; на ней имеются носовая лебедка с подъемной силой в 1,5 тонны и кормовая в 2 тонны, служащие как для подъема шлюпок, так и для выбирания различных научных гидрологических приборов с больших глубин, причем кормовая приспособлена также для обслуживания воздушного шара. Все каюты и помещения для жилья изолированы со всех сторон теплонепроницаемыми материалами, а в расстоянии метра от металлического борта поставлена деревянная обшивка из сосновых досок. Для предупреждения отпотевания и промерзания пространство между бортом и деревянной обшивкой заполнено рубероидом, копком и слоем воздуха. Верхняя палуба и потолок в этих помещениях, так же как и борт, подшиты сосновым деревом, и пространство между ними заполнено тем же изолирующим материалом. Штурманская рубка и лаборатория экспедиции, находящиеся на верхней палубе, сделаны из тикового дерева с такой же изоляционной обшивкой, как и в жилых помещениях. Отопление паровое, причем в каютах устроены отдельные грелки, которые могут быть регулированы и при желании вообще выделяться из общей сети. Кроме того, имеется еще камельковое отопление для топки дровами или углем. Освещение электрическое от двух динамо-машин, работающих одна паром, а другая от нефтяного двигателя. В случае зимовки для экономии топлива и пиронафта<sup>49</sup> был запас свечей и ламп с особыми горелками, приспособленными для пиронафта и других тяжелых минеральных масел. В носовой и кормовой части судна были сделаны два больших трюма для провизии, в которых помещался двухгодичный запас на 50 человек. Для сообщения с берегом и на случай аварии на каждом корабле были моторный катер, гребной катер, два вельбота, две двойки, две двухместные и две одноместные байдарки и две ледянки, т. е. шлюпки на санях. Были полозья для всех шлюпок на случай гибели корабля, когда бы пришлось тащить их по льду до берега. Для всех матросов имелся полный набор теплого платья, состоявший из кухлянок, торбазов, сделанных из оленьих шкур, валенок, полушубков, меховых шапок, трех сотен шерстяного егеровского белья, норвежских вязанок и рукавиц. Командный состав обязан был обзаводиться таким же теплым платьем на свой счет. Для всего личного состава имелись двух сортов лыжи: одни короткие, широкие, на которых легко ходить, но нельзя развивать большой скорости, и узкие, длинные, так называемые гоночные. Уменьше ходить на лыжах было обязательным для всего состава экспедиции. Для производства разных научных исследований и наблюдений на каждом корабле имелось все необходимое; приборы для морской<sup>50</sup> и береговой съемки, для магнитных, астрономических и метеорологических наблюдений, причем для последних имелись также и подъемные змеи для производства наблюдений в высоких слоях атмосферы, химико-бактериологическая лаборатория для производства исследований воды, льда, снега, почвы и воздуха, приборы для измерения глубин, добывания образцов грунта, измерения температуры моря на различных глубинах, определения течений как поверхностных, так и глубинных, для добывания образцов воды с разных глубин, а также разных размеров тралы, драги, планктонные сети для добывания морских животных со дна моря, поверхности и промежуточных слоев. Кроме того, имелись приспособления для собирания геологических, ботанических и зоологических коллекций на берегу. Для охоты на птиц и зверей имелись двуствольные ружья центрального боя, несколько ружей системы Браунинга, маузеры, винчестеры, 3-линейные винтовки кавалерийского образца, обычное вооружение флотских команд, и револьверы системы Нагана. Сами корабли были снабжены двумя

<sup>49</sup> Пиронафт – продукт перегонки нефти, употребляемый для освещения в специальных лампах. – *Сост.*

<sup>50</sup> Морская съемка была выбрана основным методом производства гидрографических работ. При его использовании «...береговая линия наносится на подготовленный планшет (картографическую сетку) по пеленгам (направлениям) на ориентиры, взятым по компасу с идущего вдоль берега судна. Географическое место его периодически определяется астрономическими методами, а между наблюдениями – по счислению с одновременным измерением глубин (промером) и обозначением их на планшете (сетке). Начальные и конечные точки пути каждого дневного плавания по возможности привязываются к нанесенным на планшет и обозначенным на месте высокоточным береговым астрономическим пунктам (знакам), которые и определяют всю координатную основу планшета. Морская съемка хотя и не отличается очень высокой точностью, но обеспечивает получение картографических материалов в кратчайшие сроки, что являлось решающим для данной экспедиции» (Богданов К. А. Российские военные гидрографы – «Колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). СПб., 2000. С. 9). – *Сост.*

57-миллиметровыми, двумя 37-миллиметровыми пушками и двумя пулеметами.

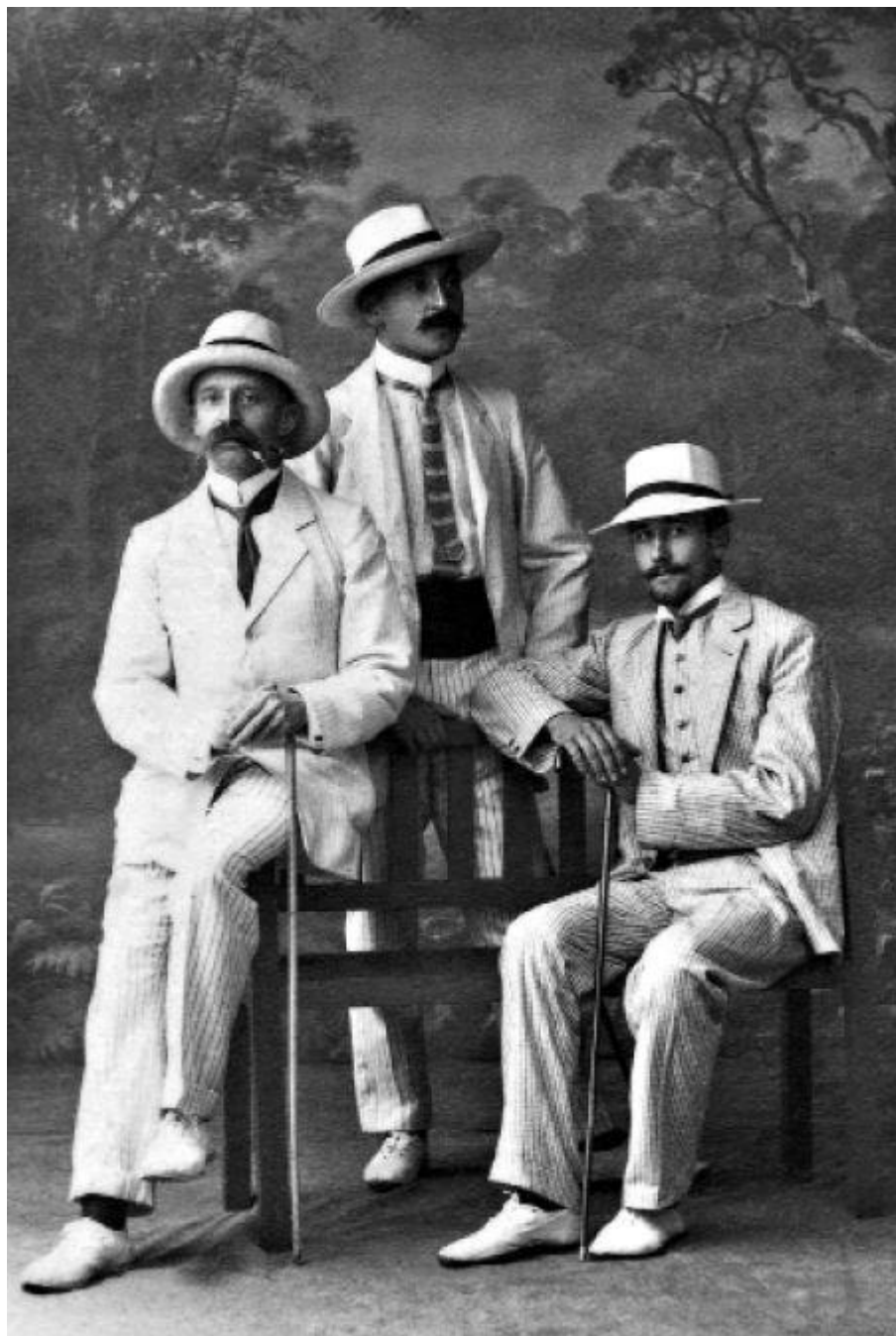


Первоначальный план экспедиции был выработан для исследования всего Северо-Восточного прохода в направлении с запада на восток, но затем было признано необходимым связать устья Лены и Колымы с остальными частями нашего отечества как для оживления этого обширнейшего района Северной Сибири, так и для противодействия экономическому захвату края иностранцами. На этом основании были посланы ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» южными морями во Владивосток, дабы они могли начать свои исследования в Северном Ледовитом океане со стороны Берингова пролива.

27 октября 1909 г. наши оба ледокола вышли из Петербурга и небольшими переходами стали двигаться на запад, делая остановки в крупных портовых городах.

Первого ноября, во время сильного шторма в Немецком море, когда размахи кораблей достигали  $50^\circ$  на борт, произошли серьезные повреждения в котельном отделении ледокола «Таймыр», и мы были вынуждены зайти в Роттердам.

Нужно заметить, что наши ледоколы, обладая очень большой устойчивостью с предельным креном до  $62^\circ$  на борт, однако весьма легко подвергались качке при сравнительно небольшой волне, которая для судов другой конструкции была бы почти незаметна. Для плавающих это свойство было весьма неприятно, и стремительные размахи корабля, даже от  $10^\circ$  до  $20^\circ$ , причиняли немало страданий. Так как в Роттердаме за ремонт запросили слишком высокую цену, то, переждав шторм, мы перешли в Гавр, где и чинились с 15 ноября 1909 г. по 26 января 1910 г. На дальнейшем пути суда экспедиции имели стоянки: в Алжире, Порт-Саиде, Измаилии, Суэце, Джибути. Выйдя из последнего порта 23 марта, ледоколы направились в Коломбо, это был самый продолжительный переход за все южное плавание, он продолжался целых шесть суток. Следующими местами остановок были: Сабанг (остров у северной оконечности Суматры), Сингапур, Сайгон, Камран, Амой и Шанхай. 3 июля оба ледокола благополучно прибыли во Владивосток.



Офицеры «Вайгача» в штатском в одном из портов во время похода из Санкт-Петербурга во Владивосток в 1909–1910 гг. Крайний слева – Э. Е. Арнгольд  
Из собрания Н. А. Черкашина

Вскоре после нашего прихода выяснилось, что плавание за Берингов пролив должно было состояться в этом же году и произошли некоторые изменения среди командного состава экспедиции: прибыл из Петербурга вновь назначенный начальник экспедиции Сергеев и вместо командира «Таймыра» Матисена был назначен Давыдов 2-й<sup>51</sup>.

Хотя целью предстоящего плавания было исследование части Северного Ледовитого океана, смежной с Беринговым проливом, причем зимовка являлась нежелательной, все же приходилось иметь в виду случайную возможность таковой, т. к. приближалась осень. Поэтому надо было запастись достаточным количеством провизии и других необходимых предметов. 17 августа 1910 г. экспедиция вышла в море в сопровождении транспорта «Аргунь», где находились запасы угля и пресной воды, предназначенные к перегрузке на ледоколы по прибытии их в бухту Провидения на Чукотском полуострове, т. к. на сравнительно большом переходе от Владивостока до мыса Дежнева должно было израсходоваться порядочное количество того и другого. Выдержав тяжелый шторм в Беринговом море, мы прибыли в конце августа в бухту Провидения. Произведя некоторые работы и пополнив запасы воды и топлива, в первых числах сентября мы вышли к мысу Дежнева. Северный Ледовитый океан становится доступным для плавания с освобождением ото льда Берингова пролива, т. е. с половины июля, между тем пароход «Вега», на котором совершил свое замечательное плавание в 1878 г. Норденшельд, был остановлен льдами у Колючинской губы вблизи Берингова пролива уже 17 сентября. Ввиду этого времени для наших работ оставалось весьма немного, и нужно было торопиться, чтобы не остаться зимовать где-либо на пути.

Едва мы успели стать на якорь у мыса Дежнева, как подошла байдара с чукчами, и один из них обратился к нам на чистом французском языке, прося разрешения войти на палубу. Удивлению нашему не было предела, т. к. можно было ожидать от чукчи всего что угодно, но не изысканной французской речи. И только когда этот чукча поднялся на палубу, мы могли рассмотреть его европейское лицо; по внешнему виду он очень мало походил на элегантного парижанина. Оказалось, что это был француз, который на большое пари совершал пешком кругосветное путешествие и, согласно условию, имел право для морских переездов пользоваться только самыми узкими проливами. Он уже прошел от Парижа на восток всю Европу и Азию и теперь ждал оказии переправиться через Берингов пролив в Америку, продолжать свое путешествие. Думая, что мы пойдем на Аляску, этот француз просил нас взять его пассажиром, т. к., живя у чукчей около двух недель, он никак не мог переправиться на другой континент.

<sup>51</sup> В марте 1910 г., во время стоянки в Порт-Саиде, командира «Таймыра» капитана 2-го ранга Ф. А. Матисена сменил капитан 2-го ранга А. А. Макалинский (официально вступил в должность 5 апреля 1910 г.). Старший лейтенант Б. В. Давыдов вступил в командование «Таймыром» 14 августа 1910 г. (назначен Приказом по Флоту и Морскому ведомству № 213 от 28 августа 1910 г.). – *Сост.*

К сожалению, мы не могли исполнить этой просьбы, но зато ему удалось уйти на другой же день на американской моторной шхуне.

Американцы часто посещали нашу далекую северо-восточную окраину, причем, не к чести их будь сказано, они не только занимались хищническими способами пушного промысла, но и систематически спаивали обитателей Крайнего Севера, которые очень падки до спиртных напитков и за бутылку виски или водки готовы отдать все что угодно. Для примера скажу, что как-то к нам на корабль чукчи привезли роскошную шкуру белого медведя, мы стали предлагать за нее чай, сахар, табак, но владелец не соглашался променять ее на эти вещи. Тогда мы спросили, что же он, наконец, хочет за нее получить, и он совершенно определенно ответил: или 200 долларов, т. е. 400 рублей на наши деньги, или же одну бутылку водки. Ни того, ни другого мы дать не соглашались, и сделка не состоялась. Американцы, конечно, в этом отношении не стеснялись и, несмотря на строгое запрещение как их правительства, так и нашего, тайком провозили спирт и водку в банках из-под бензина или керосина и за цену, подобную только что указанной, приобретали шкуры белых медведей, голубых и белых песцов и других полярных зверей.

Программа наших работ требовала точного астрономического определения мыса Дежнева. В этом отношении нас преследовала неудача, т. к. в течение целой недели мы не могли дожидаться ясного неба для звездных наблюдений. Наступило уже 10 сентября, когда наконец мы смогли двинуться дальше. Это был наш первый выход в Северный Ледовитый океан, и нельзя сказать, чтоб он встретил гостеприимно своих новых знакомых. Не успели мы пройти и 30 миль, как стал появляться довольно густой лед, повалил хлопьями снег и температура упала ниже нуля. Ко всему этому присоединилось еще повреждение в котлах ледокола «Таймыр», и начальник экспедиции решил повернуть обратно, тем более что владивостокские инженеры еще до нашего ухода не ручались за прочность котлов на «Таймыре» и требовали замены их новыми.

При обратном плавании сильные ветры и бури вынуждали нас часто заходить в бухты, расположенные по берегу Берингова моря. С 3 по 10 октября ледокол стоял в Петропавловске-на-Камчатке, а 20 октября вернулся во Владивосток, выдержав в Охотском море сильнейший шторм.

Проведя зиму во Владивостоке, где был произведен капитальный ремонт котлов «Таймыра», экспедиция 22 июля 1911 г. вышла в Ледовитый океан.

Задача экспедиции в текущем году заключалась в описи и съемке берегов северо-восточной части Азии от Берингова пролива до реки Колымы, а если представится возможность, то и до устья реки Индигирки. Попутно нужно было произвести возможно полное изучение моря на этом протяжении как в физико-географическом, так в гидрологическом и биологическом отношениях. Японское море встретило нас не особенно гостеприимно, и в течение целых суток нам пришлось держаться против волны. Только к утру 24 июля представилась возможность лечь на курс для прохода Сангарским проливом между островами Японии в Тихий океан. К сожалению, этот красивый пролив, окаймленный с обеих сторон высокими конусообразными горами, мы прошли в густом тумане. Проходя вдоль вулканической гряды Курильских островов, составляющей продолжение Японии и непосредственно примыкающей к вулканическому полуострову Камчатке, мы производили всевозможные гидрологические наблюдения, интересуясь главным образом температурой моря на различных глубинах, и добыли ценные сведения, выяснившие нам обмен воды между холодным Охотским морем и сравнительно теплым Тихим океаном.

Во время остального перехода до бухты Провидения остается лишь отметить удивительно сильную флюоресценцию Берингова моря 1 и 2 августа между 60–63° сев. шир., т. е. уже сравнительно высоко на севере. Мне лично еще никогда не приходилось видеть такого свечения даже в тропических морях: буквально все море горело огнями, и иногда на расстоянии нескольких кабельтовых от корабля появлялись целые огненные площади довольно больших размеров. Свечение это в северных морях производится распространенными там в громадном количестве маленькими рачками, мизидами, менее 3 см длиною, которые служат, между прочим, пищей огромным гренландским китам.

Еще в 1780 г. миссионер Фабрициус, живший долго в Гренландии, указывал на то, что эти маленькие ракообразные составляют главную пищу такого огромного млекопитающего. Тот удивительный факт, что такое маленькое животное может доставлять достаточную пищу и материал для отложения жира у кита, объясняется нахождением в море несметных масс этих рачков, так что киту достаточно открыть пасть, чтобы вместе с водой получить очень большое количество питательного материала. Связь между мизидами и китами отлично известна всем китобоям, которые, как мне самому пришлось наблюдать, плавая в другой северной экспедиции в 1903 г. у берегов Новой Земли, в западной части Ледовитого океана, забрасывают тралы, и если мизиды не попадают, то они спокойно идут дальше. При нахождении же их в большом количестве продолжают крейсировать в этом районе и редко ошибаются в расчете.

5 августа мы пришли в бухту Провидения и, взяв полный запас угля и пресной воды, 10-го вышли в Ледовитый океан. Обогнув мыс Дежнева, мы стали на якорь у селения Угелен. Это самое большое

чукотское селение по побережью Ледовитого океана, которое служит главным центром торговых сношений с американцами. Несмотря на частые посещения американцев, к чукчам культура не прививается: живут они в юртах, покрытых оленьими шкурами, грязь внутри отчаянная, все пропахло ворванью, мытья они совершенно не признают, а если слой грязи делается слишком большим, то ее просто соскабливают ножом. Между тем они необычайно падки ко всяким украшениям, особенно женщины; лица грубо татуируются, в волосы вплетаются всевозможные блестящие безделушки, на шею надеваются бусы из разноцветных крашеных камней. Самое большое их несчастье – это беспредельное пристрастие к спирту: чукча в пьяном виде – форменный зверь, из-за лишнего стакана водки он готов убить отца, мать и кого угодно. Зато рядом с царящей первобытной примитивностью и грязью во многих юртах можно найти граммофон, примус, автоматическую зажигалку, самопишущие перья, а у одного из чукчей мы даже видели пишущую машину. Конечно, он был совершенно неграмотен, знал два-три слова по-английски, но ему очень нравился процесс печатания, и он часами проводил время за этим занятием, технически владея машиной очень хорошо.

По своему образу жизни чукчи разделяются на кочующих между рекой Анадырь и Чаунской губой и оседлых, живущих по побережью Северного Ледовитого океана.

Оседлые чукчи главным образом занимаются охотой на белых медведей, песцов, моржей и даже китов. Они великолепные моряки и на своих легких байдарках, сделанных из моржовой кожи, пускаются в далекие походы по морю, прекрасно пользуясь условиями окружающей их природы.

В настоящее время чукчи обитают в северо-восточной оконечности Азии от Чаунской губы до Берингова пролива, с одной стороны, и от Анадыря до Ледовитого океана, с другой. Названия двух рек, Большая и Малая Чукочья, впадающих с западной стороны в устье Колымы, заставляют предполагать, что некогда чукчи занимали гораздо большее пространство и что ленские казаки, заняв берега Колымы, вытеснили их оттуда. Такое предположение совпадает и с преданиями, сохранившимися у жителей Колымы, о частых опустошительных набегах чукчей на первые русские поселения на левом берегу реки. Этнографическое происхождение чукчей не вполне выяснено, но все данные говорят за то, что они родственны североамериканским эскимосам, а последние, как известно, ведут свое происхождение от представителей красной расы – индейцев.

Простояв несколько часов у селения Угелен, где был определен астрономический пункт и поставлен приметный знак, мы снялись с якоря и пошли далее на запад. Погода нам благоприятствовала: было ясно и тепло, а на горизонте не виднелось ни одной льдинки. Только сделав примерно 300 миль, около мыса Северного мы встретили довольно густой, но все же мелко раздробленный лед, не препятствовавший кораблям идти точно по курсу. На некоторых больших льдинах виднелись моржи, которых появление кораблей нисколько не тревожило, и они спокойно продолжали лежать, не обращая на нас никакого внимания. Только выстрелы наших охотников заставляли их нырять в воду. Полоса льдов оказалась небольшою, и мы через 2 ч вышли на чистую воду. Нужно заметить, что в смысле скопления плавучих льдов мыс Северный считается одним из самых неблагоприятных пунктов восточной части Северного Ледовитого океана, т. к. конфигурация берегов и господствующие ветры способствуют накоплению их в этом месте.

Производя съемку с определением астрономических пунктов в наиболее приметных местах и научное исследование моря, мы продвигались медленно вперед, делая миль по 50–60 в сутки, в кардинальном направлении на запад. При ясной погоде днем температура<sup>52</sup> доходила до +10°, падая по ночам до –3,75° и 5°. В то время как один корабль шел вблизи берега, исключительно занимаясь съемкой и производя промер, другой, идя параллельным курсом, но мористее, т. е. дальше от берега, ежедневно делал один или два курса по меридиану на север: во-первых, для освещения рельефа дна, а во-вторых, для рекогносцировки распространения полярных льдов. Однако льдов мы не видели.

20 августа наши корабли подошли к мысу Шелагскому, на 70° сев. шир. с минутами. Это наиболее выдающаяся к северу оконечность материка на его протяжении между мысом Дежнева и Колымою. Шелагский мыс представляет из себя высокий гранитный массив, отвесно спускающийся в море, наподобие мыса Нордкап в Норвегии; ни на его вершине, ни на низменной части берега не было следов снега. От этого пункта океан вдается далеко в материк, образуя большую Чаунскую губу километров 90 шириной и 150 длиной. Мыс и губа получили свое название от существовавшего, по чукотским преданиям, древнего племени шалагов, или, как их чаще называют чукчи, чаванов. Много лет уже тому назад это племя частью ушло вдоль морского берега на запад, а частью – на какие-то неведомые земли, расположенные на севере. На следующий день «Таймыр» занимался обследованием Чаунской губы, «Вайгач» же был послан на север по меридиану, чтобы узнать о состоянии льдов. Мы прошли около 200 километров, но льда нигде не встретили. Переход от мыса Шелагского к устью Колымы был для нас несколько неудачным: «Таймыр», держась слишком близко к берегу, сел на мель, и с «Вайгачом»,

<sup>52</sup> В книге Э. Е. Арнольда издания 1929 г. температура указана как в градусах Реомюра, так и в градусах Цельсия (1 °R = 1,25 °C). В ряде случаев не отмечено, в какой именно системе измерения приводятся данные. В настоящем издании градусы Реомюра переведены в градусы Цельсия. – *Сост.*

поспешившим к нему на помощь, случилось то же самое. К ночи оба ледокола благополучно сошли с мели, а утром 22 августа продолжали свой путь к устью Колымы, куда и пришли в 8 ч вечера. Уже с 4 ч дня на расстоянии 100 километров от устья вода стала преснеть, а температура ее подыматься. К сожалению, в самую Колыму войти нам не удалось, т. к. обширный бар преграждал нам путь, и мы принуждены были стать на якорь у мыса Медвежьего, в 40 километрах от устья. Несколько лет тому назад старший лейтенант Г. Я. Седов, погибший потом в экспедиции к Северному полюсу (20.II.1914), сделал промер устья Колымы<sup>53</sup>, но за недостатком времени не успел точно обследовать фарватер и поставить достаточное количество знаков, поэтому мы и не рискнули идти со своими кораблями туда.

Колыма, так же как и Индигирка, берет свое начало в Становом хребте и течет на протяжении 1600 километров, впадая на 69°40' сев. шир. тремя рукавами в Северный Ледовитый океан. Как и все большие сибирские реки, она ежегодно выносит громадное количество плавника, т. е. деревьев, из беспредельной сибирской тайги. Эти деревья несутся течением реки с большой скоростью и на перекатах и бесчисленных отмелях громадной реки, толкаясь друг о друга, совершенно обтесываются и, дойдя до устья, представляют из себя совсем готовый строительный материал, который, к сожалению, никем не используется. Затем частью береговым прибоем, частью льдинами, а частью и самой рекой он выносится в океан, и очень далеко от берега, на пустынных островах Северного Ледовитого океана, в высоких широтах можно встретить много этого леса. Часть его, совершая далекое путешествие, выносится к берегам Гренландии и Северной Америки; это, между прочим, послужило для Де-Лонга и Нансена одним из доказательств существующего якобы в Ледовитом океане определенного течения и – в связи с последним – дрейфа льдов через полюс или вблизи него. Это предположение для Нансена, как на грех, случайно подтвердилось еще тем, что остатки раздавленного льдами севернее острова Врангеля в конце 70-х годов прошлого столетия корабля Де-Лонга «Жаннетта» были найдены на западном берегу Гренландии. Как выяснили наблюдения позднейших экспедиций, в том числе и нашей, никакого такого определенного дрейфа не существует. Впрочем, в этом убедился и сам Нансен в своей пешей экскурсии с «Фрама» к Северному полюсу<sup>54</sup>. Во время стоянки вблизи устья Колымы несколько человек с «Вайгача» отправились на моторном катере в устье Колымы, чтобы проверить фарватер, т. к. на следующий год предполагалось отправить туда пароход с грузом из Владивостока. Кроме того, намеревались произвести сбор зоологических и ботанических коллекций на берегу. Путешествие это было сопряжено с большими неприятностями; некоторые поставленные Седовым знаки были, по-видимому, снесены, кроме того, благодаря движению льдов и наносам фарватер изменялся. Туда мы еще добрались сравнительно благополучно, т. к. было ясно и тихо, но на обратном пути посвежело, пошел дождь с туманом, приметных мест не стало видно, на баре развело порядочную волну, и мы раз 20 садились на мель, причем приходилось всем раздеваться, влезать в воду и стаскивать мотор. Температура воды и воздуха при этом не превышала +1,25...+2,5°.

Наконец, окончательно сбившись с пути, мы решили заночевать. К утру еще более засвежело, но зато прояснило, и мы кое-как добрались до корабля, голодные, прозябшие и промокшие до костей.

Зато нам удалось собрать довольно интересную коллекцию и, главное, посетить небольшой поселок русских, приблизительно в километре от устья вверх по реке. Более убогого и жалкого поселения мне никогда не приходилось встречать. Сами жители говорили, что они забыты Богом и людьми, и возразить на это, к сожалению, ничего нельзя было. Сами себя они считают русскими, говорят по-русски, немного шепелявя, как вообще говорят в Северо-Восточной Сибири и на Камчатке. По типу представляют из себя смесь чего-то чукотского, монгольского и русского, по-видимому, это потомки русских ссыльных, вступавших в браки с чукчанками или колымскими казачками, а затем, отбыв срок своей ссылки, бросавших жен и детей на произвол судьбы. Живет их приблизительно около 10 семейств, занимаются они охотой и звериным промыслом, но все у них делается самыми примитивными способами. Зверей и птиц они больше ловят капканами и сетями, белых медведей бьют рогатинами, т. к. на весь поселок имеются только два кремневых ружья. В довершение всего изредка на них делают набеги чукчи и отбирают шкуры пушного зверя, но немногим были лучше и наезды нижнеколымских купцов или начальства в лице казачьего урядника. Купцы обманывали их во всем, променивая 400 граммов кирпичного чаю на шкуру белого песца, 800–1200 граммов чаю или сахару на голубого песца или соболя, а шкура белого медведя оценивалась в куль ржаной муки. Урядник поступал еще проще: он ничего не давал, но зато брал. Когда жители увидели нас в военной форме, вооруженных охотничьими ружьями, то сначала чрезвычайно испугались и, вероятно, решили про себя, что эти оберут их до нитки. Однако очень скоро первоначальный испуг сменился самым искренним расположением, в особенности когда мы отдали им всю нашу провизию: папиросы, чай, сахар. Один из нас подарил свой винчестер с сотней патронов. Они настолько были всем этим тронуты, что некоторые начали плакать, а один старик заявил, что за всю

<sup>53</sup> Г. Я. Седов в 1909 г. возглавлял экспедицию по обследованию реки Колымы. – *Сост.*

<sup>54</sup> Течение с востока на запад в восточной половине Северного Ледовитого океана, несомненно, существует, но проходит оно не через полюс, а довольно далеко от него, ближе к берегу Азии, чем к полюсу. – *Ред.* По современным данным, «в Северном Ледовитом океане... преобладающим типом поверхностных течений является медленное движение вод с востока на запад от берегов Азии через Северный полюс к берегам Гренландии» (Зубков А. Е. Все о море. Киев, 1986. С. 131). – *Сост.*

свою долготлетнюю жизнь он впервые видит добрых людей. Несмотря на свою бедность, вернее нищету, они настояли, чтобы мы выпили у них чая, и должен сознаться, что мы встретили у них самое радушное, сердечное гостеприимство. Они были готовы поделиться с нами всем, что у них было, включая и то, что получили от нас. Во время чаепития они с большим интересом расспрашивали о России, т. к. не имели ни малейшего представления о жизни своего государства. Когда мы заявили, что с будущего лета к ним будет ежегодно приходить пароход, который станет привозить все необходимое, то их восторгу не было конца. На прощанье они просили нас записать все, что им необходимо, и это было в точности нами исполнено. Мы их не обманули, и на следующий год в устье Колымы был отправлен пароход из Владивостока, который привез им все, что они просили. Вообще, с 1912 г., после нашего похода между Владивостоком и Колымой, установились правильные рейсы<sup>55</sup>.

Звездные наблюдения для астрономического пункта и другие работы задержали нас до 26 августа. Некоторые мысы из-за скверной погоды все-таки остались астрономически не определены, и поэтому начальник экспедиции решил повернуть обратно к мысу Дежнева, отложив дальнейший поход на запад к устью Индигирки; кроме того, он хотел исполнить пожелание Главного гидрографического управления – послать хотя бы один корабль к острову Врангеля для его обследования ввиду того, что существование этого острова до сих пор казалось сомнительным. Выполнить эту задачу он предложил командиру «Вайгача», обусловив в случае встречи трудно проходимых льдов отнюдь не форсировать, а оставаться все время в сфере действия радиотелеграфа. Несмотря на то что такие условия стесняли свободу действия, все же весь личный состав корабля обрадовался предстоящему плаванию к Земле Врангеля, т. к. недавно было доказано, что этот остров в действительности существует, и американскому кораблю «Роджерс» удалось даже посетить его.

История Земли Врангеля такова. Уже давно ходили слухи о том, что на северо-запад от Берингова пролива существует какая-то земля, а у чукчей об этом было много всевозможных преданий.

Ф. П. Врангель в 40-х годах<sup>56</sup> во время своих исследований побережья Азии от Колымы до Колючинской губы неоднократно слышал от чукчей, что на север от мыса Якан есть большой остров, который бывает виден летом в ясные дни. Они так точно и определенно указывали Врангелю направление, в котором нужно искать этот остров, что он даже нанес на карту его предполагаемое местоположение. К удивлению, как потом оказалось, место это было довольно точным.

Впервые после Врангеля подтвердил существование острова на северо-запад от Берингова пролива капитан английского флота Келлет, посетивший эти места в 1849 г. в поисках экспедиции Франклина. Но более достоверные сведения о существовании Земли Врангеля сообщил американский китобой Лонг в 1867 г. Его донесение по этому поводу гласит следующее: *«Во время моего плавания в Северном Ледовитом океане я увидел землю, не обозначенную ни на одной карте. Впервые эта земля была замечена со шхуны „Нил” под вечер 14 августа. На следующий день я приблизительно определил ее на 70°46' сев. шир. и 178°30' вост. долг. от Гринвича. Низменная часть земли была свободна от снега и казалась зеленой; между берегом и шхуной плавал разбитый лед. Я мог бы без большого риска для корабля достичь берега, но так как в том месте не было никакой надежды встретить китов, то я не счел себя вправе терять времени для подхода к берегу. 15 августа был ясный день, и мы могли прекрасно видеть восточную окраину; в глубине же земли, приблизительно на 180-м меридиане, возвышалась конусообразная гора, имевшая вид потухшего вулкана, высотой около 800 метров. Насколько земля эта простирается на север, сказать трудно, ее конца я, во всяком случае, не видел, так как все время в этом направлении тянутся горы»*. На основании этого Лонг делает вывод, что виденная им земля есть, по всей вероятности, полярный континент, соединяющийся с Гренландией. Он считает его малодоступным для мореплавателей из-за льдов, редко покидающих эти берега.

В 1881 г. для розысков экспедиции американского лейтенанта Де-Лонга на «Жаннетте» американцы послали крейсер пограничной стражи «Роджерс» под командой лейтенанта Берри, которому было поручено осмотреть подробно Землю Врангеля и соседний остров Геральд, т. к. предполагали, что замерзшую во льдах «Жаннетту» должно было дрейфовать мимо Земли Врангеля и Де-Лонг, наверно, оставил там какие-нибудь сведения о себе. Около 1 сентября крейсеру «Роджерс» удалось подойти к южной оконечности Земли Врангеля. Для исследования этого острова были организованы три партии: одна на шлюпке должна была идти вдоль берега, а две другие – на самый остров. В одной из береговых партий находился сам Берри. Он прошел вглубь на север около 30 километров и поднялся на самую высокую вершину, названную им Берриспик. С этой вершины он убедился, что Земля Врангеля – остров и никаких признаков другой земли, кроме соседнего острова Геральда, нет. Затем Берри исследовал остров вдоль и поперек, но следов пребывания людей не нашел<sup>57</sup>. Этим исчерпывались все существовавшие до

<sup>55</sup> В 1911 г. из Владивостока в устье Колымы ходил пароход Добровольного флота «Колыма». В 1912–1913 гг. – пароход «Котик» (впоследствии переименован в «Ставрополь»). В 1914 г. – «Колыма» (остался на зимовку). В 1915–1917 гг. – «Ставрополь». В 1919 г. «Ставрополь» совершил неудачный рейс, зазимовав в Колючинской губе. Рейсы возобновились с 1923 г. – *Сост.*

<sup>56</sup> Экспедиция Ф. П. Врангеля проходила в 1821–1823 гг. – *Сост.*

<sup>57</sup> Это неверно. Экспедиция «Роджерса» заметила на Земле Врангеля следы людей и нашла флашток с остатками флага Северо-Американских Соединенных Штатов, а также бутылку с записками в ней с указанием места, где спрятан провиант побывавшим здесь 12 августа 1881 г. пароходом «Корвин» под начальством капитана К. Л. Купера ради отыскания следов судна

нашей экспедиции сведения о Земле Врангеля.

1 сентября в 8 ч 45 мин вечера «Вайгач» снялся с якоря и лег на курс, ведущий к юго-западной оконечности острова Врангеля. Льда не было видно, дул легкий юго-западный ветер. Нам нужно было пройти всего 100 миль, т. е. 10 ч ходу по чистой воде, но никто из нас не был уверен, удастся ли достигнуть этого малоисследованного острова, т. к. было известно, что льды редко допускают приблизиться к его берегам.

Ввиду того что на этом пути никогда еще не производилось никаких гидробиологических исследований моря, мы решили через каждые 30 миль делать полную гидрологическую станцию. Окончив благополучно первую станцию около 1 ч ночи, мы продолжали наш путь на север. С каждым оборотом винта сердце билось все сильнее и сильнее; хотелось поскорее увидеть берега малодоступной земли. Но не прошло и часа, как мы вошли в порядочную ледяную полосу, в которой попадались обломки мощного многолетнего льда. Благодаря темноте получалось ложное представление о встречающихся льдах: на горизонте появлялись как бы громадные поля и даже целые ледяные горы, которые временами создавали грустное впечатление, что нам никогда не добраться до столь желанного острова. Однако к 4 ч утра лед стал редеть, а в 5 ч представилась возможность сделать вторую гидрологическую станцию, давшую много ценного научного материала.

Еще стоя на якоре во время станции, мы увидели на рассвете, как из медленно расходящегося тумана стали появляться покрытые снегом вершины гор. Море было совершенно свободно ото льда, и около 8 ч утра мы подошли к самой южной оконечности острова и стали двигаться вдоль берега, производя съемку. Окончив съемку его южной части, мы стали огибать остров с западной стороны, но пошел густой снег, продолжать съемку было невозможно, и «Вайгач» стал на якорь у самого западного мыса острова, в 300 метрах от берега.

Не успели еще отдать якорь, как на самом мысу появились два больших белых медведя, с любопытством смотревших на невиданное до сих пор зрелище. Немедленно спустили вельбот, медведи продолжали стоять и сосредоточенно смотреть. Ни лязг травящегося якорного каната, ни шум и суeta на вельботе их нисколько не смущали. Несколько человек отправилось на берег, и оба медведя были убиты еще со шлюпки. Они оказались довольно внушительных размеров: длина одного была 1 м 45 см, а другого 2 м 55 см. Сняв с них шкуры, мы уже вечером за ужином с большим удовольствием ели медвежьи бифштексы, т. к. после неимоверно надоевших консервов и солонины свежая медвежатина показалась настоящим деликатесом.

В то же утро была свезена партия на берег для магнитных и астрономических наблюдений и сбора коллекций. На корабль она возвратилась только после полудня следующего дня. Наибольший интерес представляла собою геологическая разведка; я называю ее так потому, что за одни сутки, кроме беглого осмотра, ничего нельзя было сделать.

Однако же нам удалось найти много окаменелостей, раковин разных видов, отпечатков растений. Все указывало на то, что некогда здесь был если не вполне тропический, то, во всяком случае, более теплый климат, а в обнаженных пластах одной горы в глубине острова, километрах в 20 от места нашей стоянки, мы обнаружили большие залежи каменного угля<sup>58</sup>.

Окончив свои работы, в 3 ч дня 4 сентября мы отправились дальше продолжать обход острова, сделав только кратковременную остановку у самой северной его оконечности, где поставили на довольно высокой горе железный знак с медной доской. На этой доске были выгравированы по-русски и по-английски год, месяц и число нашего посещения острова<sup>59</sup>. До самого горизонта мы не видели льда, но за недостатком времени продолжить рейс на север нам не удалось. «Вайгач» был первый корабль, которому удалось обойти с севера острова Врангеля и Геральд и точно нанести их на карту.

Отсюда мы пошли на соединение с «Таймыром» в Колючинскую губу и в середине октября благополучно возвратились во Владивосток на зимовку.

По приказанию начальника Главного гидрографического управления во Владивостоке осталось лишь самое необходимое число командного состава для наблюдения за текущим ремонтом и общим порядком на судах экспедиции, а остальные были командированы в Петербург для усовершенствования по разным

«Жаннетта». На обратном пути, к сожалению, «Роджерса» постигло несчастье: он сгорел в бухте Св. Лаврентия. Экипаж с трудом спасся на берег и вернулся на родину, потеряв всего одного человека. – Ред.

<sup>58</sup> Советский полярный исследователь А. И. Минеев, бывший начальником острова Врангеля с 1929-го по 1934 г., пишет: «Характерно, что находка каменного угля на острове не подтвердилась, хотя в течение трех лет там работали советские геологи. Возможно, что позднейшие исследователи не нашли этого месторождения или Э. Арнгольд сделал ошибочное заключение о находке каменного угля» (Минеев А. И. Остров Врангеля. М.–Л., 1946. С. 30). – Сост.

<sup>59</sup> «Относительно места установки знака Э. Арнгольд ошибается. Участники экспедиции поставили знак не на северном берегу, а на западном – у мыса Фомы. У этого мыса внизу на Косе спустя 20 лет лежала упавшая конусообразная ферма, собранная из угольного профилированного железа. Автор видел этот знак. Когда на складах фактории не хватало железа для подпозковок, эскимосы отрывали от знака куски нужных размеров, выравнивали их и ставили это железо на полозья нарт. Никто другой, кроме моряков „Вайгача“, установить этот знак не мог. Кроме того, на северном берегу нет „довольно высокой горы“ близко к берегу. Берег там низменный, а горы удалены от берега не меньше чем на 10 километров. И наконец, судя по линии глубин, измеренных „Вайгачом“, он к северному берегу близко не подходил. Э. Арнгольд не приводит координат места установки знака; отсюда можно сделать вывод, что он указывает место по памяти, а память, как известно, инструмент не очень точный. Координаты знака, указанные другими источниками (70°51'44" N 178°46'18" E от Гринвича), подтверждают, что знак установлен на западном берегу вблизи мыса Фомы» (Минеев А. И. Указ. соч. С. 31). То же место установки знака приводится и в работе Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого: «Стоянка у мыса Фомы продолжалась до второй половины дня 17 сентября. Неблагоприятная погода так и не позволила выполнить звездных астрономических наблюдений, и пришлось ограничиться определением пункта по солнцу. На этом месте была установлена металлическая пирамида высотой 10 метров. Это был первый навигационный знак на острове Врангеля» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах. СПб., 2013. С. 103). – Сост.



специальностям: работать в физической обсерватории в Павловске, в Пулковской астрономической обсерватории, в Морской академии. Я же был командирован на юг Франции и в Италию для занятия гидрологией и морской зоологией.

Только в середине мая мы вернулись из своих командировок во Владивосток с новым запасом знаний, сил и энергии для возобновления работ нашей экспедиции, которой было предписано уже больше не возвращаться во Владивосток, а идти в Александровск-на-Мурмане.

## Глава II Работы экспедиции в 1912 г

За все время существования мореплавания в первый раз кораблям удалось проникнуть так далеко в Северный Ледовитый океан к западу от Берингова пролива. До 1911 г. ни одно судно не проходило далее мыса Сердце-Камень, т. е. на 150 километров западнее мыса Дежнева. Правда, история мореплавания называет людей, прошедших морским путем от Тихого океана до устьев Лены, но их корабль был раздавлен льдами у островов Жаннетта и Генриетта. Это был пароход «Жаннетта» экспедиции Де-Лонга. Судно погибло 12 июня 1881 г. Экипажу, как известно, удалось пройти пешком, таща за собой сани и шлюпки, а затем на шлюпках к острову Беннетта, оттуда же к Новосибирским островам, мимо северо-западной оконечности острова Васильевского. На полпути оттуда к устью Лены шлюпки в тумане разделились. Один катер с 10 человеками пропал без вести, вельбот с другими 10 под командой Мельвиля достиг одного из самых восточных рукавов дельты Лены, и все люди спаслись, катер же самого Де-Лонга с 13 человеками попал 17 сентября в один из самых западных протоков Лены, причем нужно заметить, что Де-Лонг намеренно пошел к этому протоку, т. к. на английской карте в этом месте был отмечен lighthouse, т. е. маяк. К сожалению, это была ошибка в переводе. Действительно, на русских картах времен Великой Северной экспедиции там значится маяк, но на сибирском побережье Ледовитого океана еще до сих пор «маяками» называют любой знак, поставленный казаками или промышленниками в память посещения ими данного места. Из партии Де-Лонга спаслись только двое, остальные погибли от стужи и голода. Собственноручная запись в его дневнике оканчивается 30 октября словами: «Только что рядом со мною умер от голода и истощения доктор, едва вожу карандашом по бумаге, к вечеру, вероятно, умру»<sup>60</sup>. Трупы несчастных были найдены 23 марта 1882 г. и погребены на берегу одного из рукавов дельты<sup>61</sup>.

Программа работ текущего, 1912 г. состояла в описи берега и исследованиях моря от Колымы до Лены, описи Медвежьих островов, Новосибирских островов и, по исполнении вышеупомянутых работ, если представится возможность, пройти далее на запад, в Атлантический океан. Так как, кроме исследований Северного Ледовитого океана, экспедиции в текущем году предстояло еще произвести некоторые гидрографические работы в Тихом океане, на восточном побережье Камчатки и в Беринговом море, уход кораблей из Владивостока был назначен не позже мая с таким расчетом, чтобы к 1 июля быть в бухте Провидения, а к 10 июля войти в Северный Ледовитый океан.

31 мая суда экспедиции вышли из Владивостока и через пролив Лаперуза (между Сахалином и Японией) и Охотское море пошли к восточному побережью Камчатского полуострова. Весь переход от Владивостока до Петропавловска-на-Камчатке был сделан в 5½ суток при тихой погоде, но зато в сплошном тумане.

Окончив работы в Тихом океане и в Беринговом море, мы 2 июля пришли в бухту Провидения и после пополнения запасов 8 июля вышли в Ледовитый океан. К устью Колымы мы пришли к 15 июля, совершив переход в 800 миль от мыса Дежнева до Колымы в 7 суток. Встречали дважды на пути лед, но вполне проходимый – раз у мыса Сердце-Камень, в 80 милях от Дежнева, и другой раз, как и в прошлом году, у мыса Северного. При проходе мыса Северного в 20 километрах от берега на довольно большой льдине были замечены люди, которые оказались чукчами. Они часто путешествуют таким образом, вытаскивая свои байдары на лед, пользуясь им как даровым двигателем.

Простояв сутки у Колымы, мы пошли к Медвежьим островам, находящимся в 130 километрах от последней. Погода была теплая, температура воздуха +12,5°, льдов не было видно нигде. Медвежьи острова представляют из себя небольшой архипелаг, состоящий из пяти маленьких островов. Самый большой и наиболее интересный – Четырехстолбовой, имеет приблизительно 16 километров в длину и 5–6 километров в ширину; состоит из гранита, причем на возвышенных местах видно много обломков последнего, в беспорядке нагроможденных друг на друга. Они образовались от выветривания пород; выветриванию же обязаны также и четыре высоких столба, или кекура, на вершине острова. В честь этих

<sup>60</sup> На самом деле последняя запись в дневнике Дж. Де-Лонга была следующей: «30 октября. Сто сороковой день. Ночью скончались Бойд и Герти. Умирает Коллинг» (Де-Лонг Дж. Плавание «Жаннетты». Л., 1936. С. 422). – *Сост.*

<sup>61</sup> Первоначально Де-Лонга и его товарищей похоронили на возвышенном островке, который теперь называют Америка-Хая, на берегу протоки Большая Туматская. В 1883 г. их останки были переправлены в США и похоронены в Нью-Йорке на кладбище Вудлон. – *Сост.*

столбов он и носит свое название. На острове были найдены следы медведя, но главным образом в большом количестве следы оленя. На следующий день мы устроили облаву, и нам удалось убить четырех взрослых оленей и одного теленка, которые значительно улучшили наш однообразный стол из консервов. Мясо оленя на вкус великолепно.

Описав Медвежьи острова, мы пошли к устью реки Индигирки, но, не доходя 20 километров до берега, принуждены были остановиться, т. к. глубина упала до 6 метров и приближаться к нему было уже рискованно. Вообще, в районе от Колымы до Лены мы были лишены возможности из-за малых глубин приблизиться к берегу настолько, чтобы производить съемку. Такая отмелость берегов объясняется громадными наносами, которые производит здесь целый ряд больших рек, вливающихся в Северный Ледовитый океан, но зато благодаря этому здесь не было и помину о льдах. Между тем стоило лишь немного подняться к северу, т. е. выйти из сферы действия течения этих рек, как уже начинали попадаться основательные обломки ледяных полей.

Потеряв надежду вести береговую съемку, мы пошли к Новосибирским островам, и уже подходя к самому южному из них, острову Ближнему в проливе Лаптева, отделяющем его от континента, встретили порядочное количество льда, правда, вполне проходимого не только для ледокола, но и для обыкновенного парового судна. Остров Ближний, как и некоторые другие из группы Новосибирских островов, представляет большой интерес своим геологическим строением. Ядро этих островов состоит из ископаемого льда, причем по своему микроскопическому строению этот лед не кристаллический, а мелкозернистый, гораздо мельче, чем лед фирновых полей ледников.

Данное обстоятельство указывает на то, что этот лед существует огромное количество веков и ему пришлось выдержать громадное давление. На ледяном ядре нанесен слой ила, состоящий из перегноя наземных растений и других органических остатков. Этот последний слой около 3 метров толщиной, и в нем мы нашли несколько клыков мамонта, окаменелые рога лани и отпечатки громадного и очень красивого папоротника. Следовательно, когда-то здесь был очень теплый климат.

От острова Ближнего мы подошли к следующему, расположенному несколько севернее, – Малому. В общих чертах он совершенно сходен с Ближним, только меньшего размера. Окончив его опись, мы стали подниматься дальше на север, желая подойти к самым большим островам Новосибирского архипелага: Котельному, Фаддеевскому и Новой Сибири, но густой лед преградил нам путь, и мы повернули на юго-запад, с тем чтоб описать и определить точное астрономическое место небольших островов – Столбового, Васильевского и Семеновского, лежащих между Новосибирскими островами и устьем Лены. Острова эти гористы, высоки, с крутыми обрывистыми берегами и состоят из осадочных пород, а не ледяного происхождения. От них до устья Лены мы прошли по совершенно чистой воде, не встретив ни одной льдинки, и 9 августа стали на якорь в бухте Тикси, отделяющейся небольшим полуостровом от Быковской, самой восточной протоки дельты реки Лены. Здесь мы простояли от 9 до 15 августа. За это время было совершено несколько больших экскурсий на берег, причем удалось значительно пополнить зоологическую, ботаническую и геологическую коллекции, найти много костей мамонта, разных окаменелостей и отпечатков, преимущественно тоже папоротников, наглядно подтверждающих тот взгляд, что климат здесь резко изменился.

При впадении Быковской протоки в океан есть небольшой поселок, состоящий из нескольких тунгусских семейств; к сожалению, они ни слова не говорят по-русски, и разговаривать с ними мы никак не могли. Уж на что наши матросы отличаются необыкновенным талантом изобретать своеобразный волапюк, при помощи которого они ведут длинные разговоры со всевозможными иностранцами, но тут и они не могли добиться никакого толку.

Наш корабль посетил их староста. Единственное, что он мог сказать по-русски, – «я тунгусский князь». На нем были две русские серебряные медали «За усердие» и одна золотая Северо-Американских Соединенных Штатов. В карманах у него были грамоты на медали, из которых мы узнали, что они ему пожалованы за оказание помощи экипажу погибшего американского судна «Жаннетта» экспедиции Де-Лонга<sup>62</sup>.

Мы решили угостить его шампанским. Бутылка была откупорена близ него, и пробка с шумом выскочила; он было испугался, но, когда увидел белую пену и янтарное вино с играющими в нем пузырьками воздуха, лицо его стало проясняться, а отпив несколько глотков, он уже совсем мило начал улыбаться и, опорожнив стопку, без всякого стеснения подставлял ее снова для наполнения. Выпив несколько стаканов вина, он с необычайно важным видом вышел из кают-компании.

Живут тунгусы хуже чукчей и не лучше колымских поселян, промышляя главным образом пушного зверя. Песца и горностая ловят «снастями» и «чирканами», т. е. самодействующими ловушками. Благодаря такому способу огромная часть добычи гибнет совершенно бессмысленно, т. к. съедается бродящими по тундре хищниками, полярным волком и белым медведем. Теперь тунгусы живут в устье Лены и на восток от нее по побережью Ледовитого океана до Колымы, а на запад – до реки Оленек.

<sup>62</sup> Речь идет об Афанасии Бобровском. – *Сост.*

Раньше они занимали гораздо большее пространство в Якутской области, но оттуда были вытеснены древними выходцами из монгольских степей – якутами, которые теперь окончательно завладели всей Якутской областью, оттеснив к северу вместе с тунгусами и юкагирами, омоков (почти уже вымерших), и некоторые другие племена. Кроме охоты на зверя и оленеводства, несметные рыбные богатства приносит тунгусам река Лена. Но благодаря некультурности и отсутствию путей сообщения эти богатства совершенно не используются: дивную черную и красную икру выбрасывают прямо десятками килограмм, громадных осетров вялят и делают из них юколу для корма собак. Наши матросы как-то принесли на корабль таких осетров, что наш повар пришел в восторг, и мы несколько дней вместе со всей командой лакомились великолепной осетриной и пирогами с вязигой. При существующем самом первобытном способе ловли ежегодно в низовьях реки добывается до 1600 тонн осетровой и лососевой рыбы, и все это пропадает совершенно зря.



Один из ледокольных транспортов на рейде Владивостока, 1912 г.  
*Из фондов РГАЭ*



«Таймыр» и «Вайгач» у берегового припая в районе мыса Челюскин

Ледокол «Таймыр», окончив свои работы вдоль материка, пришел к устью Лены 13 августа, и через день оба корабля пошли к мысу Челюскин, самой северной оконечности Азии. В полдень 17 августа, когда мы пересекли  $75^\circ$  сев. шир., нигде не было видно льда, но с 5 ч вечера начал показываться мелкораздробленный лед, а к 7 ч уже вошли в довольно густую полосу плавучего льда. Хотя ледоколы могли свободно идти во льду, начальник экспедиции, желая выйти на чистую воду, стал обходить его с юга, т. к. рассчитывал найти полынью под берегом, сообразуясь с указаниями Нансена и Норденшельда. Скоро мы вышли на более или менее свободную ото льда воду, но благодаря северному ветру его нагоняло все больше и больше, что заставляло нас отклоняться ближе к берегу. С имеющейся у нас морской картой Таймырского полуострова, правда, составленной еще в 1740 г. Великой Северной экспедицией, не приходилось больше считаться, т. к. по ней выходило, что мы уже давно плыли по земле. Как выяснилось впоследствии, восточный берег Таймырского полуострова был нанесен на  $2^\circ$  неверно.

С 19 по 24 августа продолжались поиски чистой воды, пока, наконец, не была усмотрена «Вайгачом» полынья, ведущая на северо-запад, по которой можно было довольно свободно двигаться в желательном направлении к мысу Челюскин. Вследствие густого тумана мы уже раньше разошлись с «Таймыром» и по радио получили от начальника экспедиции, плававшего обыкновенно на «Таймыре», следующий приказ: «Рандеву – мыс Челюскин». До 26 августа мы довольно успешно двигались вперед и достигли  $76^\circ 10'$  сев. шир., причем еще накануне, когда прояснило, открыли гористый, угрюмый берег Таймырского полуострова. К сожалению, ветер подул с северо-востока и стал прижимать нас вместе со льдами к берегу. Скоро мы очутились на пятиметровой глубине, имея сами осадку в 4 метра. Дело принимало

скверный оборот, т. к. благодаря льдам мы не могли отклониться от берега; пришлось стать на якорь и принимать на себя напор льдов, рискуя ежеминутно быть сорванными с якоря и выброшенными на берег. Температура воздуха пала до  $-8,75^{\circ}$ , отдельные куски довольно больших льдин начали спаиваться между собой, пошел густой снег – словом, получалось впечатление наступления зимы. К этим угрожающим явлениям присоединились замерзание воды в цистернах и серьезная вмятина в кормовой части судна, полученная во время удара о стоявшую на мели льдину. Было решено спуститься к югу и искать прохода между льдами мористее. На следующий день, 27 августа, мы встретили ледокол «Таймыр», и начальник экспедиции приказал повернуть обратно во Владивосток, куда мы и прибыли 10 октября, сделав за 4 месяца 11 120 миль. Итак, первая попытка пройти в одну навигацию из Тихого океана в Атлантический Северо-Восточным проходом окончилась для нас неудачей.

Благодаря исключительно суровой зиме ледоколам экспедиции пришлось в течение почти трех месяцев ломать лед в бухте Золотой Рог, в Босфоре и в заливе Петра Великого для поддержания навигации в зимнее время во Владивостокском порту, т. к. иначе полная остановка судоходства в зимнюю навигацию могла бы поставить в крайне тяжелое экономическое положение не только Приморскую и Приамурскую области, но и часть Восточной Сибири.

### Глава III

#### Работы экспедиции в 1913 г., открытие новых земель и возвращение во Владивосток

В 1913 г., окончив весной все ремонты и приемки, ледоколы экспедиции снялись с якоря и начали свой долгий путь 26 июня в 9-м ч утра. Был тихий пасмурный день, по временам накрапывал дождь. На судах все лелеяли мечту, что, пожалуй, возвращения во Владивосток больше не будет, т. к. на этот раз удастся пройти к европейским берегам. Помимо главного стремления пронести впервые, пока существует мир, русский флаг из Тихого океана через Северный Ледовитый в Атлантический, всем уже слишком надоело каждый год дважды проделывать утомительный и длинный путь почти в 3000 миль из Владивостока до Ледовитого океана. Никому и в голову не приходило, что экспедиция в навигацию текущего года сделает, пожалуй, гораздо больше открытий в географическом отношении, чем проход с востока на запад Великого Северного морского пути, т. к. в противоположном направлении этот путь был уже пройден, как известно, шведской экспедицией Норденшельда в 1878 г. Программа плавания состояла в продолжении морской описи и изучении моря от устья реки Лены вдоль восточного и северного побережья Таймырского полуострова. По исполнении этой программы мы должны были следовать далее на запад с расчетом пополнить запас угля в городе Александровске на Мурманском берегу.

В бухту Провидения на Чукотском полуострове мы пришли ночью 7 июля.

Наши старые знакомцы – чукчи, живущие здесь в количестве нескольких семейств, – явились на корабль; некоторые из них за последние годы сделали успехи в русском языке, и теперь с ними можно было кое-как объясняться. Кроме транспорта «Аргунь», в бухте стояла еще моторная шхуна «Альберт» под флагом Северо-Американских Соединенных Штатов. Шхуна эта была зафрахтована четырьмя богатыми американцами, из коих один был врач, другой ботаник, а двое других коммерсанты, решившие, в виде летнего отдыха, совершить прогулку по Северному Ледовитому океану и, соединив полезное с приятным, заняться сборами местной флоры, фауны и поохотиться на медведей. Конечной и главной целью их путешествия было посещение острова Врангеля. Сюда же они зашли исключительно для того, чтобы получить разрешение русской администрации на право беспрепятственного посещения Земли Врангеля и азиатского побережья Ледовитого океана. Такое разрешение им, конечно, дали, предупредив, впрочем, что, кроме как белым медведям, моржам и песцам, вряд ли кому придется его показывать.

Между прочим, один из американцев, именно врач из Вашингтона, оказался совершенно неожиданно для всех родственником нашего молодого мичмана, Гойнингена-Гюне; он оказался женатым на его двоюродной сестре. Во время стоянки в бухте Провидения с начальником экспедиции Сергеевым случился удар. Он остался жив, но был парализован; о продолжении плавания с таким тяжело больным начальником не могло быть и речи. Придя на следующий день в себя, он сначала высказал желание продолжать экспедицию, но, вняв доводам врачей, согласился быть отвезенным в Петропавловск-на-Камчатке на ледоколе «Вайгач», на котором он плавал в этом году. «Таймыру» он предложил идти в пост Новомариинск, где имеется ближайшая правительственная станция беспроволочного телеграфа, и отсюда снестись с начальником Главного гидрографического управления в Петербурге для получения дальнейших распоряжений относительно экспедиции. Благодаря очень свежей погоде мы не могли на «Вайгаче» доставить начальника экспедиции в Петропавловск и пошли также в Новомариинск, куда вытребовали по радио транспорт «Аргунь», на который и сдали больного.

В Новомариинске было получено телеграфное распоряжение Гидрографического управления, согласно которому исполняющим должность начальника экспедиции назначался командир ледокола «Таймыр» Борис Андреевич Вилькицкий. Ему было предложено вести экспедицию дальше по

назначению.

23 июля в полночь мы вошли в Ледовитый океан; была тихая, светлая летняя полярная ночь, льда нигде не было видно, температура воздуха +5...+6,25°. Согласно инструкции нового, молодого начальника, ледоколу «Вайгач» было предложено подняться к островам Врангеля и Геральд, а оттуда, держась возможно севернее, пройти к Медвежьим островам, где была назначена встреча с ледоколом «Таймыр», т. к. последний предполагал идти вдоль берега для производства метеорологических наблюдений в высоких слоях атмосферы. В течение целых суток мы шли на север, не встречая льда, но с 3 ч утра следующего дня стал попадаться лед, а к 8 утра мы уже встретили совершенно непроходимый, мощный, многолетнего образования полярный лед, окончательно преградивший нам дорогу к острову Врангеля. В этом для нас ничего не было удивительного, т. к. вся полярная литература говорит о малодоступности этого острова и картина, которая в 1911 г. нам представилась, не была счастливым исключением. Тогда мы решили отклониться на запад и идти вдоль кромки льда в надежде встретить полынью, идущую по направлению к острову Врангеля. К сожалению, таковой мы не нашли, но зато, пройдя около суток, увидели на горизонте затертое во льдах судно; когда мы подошли ближе, то это оказался какой-то пароход, державший, между прочим, сигналы, но из-за дальности расстояния не было возможности их разобрать. Одно было ясно, что положение этого парохода незавидное: по-видимому, он был затерт льдами и его дрейфовало вместе с ними. Мы немедленно начали пробиваться к пароходу и, хотя лед был густой и мощный, все же с большим трудом понемногу продвигались к нему.

Приблизившись на расстояние более или менее ясной видимости, нам удалось разобрать, что он держит сигнал о бедствии и несет норвежский флаг. После нескольких часов усиленной работы мы подошли к нему совсем близко, и лишь только приблизились, он отсалютовал нам своим флагом. Оказалось, что это был норвежский промысловый пароход «Кит», вышедший из Аляски на моржовый промысел. Он случайно был затерт льдом и уже две недели носился по океану, не имея сил выбраться. Кое-как нам удалось его обколоть и с большим трудом вывести на чистую воду. Ввиду того что из-за полученных им пробоин от сжатия во льдах он принужден был прекратить промысел и возвращался в Америку, мы воспользовались случаем для отправки почты своим близким и родным.

3 августа мы подошли к Медвежьим островам, где стоял уже «Таймыр». Ледоколы встретились, однако, лишь с тем, чтобы разойтись снова, т. к. было решено, что наши суда пойдут к восточному берегу Таймырского полуострова разными путями: мы на «Вайгаче» вдоль берега, по знакомому уже экспедиции пути, а «Таймыр» отправлялся к островам Новая Сибирь и Беннетта, чтоб идти оттуда на запад, к острову Преображения, возле которого и было назначено встретиться. Условились также, что встреча должна произойти между 9 и 12 августа. Идя на «Вайгаче» вдоль берега по чистой воде, мы в 6 ч утра 9 августа стали на якорь у мыса Нордвик, или Пакет, ограничивающего с юга вход в Хатангский залив, который тоже был совершенно чист ото льда. Стояла теплая, ясная погода. Какая поразительная разница с прошлым годом: как раз в этом месте в прошлом году мы встретили уже непроходимый лед, а к Хатангскому заливу совершенно не могли подойти, не видя даже берега из-за сильной пурги при 7° мороза. Подобную же картину наблюдал Харитон Лаптев во время Великой Северной экспедиции в XVIII веке, что доказывают его слова из путевых записок: «В ней льду ломаного стоит великое множество, видно якобы всякая льдина ребром».



Капитан 2-го ранга, флигель-адъютант Б. А. Вилькицкий

Окончив свои работы в Хатангском заливе в 6 ч утра 10 августа, мы пошли к острову Преображения. К 2 ч дня стал вырисовываться весьма приметный силуэт этого острова с высоким обрывистым юго-восточным берегом и совершенно низким юго-западным. Одновременно подходил и ледокол «Таймыр» с северо-запада. Таким образом, встреча наших кораблей блестяще удалась после недельной разлуки, невзирая на всевозможные случайности, с которыми обыкновенно бывает связано плавание в полярных морях. От «таймырцев» мы узнали, что им посчастливилось открыть новый остров между архипелагом Новосибирских островов и островом Беннетта.

Этот остров носит название острова Вилькицкого, в честь известного русского геодезиста и гидрографа, отца нашего молодого начальника. Остров небольшой, в поперечнике не более 2,5 километров, поднимается из моря крутыми обрывистыми скалами метров на 90, оставляя местами узкую прибрежную полосу, усыпанную красным песком и обломками изверженных пород, образующих основную часть острова. Лишь его восточный берег более пологий и покрыт, как, впрочем, и самая вершина, тундрой. На острове большое птичье население. На прибрежной полосе возле воды лежало стадо моржей голов 100, а на вершине острова прохаживался крупный белый медведь, другой, поменьше, сидел внизу, подкарауливая выпадающих из гнезд птенцов.

Подходя к острову Преображения, еще издали в бинокль мы увидели трех белых медведей и нескольких оленей. Лишь только стали на якорь, устроили облаву. Все медведи и олени были убиты для пополнения запасов свежей провизии. Закончив работы и исследования на острове Преображения, мы пошли 11 августа на север вдоль Таймырского полуострова. Льдов нигде до самого горизонта не было видно. Желая выяснить положение льдов в более высоких широтах, «Таймыр» пошел полным ходом на север, мы же, идя медленнее, производили съемку и опись берега. 12 августа «Вайгач» вошел в залив на широте около  $75^{\circ}30'$ , близ него в 1740 г. была раздавлена льдом дубель-шлюпка Харитона Лаптева. На песчаной косе у входа в залив стояла его развалившаяся поварня, т. е. домишко из плавника с основанием около 4 квадратных метров и вышиною 2 метра. Рядом с ней – полуразвалившийся знак, поставленный тоже Лаптевым.



«Вайгач», затертый тяжелыми льдами в районе острова Врангеля



Остров Генерала Вилькицкого

Часть из нас съехала на берег для сбора разных коллекций и наблюдений, а старший штурман корабля отправился на моторном катере для промера залива. Когда моторный катер подошел к противоположному берегу, то, по словам ходивших на нем, они увидели порядочное стадо моржей на песчаной косе, которое продолжало мирно лежать, нисколько не смущаясь приближением катера, и вдруг совершенно неожиданно встал лежавший недалеко от моржей белый медведь и, с любопытством глядя на мотор, начал к нему медленно приближаться, по-видимому, тоже миролюбиво настроенный. Так как у ходивших на моторе не было ружей, то они сочли более благоразумным отвалить от берега подальше. Когда катер отходил, то к первому медведю подошли еще два. Моржи продолжали совершенно спокойно лежать в расстоянии какого-нибудь метра от медведей, не выражая ни малейшего волнения или беспокойства. Это лишний раз подтвердило подмеченное Нансеном и многими другими полярными исследователями полное отсутствие какой-либо вражды между медведями и моржами. По возвращении мотора несколько человек отправились на шлюпке на косу поохотиться за медведями. Корабль должен был пройти с промером в бухту, далеко вдающуюся в глубь материка и представляющую продолжение залива, в котором мы стояли на якоре. Бухта эта на карте совсем не была обозначена. Окончив исследование бухты, командир обещал зайти за нами и взять нас с косы.

Лишь только мы высадились на берег и начали вытаскивать шлюпку, совершенно незаметно для нас подошел белый медведь и остановился на расстоянии не более 10 шагов. Наши винтовки лежали в шлюпке, и если бы он только захотел, то мог бы расправиться с нами шутя. В первый момент мы основательно струсили от такого соседства, однако стоявший ближе всех к зверю офицер схватил из шлюпки винтовку и выстрелил; медведь сразу упал мертвым. Предоставив нашему товарищу снимать шкуру со своего трофея, мы вдвоем пошли вдоль косы, по которой важно шествовал другой большой медведь к нам навстречу. Набравшись храбрости, т. к. это была далеко не первая наша охота на медведя, мы решили подпустить его возможно ближе, чтобы, во-первых, убить его сразу, не причиняя мученья, а во-вторых, снять с него моментальную фотографию. Я должен был стрелять, а мой спутник – фотографировать. Подпустив зверя шагов на 20, я выстрелил, целясь под левую лопатку, но в сердце попасть не удалось. Медведь быстро описал полный круг, встал на задние лапы и начал наступать на нас, но следующим, более удачным выстрелом я положил его на месте. За все наши полярные плавания это был единственный раз, когда нам пришлось встретить со стороны медведя намеренье атаковать. Обыкновенно раненый зверь бежит, во всех же остальных случаях, побуждаемый любопытством, он просто идет на человека без всяких внешних проявлений каких-либо неприязненных чувств. Даже самка со своими детенышами никого и ничего не боится, только разве держит себя несколько осторожней. Окончив свою охоту, мы расположились на отдых в нескольких шагах от лежащих тут же на берегу моржей, развели большой костер, старались возможно больше шуметь. Моржи продолжали мирно лежать, и ни один из них не удостоил нас даже взглядом. Тогда мы подошли к ним вплотную, сначала палкой, а потом просто рукой стали их гладить; они все продолжали дремать, только изредка подымут

голову, посмотрят, а потом снова успокоятся. В конце концов нам надоело с ними возиться, и мы вернулись к своему костру.

Наступал вечер, а корабль наш не возвращался. Постепенно начинало охватывать беспокойство, к тому же, не захватив с собой еды и теплого платья, мы к вечеру почувствовали и холод, и голод. Тщетно прождав до 11 ч, мы решили пойти на своей шлюпке под парусами во вновь открытую бухту, надеясь там встретить корабль. Когда мы в нее вошли, то были поражены ее красотой; она очень напоминала норвежский фиорд, представляя собой довольно узкий извилистый коридор, окаймленный с обеих сторон крутыми высокими горами. Местами горы непосредственно спускались в воду, местами шла низменная прибрежная полоса земли, покрытая мхом и галькой, по которой то пронесется красивый и грациозный полярный олень, то пробежит песец. Склоны же гор были положительно усеяны всевозможными птицами, как то: чайками, кайрами и гагами, прилетевшими сюда с далекого юга для летнего гнездования и вывода своих птенцов. Это был настоящий птичий базар, какой можно встретить во многих местах за полярным кругом. Мы шли под парусами около 2 ч, корабля не было видно, а бухта простиралась все дальше и дальше вглубь страны и казалась нам бесконечной. Лишь во 2-м ч ночи мы заметили вдали идущий к нам навстречу моторный катер: предзнаменование неважное, очевидно, случилось что-то с кораблем. К сожалению, наше предположение оправдалось. «Вайгач», не дойдя до конца, прошел по бухте около 30 миль. Он все время шел с промером, и глубины были от 80 до 100 метров. Вдруг совершенно неожиданно на одном из изгибов бухты он наскочил на подводный камень. К счастью, случилось это не на полном ходу и поверхность камня оказалась плоской. Это была подводная плита, так что пробоин корабль не получил и отделался только основательной вмятиной в днище. Сразу сойти с камня не удалось, а потом начался отлив, так что нужно было ждать до утра, пока снова не начнется прилив. Однако с приливом нам сняться тоже не удалось, и пришлось вызывать по радио «Таймыр», который и пришел к нам на помощь. Только через день ему удалось стащить нас. Таким образом, мы не проследили, где кончается этот красивый фиорд. Возможно, что он пересекает поперек Таймырский полуостров и сообщается с Таймырским заливом, расположенным на западной стороне этого полуострова. Вопрос крайне интересный, т. к. при наличии пролива судам, идущим Великим Северным морским путем, не пришлось бы обгибать мыс Челюскин, выдвинутый далеко к северу<sup>63</sup>. Приближалась середина августа, и мы торопились к мысу Челюскин, поэтому исследование бухты было оставлено, и мы продолжали свой путь на север вдоль восточного берега Таймыра. Так как эта бухта не значилась на карте и была нами открыта, то впоследствии по нашему ходатайству она получила название бухты Прончищевой, в честь жены Прончищева, сопровождавшей своего мужа в 1740 г. в Великой Северной экспедиции и погибшей вместе с ним от цинги во время зимовки приблизительно в этих местах.

Идя на север, мы встречали лед только вдоль берега, но море было совершенно чисто. С каждым часом мы все больше и больше приближались к мысу Челюскин, этому рубикону Северо-Восточного прохода, перевалив который пойдем к югу, и с каждой пройденной милей будет становиться более осуществимой заветная мечта всех членов экспедиции – в одну навигацию сделать переход от Владивостока через Северный Ледовитый океан в Петербург или Архангельск. Имея свободную воду в океане, мы не особенно были обеспокоены невзломанным береговым льдом, так называемым береговым припаем, будучи уверены, что всегда сможем обогнуть его мористее. Все мы по очереди, вооруженные биноклями и подзорными трубами, бегали на марс, сгорая нетерпением первыми увидеть самую северную оконечность Азии. В 8 ч вечера 19 августа открылся, наконец, давно желанный мыс Челюскин. К величайшему разочарованию, нам было не суждено в тот день подойти к нему, т. к. в расстоянии 12 миль от мыса тянулся на северо-восток до самого горизонта невзломанный гладкий лед без торосистых нагромождений, какой встречаются обыкновенно в защищенных от ветров проливах и бухтах.

Так как становилось уже темно, то мы стали на ледяной якорь, с тем чтобы на следующий день обойти этот береговой припай с севера, а затем уже склониться к югу.

На следующий день, 20 августа, снявшись с якоря, мы пошли вдоль льда на север. С полудня погода стала портиться, небо заволочло тучами, подул сильный юго-западный ветер, пошел мокрый снег.

Пройдя около 60 километров вдоль этого мнимого берегового припая, в 1 ч 5 мин пополудни на горизонте по носу корабля открылась низменная земля. Около 2 ч мы подошли к юго-восточной оконечности этой земли. Начальник экспедиции приказал произвести опись южного берега; сам же, обогнув ее с востока, пошел описывать северную сторону. Было ясно, что между Челюскиным и этой землей – пролив, в котором лед еще не успел взломаться в это лето. Вскоре с «Таймыра» было получено телеграфное распоряжение идти на северную сторону острова, но вместе с тем сообщалось, что в океане много плавучего льда и характер его совершенно уже не тот, какой нам приходилось встречать до сих пор.

Когда мы перешли на северную сторону, то убедились сами, что плавучего льда много и он состоит из обломков многолетнего полярного льда, так называемого ледяного пака, круглый год сковывающего всю

<sup>63</sup> Насколько теперь известно, такого пролива не существует, это залив. – *Ред.* Речь идет о Хатангском заливе. – *Сост.*



приполярную область Северного Ледовитого океана. На первый взгляд он казался непроходимым, но, осмотревшись, можно было заметить многочисленные полыньи, по которым представлялась возможность продвигаться на запад. Было решено, пользуясь этими полыньями, обойти остров с севера и при первой возможности склониться к югу. Около 10 ч вечера мы миновали низменный песчаный остров, но путь к югу преграждал сплошной неломаный лед. Зато на северо-запад был более или менее свободный проход. Встречающийся лед все больше и больше начинал носить характер обломков полей многолетнего набивного льда, и в эту ночь впервые за все наши плавания в Северном Ледовитом океане мы увидели большие обломки айсбергов, высота которых достигала уровня вершук наших мачт. Так как айсберги восточнее Таймырского полуострова в Северном Ледовитом океане не встречаются, то единственно, что можно было предполагать, что их принесло ветром или течением с Новой Земли или Земли Франца-Иосифа, а может быть, даже и со Шпицбергена, т. к. только на этих островах есть большие ледники, которые могут служить источником образования ледяных гор.

Меридиан мыса Челюскин был давно пройден, но на возможность свернуть к югу не было никакой надежды.

Продолжая идти на северо-запад, в 5 ч утра 21 августа слева по носу во мгле начали вырисовываться контуры высоких массивных гор, и часа через два мы шли вдоль красивой гористой, покрытой ледниками земли, продолжающейся на северо-запад до самого горизонта. К утру ветер несколько стих, небо очистилось от туч, и день обещал быть солнечным и ясным. Это давало нам возможность успешно производить опись вновь открытой земли. В 11 ч утра «Вайгач» стал на якорь, т. к. для точности съемки необходимо было определить астрономический пункт.

«Таймыр» прибавил оборотов винта и ушел вперед для дальнейшей разведки новой земли. Вполне понятно, каждый из нас стремился съехать на берег, т. к. было приятно ступить на землю, на которой еще не была ни одна человеческая нога, и притом еще в XX веке.

Ледяной припай от берега тянулся приблизительно на протяжении мили. Пришлось со шлюпок высадиться на лед, а далее идти пешком, перескакивая со льдины на льдину, что, конечно, не обошлось без приема холодной ванны.

Прибрежная часть земли была низменная, состоящая из глины, покрытой галькой и кое-где коричневым полярным мхом. Другой растительности не было никакой. Приблизительно в километре от берега поднимались горы, усеянные сплошь валунами, состоящими из твердых известковых пород.

Взобравшись на одну из первых гор, около 450 метров высотой, мы увидели бесконечный ряд гораздо более высоких гор, уходящих в глубь страны и отчасти покрытых ледниками. Некоторые из них имели коническую форму, напоминающую потухшие вулканы. Лишь только мы поднялись на первую вершину, как почувствовали порывы удивительно теплого ветра, и температура воздуха была так высока, что пришлось снять с себя кожаные куртки и оставаться лишь в одних кителях, хотя и в них было жарко. Трудно дать объяснение теплого ветра, конечно, он был местного происхождения и, весьма вероятно, дул из ущелий гор, где, возможно, находились горячие ключи, т. к. эта земля, безусловно, вулканического происхождения<sup>64</sup>.

Вернувшись на корабль, стоявший в 1½ милях от берега, и посмотрев на термограф, мы увидели, что он писал кривую температуры с периодическими подъемами до +18°, при кардинальной температуре +7 или 8° в среднем. Во всяком случае, такое тепло для 80° сев. шир., да еще в конце августа, является исключительным. С удалением от берега температура резко упала – за прекращением, по-видимому, влияния теплых береговых ветров.

Само собой разумеется, что мы не заметили никаких следов пребывания человека на этой земле. Мало даже было видно следов оленя, песка или белого медведя, этих аборигенов полярных стран.

Снявшись с якоря, мы весь день продолжали путь на северо-запад вдоль новооткрытой земли. В 11 ч вечера получили с «Таймыра» по радио сообщение о том, что он стал на ледяной якорь в 100 милях на северо-запад от нас и что земля простирается дальше в том же направлении до самого горизонта.

<sup>64</sup> Конечно, никакие горячие ключи тут ни при чем, единственным возможным объяснением этого явления может быть только фен (ветер, падающий с высоких гор вниз и нагревающийся при падении на 1° каждые 100 м; даже зимой он приходит вниз уже сухим), падающий с более высоких вершин. – *Ред.*



Обломок флагштока из бамбука, на котором был поднят русский флаг на мысе Берга Земли Императора Николая II. Фотография, сделанная Н. Н. Урванцевым по просьбе А. М. Лаврова в 1931 г.

*Из фондов РГАЭ*

В 6 ч утра следующего дня мы подошли к ледоколу «Таймыр» и стали на ледяной якорь. По счислению мы должны были находиться уже между  $81\text{--}82^\circ$  сев. шир., и действительно, произведенные здесь астрономические наблюдения дали широту  $81^\circ 18' 36''$ .

22 августа в 5 ч дня был назначен торжественный подъем флага и присоединение тем самым вновь открытой земли к территории государства. К назначенному часу офицеры и матросы, свободные от судовых служебных обязанностей, сошли на берег и выстроились на небольшой площадке, где рядом с астрономическим знаком был глубоко врыт в землю высокий бамбуковый флагшток; за неимением оркестра были использованы три экспедиционных граммофона. Вблизи был выстроен специально наряженный для этого торжества почетный караул. Начальник экспедиции, поздравившись с присутствующими, прочел следующий приказ: *«При исполнении приказания начальника Главного гидрографического управления после работ идти на запад в поиски Великого Северного пути из Тихого океана в Атлантический нам удалось достигнуть мест, где еще не бывал человек, и открыть земли, о которых никто еще и не думал. Мы установили, что вода на севере от мыса Челюскин – не широкий океан, как его считали раньше, а узкий пролив. Это открытие само по себе имеет большое научное значение, оно объясняет многое в распределении льдов океана и дает новое направление поискам великого пути...»* Далее он поздравлял личный состав экспедиции с увеличением владений государства и крупным научным открытием. Грянуло «ура», медленно стал подниматься флаг, одновременно с обоих ледоколов раздался орудийный салют и мощным эхом прокатился по вечным ледникам новой русской земли<sup>65</sup>. Затем все разошлись по своим кораблям, и в 7 ч вечера ледоколы пошли дальше на северо-запад вдоль берега по довольно широкой полынье. Параллельно с нами быстро шли целые стада белух, как и мы, по-видимому, торопившихся пробраться на запад к Атлантическому океану. К северу по всему горизонту тянулся сплошной лед.

Береговая черта вновь открытой земли изменила свое северо-западное направление на чисто северное, и конца ее не было видно. Горы перешли постепенно в плоскую низменную равнину.

Около 3 ч утра 23 августа исчезли признаки берега; по-видимому, мы достигли самой северной оконечности вновь открытой земли, сделав вдоль нее 240 миль. Вместе с берегом окончилась также и полынья, и мы вошли в густой полярный лед. Южный ветер стих, температура упала ниже нуля, между отдельными льдинами быстро начал образовываться молодой лед, благодаря чему ледоколам становилось все труднее и труднее прокладывать себе дорогу между тесно сбитыми большими кусками многолетнего льда. По горизонту на запад и на юго-запад виднелись темные облака, указывавшие на присутствие большого пространства свободной воды. Однако добраться до этой воды было трудно. В 4 ч утра начальник экспедиции приказал повернуть обратно. Место поворота по счислению находилось на  $82^\circ 20'$  сев. шир. и  $95^\circ$  вост. долг. До меридиана Земли Франца-Иосифа нам оставалось еще 300 миль, а там резко начинает сказываться влияние Гольфстрима, и в это время года была полная надежда встретить чистую воду. Но продолжать путь было рискованно, т. к. если бы мы здесь вмерзли в лед, то пришлось бы совершить путешествие вроде «Фрама» Нансена.

Вернувшись к мысу Челюскин, мы застали лед в прежнем состоянии, т. е. пролив, как нам теперь стало известно, не взломался. Решено было отправить партию к самому мысу по льду на санях. Через сутки партия вернулась и сообщила мало утешительного. Всюду и везде до горизонта был виден сплошной лед.

<sup>65</sup> В настоящее время малый низменный остров, который увидели первым, носит название остров Малый Таймыр, а второй – обширный гористый остров, на котором состоялось поднятие флага, – Северная Земля. – *Ред.* Флаг был поднят на мысе Берга, расположенном на севере острова Октябрьской Революции архипелага Северная Земля. – *Сост.*



Памятный крест в честь барона Э. В. Толля и его спутников, установленный участниками ГЭСЛО на мысе Эммелины острова Беннетта  
Из фондов РГАЭ



Мемориальная доска, размещенная на памятном кресте, поставленном на острове Беннетта

30 августа начали пробовать форсировать лед в проливе своими ледоколами, но из этого ничего не вышло: за сутки мы сделали только 5 миль и истратили при этом очень много угля, т. к. машине, конечно, приходилось все время работать полным ходом.

31 августа было приказано оставить колку льда и возвращаться обратно во Владивосток, но предварительно постараться зайти на остров Беннетта и взять там собранные в 1902 году геологические коллекции.

На переходе от Челюскина до Беннетта, несмотря на сравнительно высокие широты, мы встретили мало льда, и рано утром 5 сентября вдали в тумане стали вырисовываться горы исторического в полярных мореплаваниях острова. Из-за довольно сильной волны, идущей с юго-запада, мы стали на якорь под прикрытием острова у северо-восточной его оконечности. Ящики с коллекциями должны были находиться на южном берегу, ближе к восточной его стороне. В 4 ч дня нас съехало на берег 12 человек с двумя санями. Пройти нужно было приблизительно 17 километров; расстояние небольшое, но переход довольно неприятный, т. к. пришлось идти все время по леднику, заваленному большими валунами. Только поздно вечером мы достигли южного берега. Разбили палатку, развели костер и расположились на ночлег. К счастью, было полнолуние и светло, почти как днем.

Величественно-суровую картину представлял гористый остров с ярко освещенными лунным светом ледниками, из которых самый широкий, южный, большим ледяным языком сползал в океан.

На следующее утро довольно скоро мы нашли два больших ящика, наполненных коллекциями, правда, несколько подмоченными, но хорошо сохранившимися, на некоторых остались даже этикетки. Сейчас же двинулись в обратный путь и к сумеркам вернулись на корабль. На следующий день на высоком северо-восточном мысу, у которого мы стояли на якоре, был водружен деревянный крест, к которому прикрепили луженую доску с надписью:

Памяти погибших в 1902 году:  
Начальника экспедиции барона Эдуарда Толль,  
Астронома Фридриха Зееберг,  
Проводников Николая Горохова и Василия Протоdjяконова.  
Гид. Эксп. Сев. Лед. океана  
5 сентября 1913 г.

От острова Беннетта мы пошли прямо к Берингову проливу, рассчитывая затем пройти непосредственно в Петропавловск-на-Камчатке, где взять уголь и пресную воду, чтобы следовать дальше

во Владивосток. Однако, пройдя Берингов пролив, мы попали в ужасный шторм, произведший, между прочим, громадное разрушение на Аляске. До сих пор трудно себе представляю, как мы уцелели, т. к. в продолжение целых трех суток наши суда бросало как щепки, и, несмотря на полный ход машины, мы не могли ни управляться, ни даже держаться против волны. Этот шторм стоил нам очень много угля; и думать теперь о походе на Камчатку было нечего, а нужно было идти в ближайший порт на Аляску, чтоб хоть немного пополнить запасы. 27 сентября мы добрались до форта Сент-Майкель <sup>66</sup>, расположенного в устье реки Юкон, и оттуда дали знать по телеграфу о сделанном нами открытии большой земли и островов в Северном Ледовитом океане.

Только 12 ноября мы вернулись во Владивосток.

#### Глава IV

### Работы экспедиции в 1914 г. Плавание из Владивостока в город Ном на Аляске и оттуда к Земле Врангеля

Если открытие новых земель привлекло внимание широких кругов общества к работам и плаванию Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, то не менее примечательным и памятным может считаться и последующее плавание судов этой экспедиции в течение 1914–1915 гг., т. к. в этот раз корабли, вышедшие из Тихого океана, впервые прошли до Архангельска Ледовитым океаном.

Главная задача экспедиции в 1914 г. и заключалась в этом путешествии. Все остальные работы предписывалось производить в пределах, не мешающих преследованию главной цели.

24 июня 1914 г. в 5 ч 22 мин «Таймыр» и «Вайгач», покинув красивую бухту Золотой Рог, вышли в море. Чудная ясная погода благоприятствовала плаванию, были опущены планктонные сетки, давшие обильный улов, особенно на следующие сутки в теплых струях течения Куросиво. 26 июня мы подошли к высоким, вулканического происхождения берегам Сангарского пролива, покрытым пышной растительностью, а в 11 ч утра стали на якорь на Хакодатском рейде.

Эта неожиданная для нас остановка была, как оказалось, вызвана поломкой трюмного насоса и задержала суда экспедиции в Хакодате на двое суток. Благодаря этой случайности мы имели возможность отправиться на берег и осмотреть город.

Хакодате, подобно Владивостоку, расположен по склону горы, имеет трамвай и положительно весь залит электрическим светом. Постройки общеяпонского типа, легкие, из тонкого дерева, рассчитанные на землетрясения. Обилие магазинов производит впечатление, будто весь город только из них и состоит. Мы ездили по городу до 12 ч ночи, и почти все магазины были открыты, а в мастерских рабочие-японцы продолжали свой труд. Около 10 ч вечера, проходя мимо какой-то школы, мы заметили девочек лет 10, которым старая японка преподавала кройку; трогательно было видеть, с каким вниманием эти дети в такой поздний час слушали свою преподавательницу. Поездив по городу и зайдя посмотреть знаменитых гейш, мы решили поужинать в так называемом европейском ресторане, где, к сожалению, пришлось удовольствоваться только отвратительной ветчиной. В 1-м ч ночи мы уже были на корабле.

На следующий день я и мой соплаватель, лейтенант Транзе, были посланы от корабля с визитом к местному русскому консулу Богуславскому и агенту Добровольного флота Демби. Не зная частного адреса Демби, мы заехали в контору агентства и были поражены, что служащие в агентстве были японцы, почти ничего не понимавшие по-русски и не говорившие ни на каком другом европейском языке. Сам Демби тоже не русский, а англичанин. С большим трудом мы поняли, что Демби дома и как к нему ехать. На трамвае мы доехали до его чудеснейшей виллы, стоящей в роскошном саду.

28 июня, в день ухода из Хакодате, с утра погода уже была неважная и ожидалась в море качка, поэтому было решено заранее отказаться от предполагаемой биологической станции с тралением в Сангарском проливе. В 2 ч дня снялись с якоря и ушли из Хакодате, а в 6 ч вечера вышли из пролива в океан. Против всякого ожидания Великий океан встретил нас довольно приветливо, хотя, конечно, качало градусов на 10, но это была только зыбь, и к вечеру стало стихать.

На следующий день в 1 ч дня была устроена гидрологическая станция, причем был добыт грунт с большой глубины, но еще предстояла самая интересная работа, а именно: измерить глубину впадины Тускарора, названной так в честь датского парохода «Тускарора», прокладывавшего кабель из Америки через Японию в Австралию и на Цейлон.

Мы стравили 9000 с лишним метров, корабль сильно качнуло, проволока оборвалась, и глубомер утонул.

В дальнейшем пути на Камчатку ничего особенно интересного не произошло. На 11-й день плавания в густом тумане подошли ко входу в Авачинскую бухту и после полудня стали на якорь в Петропавловске, где уже 2 дня стоял английский крейсер «Ньюкэстль», пришедший для участия в церемонии открытия

<sup>66</sup> Сент-Майкель – это бывший русский Михайловский пост. – *Ред.*

памятника капитану Чарльзу Клерку – соплавателю Кука<sup>67</sup>. В торжестве принимали участие все жители Петропавловска, и, между прочим, для развлечения англичан была устроена общественная рыбная ловля с варкой ухи.

Через четыре дня, выполнив все дела, связанные с заходом в Петропавловск, оба корабля уже были в океане на пути в бухту Провидения, этот последний пункт цивилизации восточноазиатского побережья. Отсюда мы должны были зайти в американский порт Ном, т. к. перед нашим уходом из Владивостока канадское правительство обратилось с просьбой оказать помощь экипажу раздавленной в 1913 г. шхуны «Карлук», судна экспедиции Стефенсона, имевшей целью исследование района Ледовитого океана к северо-востоку от Берингова пролива. Корабль погиб немного севернее острова Врангеля, а экипажу удалось по льду добраться до этого острова, где и пришлось зазимовать. Командир «Карлука», капитан Бартлетт, очень известный опытный полярный мореплаватель, спутник Пири в его экспедиции к Северному полюсу, отправился в середине полярной ночи, в самом конце декабря, с двумя эскимосами на материк, благополучно добрался до чукотских поселков и летом на первой моторной шхуне достиг Америки с известием о гибели корабля и ужасном положении несчастных на необитаемом острове. Нужно было собрать более подробные сведения о месте нахождения несчастных и повидать самого Бартлетта, находившегося в это время в Номе на Аляске. Начальник нашей экспедиции и предполагал зайти в этот порт.

На пути в бухту Провидения корабли для испытания вновь установленных станций радиотелеграфа разъединились: «Таймыр» пошел в Усть-Камчатск, где и стоял двое суток, а «Вайгач» продолжал свой путь в бухту Провидения. Мы уже перешли на экспедиционную порцию, т. е. команде перестали выдавать вино, заменили его молоком и сладостями; запас же свежей провизии был сделан на все плавание, т. е. до 1 октября.

14 июля, подойдя к южной оконечности Анадырского залива, мы вошли в густой туман: в воздухе потеплело, температура воды значительно повысилась, и нам не попадалось ни одной льдинки. Это был хороший признак, подававший надежду на раннее лето в Ледовитом океане. Обычно в предыдущие годы в этих местах мы встречали много льду. На следующий день около 6 ч утра мы соединились с «Таймыром», а в 4 ч дня ясно показались мрачные гористые берега Чукотского полуострова, окаймляющие вход в бухту Провидения. На склонах гор во многих местах виднелся снег. Раздёрнулся верхний туман, показалось синее небо с высокими перисто-кучевыми облаками, и в 6 ч вечера, при ясной погоде, наши корабли ошвартовались по обе стороны стоящего в бухте на якоре транспорта «Тобол».



Памятник Ч. Клерку в Петропавловске-Камчатском, 1914 г.  
Из фондов РГАЭ

<sup>67</sup> После гибели Джеймса Кука в 1779 г. Чарльз Клерк принял начальство над всей экспедицией, он искал прохода из Великого в Атлантический океан через Сев. Лед. океан и вернулся, лишь убедившись в безуспешности поисков. Умер в виду Камчатки 2 сент. 1779 г. – *Ред.* Первоначально на месте упокоения Ч. Клерка (рядом с утраченной впоследствии могилой Л. Делиля де ла Кройера – участника экспедиции В. И. Беринга) был насыпан земляной холм, огороженный частоколом из кольев. В 1787 г. небольшую деревянную гробницу соорудили участники французской экспедиции Ж.-Ф. Лаперуза, заходившей в Петропавловский порт. 15 сентября 1805 г. новый памятник (опять же деревянный) открыли моряки шлюпа «Надежда», совершавшие первую кругосветную экспедицию Российского флота под командованием И. Ф. Крузенштерна. В 1818 г. прах Ч. Клерка был перенесен на главную улицу города. Мраморный памятник, сохранившийся до наших дней и отреставрированный в 2002 г., был установлен по просьбе Британского Адмиралтейства в 1914 г. – *Сост.*



Арка, сооруженная в Петропавловске-Камчатском для проведения торжественной церемонии  
Из фондов РГАЭ

Транспорт «Тобол» был заранее сюда выслан с запасом угля для судов экспедиции, которые он должен был снабжать вплоть до окончательного их ухода в полярное плавание.

Здесь мы застали иностранцев: на «Тоболе» с нами познакомился молодой американский зоолог, командированный нью-йоркским университетом на зимовку в Нижнеколымск для специального изучения млекопитающих. Кроме того, пришла шхуна американского промышленника Томсона, занимавшегося скупкой мехов у местных чукчей. За шкурку голубого песца он просил с нас 90 руб., а за белого 30 руб.

Около 8 ч вечера показалась шхуна под русским флагом, и вскоре на «Таймыре» появился хорошо одетый человек, отрекомендовавшийся неким Лярским. Наш новый знакомец оказался весьма словоохотливым собеседником, рассказывал много забавных вещей и, на мой взгляд, порядочно привирал. Два дня прошло в обычных судовых занятиях и кратковременных поездках на берег.

Наступило 17 июля, утро было идеальное; на небе ни облачка, температура на солнце +29°, что для Чукотского полуострова являлось палящим зноем<sup>68</sup>. Еще накануне мы небольшой компанией условились посетить чукотский поселок Имтук, расположенный километрах в 10 на юго-восток от мыса Столетия. Взяв с собой двух собак, ружья и фотографический аппарат, мы отвалили в 8 ч утра от борта «Вайгача». В бухте вода была как зеркало.

Охота началась, лишь только мы вышли из бухты Эмма, где стояли на якоре наши корабли, и вошли в бухту Провидения к селению Плауэр, расположенному на низкой песчаной косе. Птиц вообще было очень много: преимущественно кайры, чайки, буревестники, топорки двух видов и конюхи. Но все это было ничто в сравнении с тем, что мы увидели, когда подошли к мысам Лесовского и Столетия. Гранитные обрывистые берега этих мысов положительно были усеяны чайками-буревестниками, орами и топорками, но первые два рода были в преобладающем количестве. Картина была поразительная; в полном смысле слова – птичий базар. Кроме перечисленных птиц, встречались, но в меньшем количестве, бакланы, гаги-самцы в брачном оперении и гаги-самки, затем очень красивая и довольно большая совершенно белая серебристая чайка. К сожалению, ни одной из последних перечисленных птиц добыть не удалось. У мыса Столетия из кекуров образуется очень красивая арка<sup>69</sup>, а самый мыс состоит из гранитного массива.



Погрузка угля с транспорта «Тобол»

По выходе в море задул легкий ветерок, шлюпку стало покачивать на зыби, и наши псы почувствовали себя совсем неважно, но, к их счастью, мы около 1 ч дня подошли к чукотскому селению

<sup>68</sup> Обращаю внимание читателей на то обстоятельство, что термометр, выставленный на солнце, показывает только свою собственную температуру, а никак не окружающего воздуха. Если выставить одновременно на солнце несколько термометров, то все они будут показывать разные температуры в зависимости от их размеров, материала шкалы, материала резервуара, природы жидкости и т. п. – *Ред.*

<sup>69</sup> Вероятно, это не кекуры (гряды или валы в прибрежных местах у больших рек, образованные ледяными барьерами, преграждающими реку), а результат действия разрушительной силы прибою на горную породу, слагающую здесь берега. – *Ред.*

Имтук, или, как его называют американцы, Джон Голанд. Благодаря очень сильному прибою на нашей двойке не представлялось возможности высадиться на берег, почему нам пришлось прибегнуть к помощи чукчей, быстро подошедших на своих легких байдарках. Байдарки сделаны из моржовой кожи, которая легко может прорваться, и в сапогах по ней ходить нужно осторожно. Достоин упоминания их способ выхода в прибой: для того чтобы спустить байдарку на воду, они на руках подтаскивают ее к полосе прибоя, выжидают большой волны, на которую сразу и спихивают байдарку.

Из-за трудности переправы собак пришлось оставить в нашей стоящей на якоре шлюпке.

Имтук – селение сравнительно большое, состоит из 28 построек, причем часть из них юрты, в которых чрезвычайно грязно живут чукчи, но почти рядом с каждой из них – чистенький, аккуратный деревянный домик американского типа, служащий исключительно для складов разных товаров, которые привозят американцы. Иных товаров, кроме американских, мне у чукчей встречать не приходилось.

В этих домах происходит меновая торговля между американцами и чукчами, приезжающими из других поселков. Между прочим, мы здесь встретили партию чукчей с Чаплина, идущих в Анадырь, т. е. в Ново-мариинск; по-видимому, такие поселки, как Имтук, служат также для чукчей и местами остановок во время их плаваний, т. к. эти путешествия они совершают на простых китобойных вельботах. Хотели купить песцов или каких-либо других мехов, но ничего не оказалось, а за бараньи рога, которые я собрался приобрести, владелец запросил нечто невероятное: примус, 10 плиток чаю и 20 пампуш<sup>70</sup> табаку.

Что меня здесь поразило – это высокая густая трава, какой в бухте Провидения не встречалось. Расположен Имтук очень картинно, впереди лагуны у склона высокой горы.

Около 4 ч дня мы отправились в обратный путь, дав чукчам за перевоз пампушу табаку. На обратном пути зашли к чукчам, живущим на Плауэре, и съехали на берег, взявши с собой теперь и собак.

Погуляв немного и сделав несколько фотографических снимков, переправились на другую сторону, войдя в небольшую, но очень глубокую бухточку Славянка, где, подойдя на моторе вплотную к берегу, уткнулись носом прямо в снежный сугроб, из-под которого текла чудеснейшая пресная вода. Выпустив псов побегать по снегу, мы сами напились чаю, после чего в 10 ч благополучно возвратились домой.

В тот же вечер я и мичман Никольский решили попытать счастья у Томсона и отправились к нему на шхуну в надежде найти продажные меха. Как и следовало ожидать, надежды наши блестяще оправдались, и мы накупили себе песцовых шкурок. Томсона застали за ужином в компании чукчей. Он, между прочим, рассказывал, что этот Лярский есть не кто иной, как сын того самого Вонлярлярского<sup>71</sup>, который раньше имел здесь концессии, и что он работает на те же самые американские капиталы Рокфеллера и какого-то другого миллиардера. Вообще, у меня создалось впечатление, что Лярский – довольно сомнительная личность.

На следующий день стало известно, что для свидания с капитаном Бартлеттом в Ном отправится один только «Таймыр», «Вайгач» же пройдет в бухту Св. Лаврентия, место общего свидания кораблей экспедиции. По словам того же Томсона, на острове Геральд из экспедиции Стефенсона никого нет, а находилось 22 человека на острове Врангеля, из них 10 человек зимою ушли на материк и пропали без вести, а капитан Бартлетт, отправившись в июне на собаках, побывал в бухте Провидения и уехал в Ном для организации спасательной экспедиции. Между прочим, сегодня происходил пробный полет нашего гидроплана, который, к сожалению, окончился неудачей: сломался руль, и гидроплан шлепнулся в воду<sup>72</sup>.

Утро 21 июля прошло в приготовлениях к путешествию в Ном, т. к. я и мичман Никольский собирались туда съездить на «Таймыре». Около 2 ч дня «Таймыр» снялся с якоря и, выйдя из бухты Провидения, лег на курс Ном на Аляске. Погода с каждым часом улучшалась; к вечеру уже прояснилось и значительно потеплело, словом, чувствовалось, что идешь к более мягкому климату. Незаметно прошел день в беседе с любезными хозяевами – «таймырцами», и было уже поздно, когда я лег спать. На следующий день между 12 и 1 ч дня мы уже стали на якорь в Номе.

К нам сейчас же подошел моторный катер с начальником таможни и брандвахтенным врачом. После выполнения установленных формальностей начальник экспедиции, Вилькицкий, пригласил их в свое помещение. Естественно, разговор зашел о Бартлетте; оказалось, что капитан «Карлука» на таможенном судне отправился в порт Кларенс, а сегодня туда же пойдет пароход. Затем совершенно неожиданно

<sup>70</sup> Пампуша – связка листового табака. – *Сост.*

<sup>71</sup> Речь идет об одном из сыновей (Дмитрии, Георгии или Андрее) Владимира Михайловича Вонлярлярского (1852–1946) – полковника, офицера Кавалергардского полка, участника Русско-турецкой войны 1877–1878 гг., крупного новгородского помещика и промышленника, владельца золотых приисков на Урале, председателя правления Северо-Восточного Сибирского общества. В 1900–1902 гг. В. М. Вонлярлярский пытался организовать добычу золота на Чукотке. – *Сост.*

<sup>72</sup> По инициативе Б. А. Вилькицкого в 1914 г. на борт «Таймыра» приняли гидросамолет «Фарман АФ-16» – биплан, оснащенный 80-сильным мотором «Гном». В экспедиции участвовал летчик – инженер-механик, капитан 2-го ранга Д. Н. Александров. Упомянутый неудачный полет оказался единственным. Э. Е. Арнольд крайне скептически оценивал применение авиации в полярных исследованиях. 6 февраля 1914 г. он писал Л. М. Старокадомскому: «На днях получено от Жохова письмо, в котором он сообщает, что к нам хотят назначить летчика с аэропланом. Для какого это черта? Ведь все равно он никуда не полетит, а если полетит, то свернется где-нибудь, и придется его только искать. Гораздо лучше уговорить взять Кириченко [речь идет об Илье Павловиче Кириченко, студенте Горного института императрицы Екатерины II, участнике плаваний на «Вайгаче» в 1911–1912 гг.] вместо воздушного жонглера» (РГАЭ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 132. Л. 14–14об.). – *Сост.*

американцы спросили, слышали ли мы что-либо о великой европейской войне, начавшейся в субботу, 19 июля. Я прямо не поверил своим ушам и думал, что разучился понимать по-английски, но, к сожалению, я понял верно – это оказалось правдой!

Сейчас же начальник экспедиции с одним офицером съехал на берег, чтобы сделать необходимые визиты и послать телеграфный запрос в Морское министерство о дальнейшей судьбе экспедиции, а я – чтоб ознакомиться с городом и собрать последние новости о войне. Город произвел на меня хорошее впечатление: улицы выстланы деревом, дома маленькие, легкого американского типа (очевидно, привезенные из Соединенных Штатов), и масса магазинов, преимущественно меховых, колониальных и ювелирных. На улице подошел ко мне человек, отрекомендовавшийся профессором Петербургского горного института, приехавшим сюда для изучения золотопромышленного дела. Фамилии его я не разобрал, а благодаря его молодости и немного странному произношению он мне показался несколько подозрительным, но из разговора выяснилось, что он сын петербургского психиатра Чечотта<sup>73</sup>. Побывав на почте, в редакции газеты, которую мне указал Чечотт, я встретился с Вилькицким и продолжал осмотр города вместе с ним. Затем мы познакомились с неким Волошиновым, компаньоном Вонлярлярского, о котором, между прочим, говорил Лярский, когда был в Провидении. Вместе с ним мы поехали на «Таймыр», где, пробыв немного большой компанией, съехали на берег, чтобы осмотреть золотые прииски, в которых, между прочим, работали двое русских, уроженцев Симбирской губернии. Повел нас Волошинов, сказав, что это недалеко от города, а последний – сравнительно небольшой и состоит только из двух параллельных между собой и берегом моря улиц. На прииски мы вышли около 6 ч, и оказалось, что они не так-то уж близко находятся, и нам пришлось идти с добрый час. Дорога шла вдоль полотна узкоколейной железной дороги, движение по которой раньше было паровое, а теперь вагонетку или какую-либо другую повозку тянут собаки, причем не ездовые, а всевозможных пород, включая сюда борзых и дворняжек. Идя на прииски, мы встретили два или три таких импровизированных экипажа с пассажирами. После часа ходьбы частью по тундре, частью по шпалам узкоколейки мы пришли наконец к нашим русским золотопромышленникам. В Америке они уже 12 лет и работали раньше в Сент-Майкеле, потом в Даусоне, а теперь перебрались сюда.

Добыча золота производится здесь следующим образом: роется глубокая шахта метров 9 глубиной, от нее ведутся подъемные боковые галереи, и вырытая земля подымается на стоящий деревянный ящик, приподнятый на подпорах тоже метров 9 высотой.

От этого ящика идет наклонный желоб, по которому золотосодержащая земля, промываясь водою, стекает вниз. Употребляют еще при промывке ртуть, которая амальгамирует золото, сворачиваясь в шарики, и в каждом таком шарике ртути находится немного золота в растворенном виде<sup>74</sup>. За текущий день наши русские намыли на 12 долларов золота. Самородков у них не было. Пришлось их купить уже в городе, причем довольно дорого: за 2 сравнительно небольших самородка я заплатил за один 12 рублей, а за другой – 13. Купил я также эскимосского божка Билликена, замечательного, по словам продавца, тем, что чем больше ему чесать пятки, тем больше он будто бы смеется.

Нагруженные покупками, отправились мы на пристань, чтоб поспеть к отходящей шлюпке, т. к. в этот же день был назначен уход из Нома. Дело в том, что американские власти сначала заявили нам, что мы можем стоять в Номе только сутки, но, узнав о цели нашего прихода, отнеслись гораздо дружелюбнее и разрешили оставаться сколько угодно, говоря, что за полярным кругом международное право теряет свою силу. Но сегодня к начальнику экспедиции прибыл американский офицер, который просил нас поскорее уйти, т. к. немецкий крейсер «Лейпциг», крейсировавший вдоль западных берегов Северной Америки, узнал, по-видимому, что мы здесь находимся, и идет полным ходом на север<sup>75</sup>. Между прочим, получен ответ на телеграмму Вилькицкого с приказанием продолжать экспедицию и приложить все усилия, чтобы к осени перейти в Архангельск, потому что там понадобятся ледоколы. Итак, 23 июля в 9-м ч вечера «Таймыр» снялся с якоря и вышел из Нома по направлению к порту Кларенс. Здесь мы рассчитывали встретить шхуну «Бэр», на которой находился капитан Бартлетт. От него у нас была только одна телеграмма, что оставшийся экипаж «Карлука» находится на юго-восточной оконечности острова Врангеля в бухте Роджерс. Проходя мимо порта Кларенс, шхуны «Бэр» там не застали, она ушла к мысу Барроу, и потому мы легли прямо на мыс Дежнева. Уже подходя к островам Диомида, ощутили

<sup>73</sup> Речь идет о Генрихе Оттоновиче Чечотте (1875–1928) – русском и советском ученом в области обогащения полезных ископаемых, организаторе горно-обогачительной промышленности в СССР, сыне Оттона Антоновича Чечотта (1842–1924) – русского психиатра, главного врача Больницы Св. Николая Чудотворца, организатора психиатрической службы Санкт-Петербурга, приват-доцента Военно-медицинской академии, профессора Психоневрологического института. – *Сост.*

<sup>74</sup> Автор рецензии на книгу Э. Е. Арнгольда в журнале «Северная Азия» отметил: «Ртуть действительно собирает крупинки золота, но не растворяет его!» (Леонов Э. Рец. на: Арнгольд Э. По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. Под ред. М. С. Боднарского. М.–Л., 1929 // Северная Азия. 1930. № 5–6. С. 164). – *Сост.*

<sup>75</sup> Вероятно, это была выдумка, которая являлась просто вежливым приемом поскорее выпроводить русские суда из североамериканских территориальных вод, чтобы избежать нежелательных объяснений с немецкой дипломатией о нарушении нейтралитета, т. к. «Таймыр» и «Вайгач» являлись все-таки судами военного ведомства (так в тексте, правильно – Российского императорского флота. – *Сост.*), а Соединенные Штаты Северной Америки еще не были воюющей с Германией страной. «Лейпциг» на север вряд ли пошел бы из боязни встречи с японцами, которые уже воевали с Германией. – *Ред.* Германский легкий крейсер «Лейпциг» в начале войны находился у западных берегов Америки, несколько дней крейсировал у Сан-Франциско, а затем пошел к Мексике, где пополнил запас угля. После этого он потопил несколько британских пароходов и пошел к острову Пасхи для встречи с кораблями эскадры адмирала М. фон Шпее. Получив значительные повреждения 8 декабря 1914 г. в бою с английской эскадрой у Фолклендских островов, был потоплен экипажем, не спустив флага. Предположение М. С. Боднарского о выдумке американцев, скорее всего, верное. – *Сост.*



понижение температуры, повеяло нашим неприветливым холодным Чукотским полуостровом. Между 5 и 6 ч вечера следующего дня мы стали на якорь у мыса Дежнева, где уже находились «Вайгач» и «Тобол». Через несколько минут я был в своей каюте на «Вайгаче», а в 9 ч вечера суда экспедиции снялись с якоря и, снова разделившись, пошли – «Таймыр» в Анадырь, а «Вайгач» и «Тобол» в Ледовитый океан.

В океане не виднелось ни одной льдины, погода была прекрасная: особенно был красив мыс Дежнева, ярко освещенный луною. Воздух был настолько прозрачен, что можно было даже рассмотреть спутников Юпитера.

Ночь прошла спокойно, но с 7 ч утра начали уже ощущаться толчки об лед и шуршание его о борт. Стали попадаться значительные полосы плавучего льда. «Тоболу», не приспособленному для плавания во льдах, двигаться дальше уже было затруднительно, почему было решено оставить его пока здесь.

Мы же пошли на север к острову Геральд, расположенному немного восточнее острова Врангеля. К 10 ч вечера «Вайгач» уже вышел на чистую воду. С утра стали попадаться разные птицы: преимущественно кайры черные, так называемые хищные, чайки и целые стаи чистиков, летевшие с нами параллельным курсом. Присутствие этих птиц, несомненно, указывало на близость земли. В ночь с 26 на 27 июля повернули на запад и взяли курс на юго-восточную оконечность острова Врангеля, мыс Гавай. Идя по этому направлению, мы подошли к острову Врангеля миль на 20, но с 2 ч ночи вошли в такой плотный многолетний лед, что наше поступательное движение к острову прекратилось. Ночью увидели белого медведя, который при виде движущегося к нему корабля начал удирать, и наконец, бросившись в воду, очень быстро поплыл. Лед оказался очень серьезным: было много торосов, обломков полей, но корабль наш, все-таки очень сильный, иногда ломал и очень крепкие торосы. Периодически находивший густой туман стал значительно затруднять движение корабля между торосами и в конце концов принудил нас остановиться.

На этой стоянке было определено течение, которое оказалось на запад, причем надо заметить, что льды двигались со значительной быстротой. Была также сделана полная зоологическая станция, давшая интересный улов, и удалось произвести астрономические наблюдения, показавшие  $70^{\circ}43'$  сев. шир. и  $177^{\circ}54'$  зап. долг. Таким образом, мы оказались гораздо западнее, чем предполагали, и это обстоятельство давало нам возможность склоняться к востоку, где как будто казалось больше полыней. Пробиваясь полынями или разбивая рыхлый лед, мы только утром 29 июля увидели высокие горы острова Врангеля. Но подойти ближе к острову все же не удавалось: нас всюду окружали ледяные нагромождения, и только по горизонту виднелась синева. Показались моржи, летали очень красивые бело-серебристые чайки с черными концами крыльев и такими же полосками у глаз. К сожалению, ни одной из них не удалось убить. По-видимому, остров Врангеля окружен сплошными льдами. Эти скопления льдов у острова наш штурман, лейтенант Неупокоев, объясняет следующим образом: летом преимущественно дуют южные ветры, которые сгоняют воду Северного Ледовитого океана из района Берингова пролива на север, почему течение из Берингова пролива становится более интенсивным. Часть этого течения, как уже было отмечено в 1911 г., в силу инерции<sup>76</sup> идет несколько на запад, и действительно, оно было замечено у мыса Северного. Это течение отгоняет лед к Врангелю, Геральду и мысу Северному. В свою очередь, вдоль нашего берега есть течение на восток, которое нагоняет лед на Врангель с его западной стороны и в тот же Берингов пролив, а подойдя к его устью, он снова гонится уже вышеупомянутым первым течением обратно. Кроме того, идущее вдоль берега на восток течение холодное и поэтому летом идет низом, тогда как западное течение из Берингова пролива, как более теплое, идет поверх него в обратном ему направлении. Осенью начинают дуть ветры в северную половину компаса, которые сгоняют воду к Берингову проливу и этим резко ослабляют силу течения, идущего из этого пролива, почему идущее вдоль нашего берега восточное течение начинает преобладать и гонит лед до мыса Инцова, Дежнева и даже до бухты Св. Лаврентия. Это явление нами и наблюдалось в 1910 г., когда мы поздно пришли к мысу Дежнева. Я еще предполагаю, с чем также согласен и Неупокоев, что именно осенью северо-восточные ветры и нагоняют к острову Врангеля колоссальные нагромождения массивного полярного льда. Эти нагромождения многолетних льдов здесь смерзаются между собой и должны поздно расходиться от южных ветров, действие которых при этом еще ослабляется высоким массивом самого острова.

30 июля приняли радио от «Колымы», которая благополучно прошла мыс Биллингса и вышла на чистую воду. Мы подошли к острову Врангеля на 20–23 мили, но за весь день не могли к нему приблизиться больше ни на йоту. До 6 ч утра следующего дня вертелись мы в сплошных льдах по разным направлениям, выискивая полыни и пробивая более мягкие льдины, чтобы выбраться на сравнительно чистую воду, и т. к. нам не удалось подойти к Врангелю ни с северо-востока, ни с юго-востока, ни даже просто с юга, то командир решил пойти на запад. Из тяжелого льда мы вышли на юго-восточном курсе, а потом уже начали стремиться к западу. Однако около 1 ч дня льды стали делаться гуще, барометр начал

<sup>76</sup> Непонятно, какая тут инерция имеется в виду; по-моему, тут дело не в инерции, а, вероятно, во вращении Земли, вследствие которого всякое движение, совершающееся в Северном полушарии, уклоняется вправо, что в данном случае является действительно на запад. – *Ред.*

довольно быстро подыматься, небо раздергиваться от туч, через которые почти непрерывно просвечивало солнышко, но зато начал свежить и ветер. Температура воздуха повысилась, пришлось снять с себя вязанку и оставаться наверху только в одном кителе. Наконец лед стал настолько плотным, что нам пришлось лечь на обратный курс, чтобы выйти из него.

По всем данным, которые мы получили, следуя последние дни различными курсами, лед был расположен между материком и островом Врангеля дугообразной полосой, обращенной выпуклостью на запад, а вогнутостью на восток. В ночь с 31 июля на 1 августа опять вошли в густой туман. Температура воды значительно поднялась и дошла до  $+3,4^{\circ}$ , что давало повод предполагать, что мы вошли в одно из ответвлений вышеупомянутого теплого течения, идущего из Берингова пролива.

По курсу попадались отдельные льдины, что было довольно неприятно, они совершенно неожиданно выскакивали из-под форштевня корабля, будучи своевременно не замечаемыми из-за тумана. Рано утром вошли опять в довольно плотный лед и, медленно двигаясь вперед, к 8 ч утра дошли до параллели Роджерса, но восточнее миль на 50. С полудня нам оставалось 26 миль до мыса Гавай, юго-восточной оконечности острова Врангеля, и 36 миль до меридиана Роджерса. Лед делался все плотнее и плотнее. Здесь он главным образом состоял из тесно сбитых обломков полей и торосов, хотя и невысоких сравнительно с теми, которые мы встречали накануне, но зато без водных промежутков и полыней. Местами эти обломки были более рыхлы, местами же они оказывали такое сопротивление, что, например, один из них, площадью не более 40 кв. метров, пришлось разбивать целых 3 ч. С 8 ч вечера обнаружили неприятное обстоятельство: наш корабль начал дрейфовать вместе со льдом к северу в пролив между Геральдом и Врангелем; возможно, что вследствие этого и лед стал гуще. Около 10 ч вечера подошли миль на 15 к мысу Гавай и видели даже Геральд. От хода корабля идет невыносимый шум, чувствуются довольно неприятные толчки, в некоторых каютах по бортам потрескалась даже краска.

День был довольно пасмурный, падала снежная крупа и снег. В 1 ч ночи на 1 августа застопорили машину, т. к. ее работа стала непроизводительной и мы не в силах были двигаться вперед. Дрейф на север продолжался, но вскоре после остановки машины течение пошло обратно, и нас со льдом понесло на юг со скоростью  $3\frac{3}{4}$ –4 узла. Очевидно, это было приливное и отливное течение, период смены которых был не полсутки, что происходит в большинстве случаев, а целые сутки.



Лейтенант М. Н. Жеденов (1883–1919), командир транспорта «Тобол» в июне – октябре 1914 г.

Зажатые во льдах, мы 3 августа простояли, почти не двигаясь, и только в 4 ч этого дня командир решил снова начать пробиваться. Опять начались толчки и стуки. Надо отдать справедливость, что весь этот шум сильно действует на нервы. Лед очень тяжелый, все обломки полей и торосов совсем не ломаются под тяжестью корабля и не могут быть раздвинуты, т. к. слишком тесно сбиты между собой. За 4 ч работы продвинулись вперед не более 850 метров. Около 12 ч ночи машина остановилась: во льду заклинился винт. Несмотря на все попытки, освободиться никак не удавалось, и было решено попробовать взорвать льдину толлом. Пробили в ней дыру в 1 метр глубиной и заложили 200-граммовый патрон, но он почему-то не взорвался, тогда решили заложить уже килограмм толлу, произошел взрыв, много кусков льда и снега упало на палубу «Вайгача», но все же результат оказался жалким; льдина не треснула, а в ней лишь образовалась воронка. Два последующих взрыва двухкилограммовых патронов тоже ни к чему не привели, почему и было решено утром спустить водолаза для обследования. Была роскошная, совершенно светлая северная ночь. Начали получать от «Таймыра» телеграммы, из которых мы узнали, что он идет к северу от Колючинской губы, а также последние новости о войне.

Утром, после спуска водолаза, определилось, что льдина заклинилась между двумя лопастями винта,

из которых одна оказалась сломанной наполовину. Завели с носу два перлиня с ледяными якорями и один с кормы, стали их выбирать лебедками. Пробившись почти до 3 ч, высвободили наконец винт и стали пробиваться дальше. Около 5 ч увидели «Таймыр», который контркурсом продвигался к нам во льдах. Только к полудню следующего дня удалось нам выбраться на чистую воду, после чего и пошли курсом на Колючинскую губу.

Барометр начал падать, стало покачивать, в полночь пошел дождь, и температура наружного воздуха с  $-1,25^{\circ}$  поднялась до  $+5,25^{\circ}$ . Температура поверхностной воды тоже поднялась до  $+6,2^{\circ}$ ; очевидно, мы вошли в теплое течение Берингова пролива. Итак, наша попытка спасения американцев окончилась неудачей<sup>77</sup>. Пасмурным утром подходили мы к Колючинскому острову. Погода была осенняя: все небо было покрыто свинцовыми тучами, непроглядный дождь, зарядивший, по-видимому, на целый день, мгла и туман помешали нам видеть остров. Между островом и берегом, насколько возможно было видеть сквозь туман, находился лед. Приблизительно около полудня открылась восточная коса Колючинской губы, на которой была могила Беляка<sup>78</sup>. На этой же косе были видны чукчи; мне показались странными их жилища, и впоследствии оказалось, что это были байдарки, перевернутые вверх дном и покрытые шкурами. По-видимому, чукчи откуда-то пришли. Здесь, между прочим, находятся остатки жилищ онкилонов, в виде курганов или холмов. По преданию, онкилоны населяли когда-то все побережье Азии от Берингова пролива до мыса Иркайпий<sup>79</sup>, но чукчи вытеснили их, и они ушли на какие-то острова, расположенные на севере в Ледовитом океане.

6 августа в 2 ч дня мы подошли и ошвартовались у «Тобола». Командир «Тобола» лейтенант Жеденов совсем выбился из сил. По его словам, стоянка в Колючинской губе была отвратительна; очень часто находили льды, и однажды он потерял даже оба станковых якоря, пришлось их потом доставать при помощи водолазов, причем Жеденова сильно ушибло, был выбит зуб и рассечена губа. К тому же у него сейчас желтуха, и вообще он, видимо, был сильно утомлен.

Вилькицкий хотел взять его дальше, но он резонно заявил, что ему чрезвычайно трудно управлять «Тоболом» во льдах. Воспользовавшись стоянкой, я бросал швабры<sup>80</sup>, но ничего решительно не поймал. Грунт здесь – совершенно чистая галька, течение быстрое, и весьма возможно, что донных животных нет. Доктор Старокадомский с «Таймыра» поймал на швабры у острова Врангеля морских ежей, что большая редкость. Весь следующий день был занят погрузкой угля, писанием писем и приготовлением разных поручений «Тоболу», т. к. на следующий день он уходил во Владивосток. На нем уезжал от нас и художник Сахаров, проплававший с экспедицией два месяца<sup>81</sup>.

Матросы с «Тобола», раскапывая холмы, где жили онкилоны, нашли несколько интересных предметов, сделанных из моржовой кости. Мы собирались заняться раскопками, но, к сожалению, этому помешала невозможная погода.

## Глава V

### Продолжение работ экспедиции в 1914 г. Плавание от Земли Врангеля к Северной Земле и мысу Челюскин

8 августа в начале 4-го ч дня «Таймыр» и «Вайгач» отвалили от «Тобола» и пошли по назначению к мысу Челюскин. По выходе из залива нас начало порядочно качать, появились плавучие льдины, но к вечеру ветер стих, и барометр перестал падать. В 11 ч вечера прошли траверз мыса Онман. Дождь перестал, небо на западе прояснело; погода, видимо, изменялась к лучшему.

Нам с «Таймыром» предстояло разделиться: начальник экспедиции отправлялся разыскивать мифическую Землю Андреева<sup>82</sup>, мы же вплоть до Медвежьих островов должны были идти вдоль берега и произвести опись полуострова Корчык у Чаунской губы, именно у острова Айон. 9 августа наступила отличная погода, солнце сияло с совершенно безоблачного неба, что является редкостью для Ледовитого океана. Шли мы вдоль гористых, покрытых снегом берегов, которые красиво вырисовывались, ярко

<sup>77</sup> Они были спасены 7–8 сентября 1914 г. промысловой шхуной «Кинг энд Уинг» и американским крейсером «Бер». – *Сост.*

<sup>78</sup> Кочегар «Таймыра» Беляк погиб 12 сентября 1913 г., стоя на отяжке у паровой лебедки при выборе троса. По несчастной случайности он попал между барабанов лебедки. – *Ред.*

<sup>79</sup> Туземное название мыса Северного. – *Ред.*

<sup>80</sup> Швабра – прибор для лова морских животных. На железном стержне, оканчивающемся с обеих сторон колесами, укреплены в одинаковых расстояниях друг от друга длинные железные цепи, к которым привязываются по несколько пеньковых швабр. Волочась по дну, эти швабры зацепляют множество различных животных, которые опутываются волокнами пеньки и приносятся на поверхность совершенно неповрежденными. Иногда швабры присоединяются к драге (Словарь иностранных выражений и технических терминов // Арнольд Э. По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. Под ред. М. С. Боднарского. М.–Л., 1929. С. 188). – *Сост.*

<sup>81</sup> Сахаров Александр Алексеевич (1856–?) – живописец, пейзажист. С 1883 г. вольноприходящий ученик Императорской Академии художеств. До поступления в академию числился на службе по армейской пехоте, занимался в мастерской И. К. Айвазовского. – *Сост.*

<sup>82</sup> Остров назван по имени сержанта Степана Андреева, возглавлявшего экспедиции 1763 и 1764 гг., направленные для обследования группы Медвежьих островов. В советский период было предпринято несколько попыток при помощи самолетов и морских судов найти Землю Андреева. После неудачных поисков было высказано мнение, что Земля Андреева существовала, но состояла из вечномерзлого грунта и ископаемого льда и растаяла. – *Сост.*

освещенные солнцем. Снега, сравнительно с предыдущими годами, было очень много, но возможно, что он выпал за последние дни, когда стояла ненастная погода. Льду сегодня уже было больше, но он не препятствовал кораблям идти по курсу. В 1 ч дня прошли траверз мыса Северного в расстоянии трех миль. Благодаря прозрачности воздуха все детали берега были отлично видны, и нужно отдать должную справедливость: берега были очень красивы. Около 4 ч дня совершенно неожиданно для нас по сигналу с «Таймыра» изменили курс вправо на  $32^\circ$ , т. е. на мыс Блоссом (юго-западная оконечность острова Врангеля). Нам стало ясно, что начальник экспедиции изменил свое первоначальное намерение идти одному «Таймыру» на поиски мифической Земли Андреева, где, по каким-то легендарным слухам, живут дикие племена. После поворота, часа через два, лед стал заметно густеть и к 8 ч стал настолько плотен, что пришлось отказаться от своего намерения и повернуть обратно к берегу.

Около полуночи на льдине был усмотрен огонь. «Таймыр», идя головным, застопорил машину и подошел к льдине. Было сравнительно темно, но, насколько мне удалось рассмотреть, от льдины отошли 3 или 4 шлюпки и приблизились к «Таймыру». Я лично думаю, что это были чукчи: подобный же случай произошел в 1912 г., мы тоже увидели на льдине людей, и примерно в этих же местах; нам казалось, что они машут руками, делают нам всякие знаки, бегают по льдине и т. п., выражая большое волнение. Каково же было наше удивление, когда мы, приблизившись, увидели компанию веселых чукчей, подгребающих на своих байдарках к кораблю и предлагающих нам свои товары! Чукчи – смелые мореплаватели; на своих байдарках они выходят далеко в море на моржовый промысел и часто для отдыха подходят к большой льдине, привязывают или вытаскивают на нее свою байдарку и таким образом пользуются даровым способом передвижения. С сегодняшнего дня я начал производить периодическое взвешивание команды, хотя и считаю, что пока наблюдения за весом не имеют особого значения, т. к. пища великолепная; каждый день свежее мясо и сладкие блюда. За все время плавания попробовать консервов пришлось всего только раз.

Еще днем появились перистые облака, предвещавшие свежий ветер; и действительно, к вечеру порядочно задуло, но большой волны не развело, а появилась только крупная рябь. Это обстоятельство дает повод предполагать, что поблизости находятся большие скопления льда, расположенные между материком и островом Врангеля. Зато под берегом сравнительно чисто и льду даже меньше, чем в предыдущие годы.

Следует отметить, что по мере нашего следования вдоль берега снега на прибрежных горах наблюдалось меньше, чем мы видели на горах около мыса Северного. 9 августа в 3 ч 40 мин дня пересекли 180-й меридиан и вошли в Восточное полушарие. 10 августа прошли траверз острова Шалаурова и мыс Кибера. В понедельник, 11 августа температура наружного воздуха сильно понизилась и за весь день не поднималась выше  $-1,25^\circ$ . К вечеру же было уже более  $2^\circ$  мороза. Ночью прошли меридиан Чаунской губы, острова Айон и полуострова Карчык, часть которого нам надлежало описать, согласно прежнему предположению Вилькицкого, но из этого ничего не вышло, у него продолжается стремление склоняться к северу. Все вышеназванные места мы прошли на расстоянии 50 миль от берега. Не доходя немного до меридиана мыса Большого Баранова, в 1 ч дня, когда справа по горизонту исчез лед, мы повернули прямо на север. Нужно отдать справедливость, льда мы встречаем очень мало; все только отдельно плавающие куски, тогда как в прошлом году, правда, на 10 дней раньше, здесь его было гораздо больше. Но зато температура воздуха тогда была не так низка, хотя, конечно, это зависит от северо-восточного ветра. Таким курсом шли мы до 5 ч дня, и вдруг, совершенно неожиданно для нас, а быть может, и для нашего командира, Вилькицкий по семафору сообщает, что мы отделяемся, причем «Таймыр» продолжает идти на север, нам же дается приказание следовать к Медвежьим островам, а затем к острову Вилькицкого, где и назначается встреча на 17 августа. В случае же если льды будут препятствовать подходу к этому острову, то свидание – мыс Святой Нос 20 августа. Мы все очень удивлялись такой бесполезной трате времени на поиски Земли Андреева, имея определенную задачу на Западном Таймыре – оказать помощь экспедициям Русанова и Брусилова. Хотя не знаю, как первый, а Брусилов, к сожалению, наверно, погиб. Я лично думаю, что никакой Земли Андреева нет, а чтоб там жили люди, то это просто чепуха, и донесение Андреева, который будто бы видел в 1763 г. следы громадного количества людей и оленей, идущих по направлению к этой земле, сплошной вымысел<sup>83</sup>. К 20 августа мы бы с успехом могли быть у мыса Челюскин и сэкономили бы время для возможной борьбы со льдами у Таймырского полуострова.

Итак, мы отправились к северу от Медвежьих островов, к острову Вилькицкого. Согласно полученным по радио сведениям, оказалось, что «Таймыр» уперся во льды и отстал от нас на 60 миль. Утро следующего дня было чудесное, но пейзаж совершенно зимний; снасти покрылись инеем, подмерзшая на палубе вода сверкала и искрилась на ярком солнце. Вчера лейтенант Гельшерт видел

<sup>83</sup> «Андреев принадлежал к тем русским людям, которые „писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали“. То, что он видел с Медвежьих островов, он описывал как не то „синь синее“, не то „чернь чернее“, о чем он „в подленник обстоятельно донести“ не мог, „земля или полое море“. Такие определения нельзя признать за указание Андреева об открытии им земли. А вот когда он действительно увидел Новую Сибирь, то тут о своем открытии он говорит совершенно определенно. Прав был профессор В. Ю. Визе, говоря, что, пока не будут найдены документы о втором походе Андреева, называть его обманщиком и лжецом нельзя» (Зубов Н. Н., Бадигин К. С. Разгадка тайны Земли Андреева // Природа. 1952. № 2. С. 101). – Сост.

тюленей, но только не простых нерп. Не были ли это бородатые тюлени, которых встречал Нансен? Командир и мичман Никольский видели розовых чаек, но, к сожалению, их не удалось добыть. Безусловно, в Ледовитом океане имеет место тот факт: когда барометр подымается, дуют северные ветры, когда же, наоборот, падает, то южные.

Сделали зоологическую станцию, но трал, кроме ила, ничего не принес. Все время шли во льдах, довольно проходимых. Наблюдалось даже образование блинного льда и сала.

Утро 13 августа было пасмурное, порой шел снег, но барометр стал подниматься; следовательно, ветер задул с севера, и можно было ожидать, что погода прояснится. Действительно, к 4 ч дня стала прекрасная солнечная погода. В полдень, по обычаю, показали по радио свое место и в ответ совершенно неожиданно получили распоряжение начальника экспедиции идти к островам Генриетта и Жаннетта, их описать и поднять национальные флаги. Не вдаваясь уже в то обстоятельство, что эти острова не представляют никакого интереса, т. к. решительно никому не нужны, мы были удивлены этим распоряжением: они уже давным-давно открыты, и даже на один из этих островов сходил экипаж Де-Лонга. Сообразно с этим были изменены места встреч и их сроки. Изменили курс и легли на остров Жаннетту, но недолго пришлось идти этим курсом, т. е. в северо-восточном направлении, т. к. в 8 ч вечера мы уже уперлись в лед по курсу, а по сторонам далеко позади нас весь горизонт был полон льдами, от которых как раз к нашему курсу отходили длинные языки. Ветер круто изменился и задул с юго-запада, грозя затереть во льдах, поэтому командир решил лечь на обратный курс. В полночь на 14 августа мы уже были в виду острова Вилькицкого. В 4 ч утра ко мне в каюту пришел лейтенант Жохов<sup>84</sup> и сказал, что открыли новый, довольно большой остров. В 7-м ч утра я встал и вышел наверх. Погода была серая, пасмурная, временами шел снег, прямо по курсу действительно виднелся довольно большой остров, причем особенно выделялся его юго-восточный мыс, оканчивавшийся обрывом, очень похожим на обрыв острова Преображения. Далее к западу тянулась более низменная часть острова, а в глубине виднелись [горы] Две пары, названные так потому, что каждая гора состояла из двух не особенно высоких вершин, причем на более дальней был кекур, который издали некоторые из нас приняли за знак. Это навело на мысль, не поставлен ли этот знак Толлем. Естественно, можно было предполагать, что он с Беннетта мог прийти сюда.

В сущности говоря, остров был открыт Жоховым уже после того, как мы прошли остров Вилькицкого, представляющий собою не что иное, как большую скалу, вроде камня Авось в Пятом Курильском проливе.

Когда мы подходили к вновь открытому острову, то кругом были льды в виде обломков полей и торосов, а у самого берега, по-видимому, припай. От юго-восточного мыса острова отходило довольно большое торосистое нагромождение. В 7 ч утра мы стали на якорь на глубине, приблизительно 11-метровой от берега. Вода здесь была очень прозрачна, грунт – мелкий камень. После кофе съехали на берег, причем командир, опасаясь скопления льдов, на осмотр и знакомство с островом дал нам всего 12-часовой срок. Отправились на берег командир и лейтенант Гельшерт для наблюдений, я – для сбора всяких коллекций, механик и несколько человек из команды в помощь нам. Подходя к берегу, мы заметили, что вдоль него тянутся косы или гряды, образуя между собой и берегом канал. Дальше уже на самом берегу расположена лагуна, соединенная каналом с предыдущим, образуемым косами. Сойдя на берег, я пошел прямо к мысу, потому что там были обнаружены пласты, образующие остров. Поверхность его была покрыта тонким слоем снега, но под ним виднелось несколько видов мха и зеленая трава. Среди мха были даже какие-то желтоватые миниатюрные цветочки. Из птиц больше всего было одного вида чайки с черными полосами на крыльях, которых и удалось убить два экземпляра, затем очень много плосконосых поплавок из [семейства] куликовых. Попадались также кайры, но в меньшем количестве, и еще один вид довольно больших чаек, убить которых ни одной не удалось. Поплавок убили трех. Из звериных следов заметили только след песка и, к удивлению, ни одного следа белого медведя, между тем как в прошлом году в это время мы их встречали очень много. Подойдя к юго-восточному мысу, я увидел следующие пять слоев обнажений: ил, темный песок, красный песок, затем порода вроде гранита, и наконец, самый нижний – пористое, довольно твердое вещество, вероятно, застывшая лава. Судя по последнему слою, остров должен быть вулканического происхождения. Самая поверхность острова покрыта глиною или торфом, т. е. обычным покровом тундры<sup>85</sup>.

<sup>84</sup> А. Н. Жохов был переведен с «Таймыра» на «Вайгач» 7 августа 1914 г. (вместо него на «Таймыр» перешел Н. А. Транзе). Об обстоятельствах перевода офицеров рассказал в своей статье В. Н. Купецкий (даты в ней приведены по григорианскому («новому») стилю): «10 августа из Петербурга был получен приказ, подтверждавший первоначальную задачу экспедиции, – следовать Северным морским путем в Белое море. Но 11 августа выйти в море не удалось. По оплошности вахтенной службы якорные канаты из-за приливо-отливных течений несколько раз перекутились. Распутать их удалось только через сутки. Ответственность за это лежала на старшем офицере А. Н. Жохове, в ведении которого находилась вся палубная команда. Такой проступок в условиях начавшейся войны был серьезен. Он и послужил причиной последующего перевода А. Н. Жохова на „Вайгач“. 21 августа после безуспешных попыток „Вайгача“ пробиться к о. Врангеля оба судна встретились в Колочинской губе. Здесь по приказу начальника экспедиции без официального объяснения причин А. Н. Жохов был переведен на „Вайгач“. Видимо, после случая с якорными канатами личные отношения между командиром и его первым помощником обострились, и дальнейшая совместная работа стала невозможной. Может быть, не желая дальнейших ссор, Вилькицкий решил заменить старшего офицера более спокойным человеком. Эта мера была вызвана необходимостью сохранения среди командного состава экспедиции единого морального духа и в конечном итоге диктовалась интересами дела» (Купецкий В. Н. Указ. соч. С. 113–114). В работе Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого (Указ. соч. С. 225) отмечено: «А. Н. Жохов, видимо, не сработался с Б. А. Вилькицким. Размолвка произошла вначале из-за штурманской части корабля в 1913 году, а затем из-за задержки в очистке якорных канатов при стоянке „Таймыра“ в Новомаршинске в 1914 году». – Сост.

<sup>85</sup> Очень поверхностные и неопределенные геологические описания д-ра Арнгольда не дают возможности составить себе ясное представление о стратиграфии и генезисе описываемых им мест. – Ред.

На юго-восточном мысу, как самом приметном, был водружен национальный флаг, и все присутствующие снялись группой. После церемонии я и механик, мичман Ильинский, пошли на пересечку острова, но, к сожалению, до гор дойти не удалось, т. к. нужно было поспеть к 12 ч на отходящую шлюпку. Но все-таки по пути я набрал много мхов, образцов камней и песку. В общем, прогулка вышла очень приятная, если не принимать во внимание неудобства из-за башмаков с гвоздями, между которыми постоянно набивался снег. Вернувшись на корабль, я тралил, но улов был незначительный. Забавно, между прочим, вышло со швабрами, которые при их вытаскивании заметил молодой морж: он начал ловить их лапами и ртом, затем, бросив швабры, подплыл к двойке, стоявшей на конце у трапа, и зацепился за нее клыками, совсем как рисуют на картинках.

Еще находясь на острове, мы заметили «Таймыр», подходивший к нему с юго-западной стороны. По радио он поздравил нас с открытием и сообщил, что идет с описью, начиная с западной стороны. В 2 ч мы снялись с якоря и пошли с описью вдоль восточного берега острова, но уже около 4 ч дня встретились с «Таймыром» и встали рядом с ним на якорь у северо-восточной оконечности острова. Величина вновь открытого острова оказалась километров 13 в окружности<sup>86</sup>. Командир тотчас же отправился на «Таймыр» и вскоре прислал записку, в которой говорилось, что в 8 ч вечера будем сниматься с якоря, чтобы, обогнув Новосибирские острова с севера, идти к Таймырскому полуострову, а именно к островам Св. Петра.

Выйдя на следующее утро, т. е. 15 августа, наверх, я имел возможность рассмотреть берега острова Новая Сибирь, которые временами были очень ясно видны сквозь просветы в пурге и тумане. Самый остров, подобно всем островам Ледовитого океана, производит мрачное впечатление. Берега его, обращенные к северу, сравнительно высоки и обрывисты, подобно берегам уже упомянутого острова Преображения, и их обнажения имеют пять пластов.

Весь день прошли мы, не встретив ни одной льдинки, была порядочная волна, что указывало на большое, свободное от льда пространство воды. Обрывистый берег, как оказывается, принадлежал мысу Вознесения, который открылся в 6 ч утра. В 2 ч дня мы прошли Новую Сибирь и шли уже вдоль следующего острова – Фаддеевского. Погода скверная, холодно, порою шел снег, довольно сильно покачивало. С севера по горизонту море было покрыто сплошными льдами. Ночью прошли остров Котельный и с каждым часом приближались к Таймырскому полуострову.

17 августа целый день занимался тралением, которое дало такое большое количество животных, что разборка их заняла время до глубокой ночи. Появились первые морские лилии, каких мы ловили у Таймырского полуострова в предыдущие годы.

Часов в 10 утра 18 августа сквозь туман наконец заметили довольно большой остров, вокруг которого были нагромождены льды в виде торосов. Когда туман несколько раздернулся, то оказалось, что это один из островов Самуила. Отсюда стало ясно, что нас основательно подало на север и мы вошли в залив или вырез, образуемый мысом Челюскин и островами Св. Андрея<sup>87</sup>. Когда вполне осмотрелись и все стало ясным, то, не останавливаясь у этого острова, мы пошли на север для выяснения состояния льдов. Шли мы все время по льдинам между довольно большими обломками ледяных полей, иногда пересекая полосы раздробленного льда. Около 4 ч дня командир предложил мне тралить. К сожалению, я совершенно забыл о том, что в прошлом году почти в этом же месте мы вытаскивали большие камни. И действительно, несмотря на то что троса было вытравлено немного, трал при подъеме пошел тяжело, а потом оборвался нижний блок, и он повис на одном верхнем блоке, причем у последнего осталась одна щека. Если бы и этот блок не выдержал, не обошлось бы без несчастного случая. При помощи талей трал удалось наконец благополучно поднять, и он оказался весь наполненным камнями. Но удивительнее всего было то, что сетка выдержала, прорвавшись только в нескольких местах,

Несмотря на камни, улов животных был порядочный. Около 5 ч вечера командир решил стать на ледяной якорь, чтобы набрать с льдины воды. Через час была получена от Вилькицкого радиотелеграмма с разрешением идти дальше по направлению к Челюскину, но командир был так переутомлен, что буквально не был в состоянии встать, и мы остались стоять на ледяных якорях. Простояв на якорю до 4 ч утра, мы двинулись дальше. Утром в 9 ч я вышел на палубу и увидел, что мы шли в очень узком канале между двух громадных ледяных полей, а впереди виднелись две небольшие перемычки, примерно метров по 200 шириной. Канал этот шел на запад, т. е. прямо по курсу к мысу Челюскин. Достояна внимания та быстрота, с которой перемещаются эти громадные ледяные пространства; канал все время менял свои контуры, то расширяясь, то сужаясь, он извивался, как живой червяк. К первой перемычке подошли между 9 и 10 ч утра и начали ее ломать, причем на вид казалось, что это совсем пустяки и через несколько минут мы уже будем на той стороне. Лед действительно ломался, и постепенно перед кораблем образовалась масса битого льда, похожая на шугу крупного размера, которая, уменьшая инерцию

<sup>86</sup> Остров этот был назван по имени командира «Вайгача» островом Новопапенного, теперь [с января 1926 г. – *Сост.*] его называют по имени открывателя – островом Жохова. – *Ред.*

<sup>87</sup> «Андрея – остров восточнее з. Фаддея. Открыт в 1736 г. В. Прончищевым; назван 19 августа 1739 г. Х. Лаптевым островом Святого Павла. В 1913 г. экспедиция Б. Вилькицкого из-за ошибок в долготе старых карт отнесла к нему название Андрея, которым Х. Лаптев называл нынешний остров Дождевой, открытый им в день святого Андрея 18 августа 1793 г.» (Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей Советской Арктики. Л., 1972. С. 214–215). Остров Дождевой находится среди островов Петра. – *Сост.*

корабля, ослабляла силу удара. Были даже моменты, когда командир хотел отказаться от дальнейшей колки и повернуть обратно. В то время как мы пробивали первую перемышку, вторая неоднократно сходилась и расходилась, причем канал или совершенно закрывался, или же делался очень широким. Здесь впервые удалось наблюдать образование торосов; когда одно поле сталкивалось с другим, то кромки льда ломались и нагромождались друг на друга. Картина эта не представлялась особенно величественной только потому, что почти совсем не было ветра и все происходило медленно и без шума. Первую перемышку удалось сломать только к 1-му ч дня, а около двух стали заниматься второй, с которой и справились к 4 ч, выйдя на сравнительно чистую воду. Прямо по курсу нам встречался исключительно мелко раздробленный лед, но справа и слева до самого горизонта тянулись необозримые ледяные поля. Наконец около 9 ч вечера впереди, немного налево, увидели какой-то темный предмет, напоминающий силуэт корабля; тогда командир изменил курс немного к югу, и вскоре открылся берег мыса Челюскин. Через полчаса мы уже в бинокль увидели знак «Зари»<sup>88</sup>. Ровно в 10 ч 15 мин вечера 19 августа мы отдали якорь у мыса Челюскин между восточной и западной косами, т. к. бухточка между ними была заполнена льдом.

На другое утро к нам присоединился и «Таймыр». Хотя погода была пасмурная, но тумана не было, и Никольский, фельдшер Мизин и еще кое-кто поехали на берег. Я же предпочел остаться тралить.

К сожалению, улов был очень беден и ничего нового не дал. К 2 ч вернулись съехавшие на берег, причем Мизин убил белого медведя и принес несколько образцов камней. С «Таймыра» тоже поехали на вельботе начальник экспедиции и еще несколько человек. В 2 ч 50 мин «Вайгач» снялся с якоря, и, т. к. ледяные поля нас довольно основательно зажали, мы стали выбираться на чистую воду. Через 2 ч мы уже шли курсом на северо-запад. Свободной ото льда воды было довольно много, хотя к югу вдоль берега тянулись поля, препятствующие приблизиться к берегу для съемки. В 6 ч вечера справа по курсу открылась земля, показавшаяся нам сначала небольшим островом, но которая, по мере приближения к ней, все росла и росла. В подзорную трубу можно было рассмотреть уходящие в глубину страны горы, покрытые снегом, а также и ее южный мыс. Не представлялось никаких сомнений, что это юго-западный берег открытой нами Северной Земли. К востоку она становилась низменной и как бы переходила в косу; по-видимому, остров Малый Таймыр не есть самостоятельный остров, а просто конечный мыс подводной косы этой земли. Выйдя на верхнюю палубу в 1-м ч ночи, я увидел, что мы все еще шли вдоль берегов этой земли. По расчетам нашего штурмана Неупокоева, Северная Земля простирается на запад по крайней мере километров на 130. Удивительно, как это раньше ее никто не видал? Ночью с «Таймыра» была получена неутешительная телеграмма, в которой говорилось, что он зажат у Челюскина льдами и его несет на восток.

На следующее утро мы все еще шли вдоль берега Северной Земли, который на сотой миле резко поворачивает к югу, склоняясь к архипелагу Норденшельда. Оказалось, что в полдень нам оставалось всего 28 миль до траверза Русских островов<sup>89</sup>, наиболее северных из архипелага Норденшельда. Пространство воды, по которой мы шли, было довольно большое и относительно свободно ото льдов. Вдоль всего берега шел не то береговой припай, не то большое поле, перерезанное полыньями. Тоже и к югу вдоль берега Таймырского полуострова тянулись поля, и, хотя между ними и были полыньи, шедшие к югу, входить в них было рискованно, т. к. можно было быть зажатым. Около 11 ч утра на берегу был усмотрен большой ледяной столб метров в 10 высотой. Явилось даже предположение, что столб этот сделан руками людей, и казалось, что он стоит на пьедестале. В 12 ч мы стали на ледяной якорь, я опускал трал за планктоном и измерял донную температуру. В 1 ч дня снялись с якоря и пошли для описи берегов Северной Земли. За это время ледяные поля отошли, и мы могли довольно близко подойти к берегу. Около 3 ч дня я поднялся на мостик, чтобы посмотреть берег; он горист, но горы невысокие, покрыты снегом. Некоторые находили присутствие на них ледников, я же лично их не видел; если они там действительно были, то, должно быть, очень тонкие, подобные тем, какие мне пришлось видеть на северной стороне этой земли в прошлом году. Величина вновь открытой земли, по-видимому, огромная; по широте она тянется километров на 400. Видел одну речку, которая, по-видимому, не замерзла. Море около берегов совершенно очистилось ото льда, обнаружив огромное пространство чистой воды. У самого берега, с корабля по крайней мере, не видно припая; это обстоятельство тоже заслуживает внимания. Утром видели два айсберга. Прояснило, береговые горы стали выделяться отчетливее, представляя собою все более и более величественные картины. Наконец и мне пришлось самому убедиться, что там имеются ледники, спускающиеся с гор на низменную береговую черту. Горы отступают от пологой прибрежной полосы вглубь страны. Они черные, каменистые, пласты в обнажениях

<sup>88</sup> Речь идет о гурии из темно-серых плит (сверху – куски белого кварца), сложенной участниками Русской полярной экспедиции под руководством барона Э. В. Толля 1 сентября 1901 г. на мысе Чекина (до 1969 г. – мыс Щербина), находящемся в 6 милях к востоку от мыса Челюскин. В 1919 г. разобран береговой партией экспедиции Р. Амундсена. Восстановлен под руководством В. А. Троицкого в 1972 г. – *Сост.*

<sup>89</sup> «Русский – остров на севере архипелага Норденшельда. Впервые положен на карту как часть суши Таймыра в 1741 г. Х. Лаптевым. В 1901 г. Ф. А. Матисен посчитал остров за несколько островов, названных им островами Русскими. В 1932 г. экспедиция на г/с „Таймыр“ установила, что в действительности эти „острова“ являются одним крупным островом, который и назвала о. Русский» (Попов С. В., Троицкий В. А. Указ. соч. С. 200). – *Сост.*

располагаются наклонно, под углом градусов в 45. В 9 ч вечера мы подошли к восточной оконечности Северной Земли; горизонт был удивительно чист, так что совершенно ясно можно было видеть те мысы, которые мы видели в прошлом году, открыв землю с севера. В то же время на горизонте, почти на восток от нас, открылся остров Малый Таймыр в виде узкой черной полоски, причем небо над ним было совсем темное, следовательно, там была чистая вода, а не лед. Относительно предполагаемого соединения его с Северной Землей вопрос остается пока открытым. На севере за этой землей виднелись громадные торосистые нагромождения, что заставляло думать о невозможности прохода с севера в этом году.

Теперь мы уже шли по направлению к проливу между островом Малый Таймыр и Северной Землей. У самого восточного мыса земли мы увидели на вершинах гор громадный глетчер, или, вернее, фирновое поле, которое на большом пространстве покрывало плоские куполообразные вершины гор и заполняло все впадины между этими вершинами. Издали этот глетчер казался облаком или полосой тумана, покоившейся на горных вершинах, и лишь только при более внимательном рассмотрении в трубу можно было увидеть ледяной покров, волнообразная поверхность которого блестела, отражая падающие на нее лучи заходящего солнца. Затем один за другим стали вырисовываться мысы восточного берега, и, между прочим, один конусообразный, покрытый снегом идеально белого ослепительного цвета, а дальше во мгле виднелся еще массивный гористый мыс. Земля произвела на меня очень сильное впечатление. Особенно в тот день при вечернем освещении и прозрачном воздухе. 21 августа мы прошли 70 миль вдоль берегов новооткрытой земли, производя съемку, которая, кстати сказать, отлично удалась. Вскоре после того как открылся остров Малый Таймыр, немного влево от нашего курса открылся еще остров: низменный, довольно большой, километров, пожалуй, около 7 длиной. По всем вероятностям, это был остров, открытый в прошлом году доктором Старокадомским<sup>90</sup>. По-видимому, это все-таки острова, отделенные друг от друга проливами, т. к. кос между ними не было видно<sup>91</sup>. Хотели подойти к острову Малый Таймыр, но как раз по нашему курсу вдоль его южного берега простиралось громадное ледяное поле, почему, подойдя к этому полю, мы повернули вдоль его кромки немного на юг, а потом легли на обратный курс.

Если не принимать во внимание эти припаи и поля на горизонте, то можно сказать, что мы шли все время по чистой воде, не встречая даже отдельных кусков льда. Начиная с часу дня я пускал до самого вечера ходовой планктон, но улов был крайне скудный. После 8 ч вечера улов значительно увеличился, так что я окончил собирать планктон только в полночь. В 3 ч утра мы встали на якорь у Северной Земли на 11-метровой глубине.

На следующий день, 22 августа, часов в 8 утра, на горизонте показался «Таймыр», шедший от мыса Челюскин. Через час он стал на якорь вблизи нас. Нос у него значительно пострадал: сошла гофрировка, и были видны даже некоторые шпангоуты, Вилькицкий хотел соорудить большой знак из камня на самом мысу Челюскин, на что у него ушло около 14 ч<sup>92</sup>, а за это время ветер изменился и нагнал с северо-востока много льда. Напирившим льдом ледакол «Таймыр» чуть не выбросило на берег и так сильно сжало, что он получил пробоину в кормовой части.

Командир поехал к Вилькицкому и вернулся в 11 ч, после чего мы снялись с якоря и пошли на запад, склоняясь немного к югу, но держась все время в районе видимости Северной Земли. Вначале, пока мы шли, она представлялась нам гористой, и только после четырехчасового хода берега ее сделались более низменными. Хотя по курсу далеко на горизонте виднелись еще высокие горы, но они казались как-то отдельно стоящими.

Около 3 ч дня мы повернули несколько к югу, и через какую-нибудь четверть часа открылись два острова, по-видимому, острова Гейберга, которые указаны только на геологической карте полярной экспедиции Толля, в его кратком отчете. Острова эти расположены немного западнее мыса Вега, который находится чуть западнее мыса Челюскин и отделяется от него заливом Короля Оскара. Немного южнее и западнее этих островов на карте Толля показана еще группа островков, носящих название группы Фирнлея. Недолго пришлось нам склоняться к югу; как только открылись острова Гейберга, мы увидели также слева от нашего курса ледяные поля и торосы, очевидно, заклинившиеся между этими островами и берегом. В проливе между Северной Землей и материком ледяных полей, сравнительно со вчерашним днем, было меньше, очевидно, дувший вчера ветер несколько их разогнал, а быть может, и вынес через пролив на восток. Утром определяли течение, которое, как оказалось, шло на восток. Вчерашние же определения показывали течение на запад; следовательно, это было обычное периодическое приливное и отливное течение. Между полями, прибитыми к берегу и сидящими между островами и Северной Землей, оказался довольно широкий пролив чистой воды, по которому мы и пошли. Погода стояла сравнительно

<sup>90</sup> Остров этот назван островом Старокадомского [в 1914 г. – Сост.]. – Ред.

<sup>91</sup> А. М. Лавров писал в своей рецензии: «Несколько неясны сомнения Э. Е. Арнольда об обособленности островов Малый Таймыр и Старокадомского. Как известно, после гидрографических работ экспедиции в 1913 и 1914 гг. сомнений в этом не возникало. Лишний раз это подтвердилось при посещении этих островов в 1919 г. 20–24/IV санной партией Тессема во время зимовки экспедиции Р. Амундсена на „Мод“ у мыса Челюскина» (Лавров А. М. Указ. соч. С. 102). – Сост.

<sup>92</sup> Знак на острове Заря, расположенном восточнее мыса Челюскин, был установлен участниками экспедиции А. М. Лавровым и Л. М. Старокадомским 29 августа 1913 г. Восстановлен в 1972, 1975 гг. – Сост.



хорошая, хотя день и не был таким ясным, как вчера, и солнце почти не выглядывало из-за туч.



Отто Свердруп – капитан «Эклипса»

Из разговора командира с Вилькицким я понял только одно: что мы идем вообще на запад и «Таймыр» не будет от нас отделяться, а пойдет сзади нас в кильватер. Но, конечно, в кильватер он не прошел и часа, а выскочил вскоре рядом с «Вайгачом», чтоб затем обогнать его и выйти вперед. Во всяком случае, наш командир выговорил себе право, если «Таймыр» застрянет во льдах, идти самостоятельно на запад. Сегодня пришлось впервые увидеть фирновый, т. е. глетчерный, лед: весьма возможно, что он пришел с Новой Земли, следовательно, есть и проход. Скоро, думаю, войдем во льды, т. к. на горизонте по курсу уже виднеются поля, фирновый лед и просто битый, раздробленный лед. В 7 ч 30 мин мы уперлись в ледяной тупик, состоящий из больших ледяных полей, вследствие чего повернули обратно, дабы выйти из тупика, обойдя ледяное поле справа и войти в пролив между Северной Землей и ледяным полем. Характер льда в этом районе значительно изменился; все больше и больше начинает встречаться фирн, который куда красивее торосистого льда: фирновые льдины плоски, как столы, края их вертикально обрывисты и самая масса прекрасного синего цвета.

Выйдя из тупика, мы стали на якорь у берегового припая самой южной оконечности Северной Земли вблизи ледяного столба, упомянутого мною выше. Было холодно,  $-5^{\circ}$ , светила полная луна. Командир предложил съехать на берег, но поездка не удалась, т. к. за грядой торосов между берегом и льдиной оказался канал свободной воды. В 9 ч 20 мин наблюдали частное лунное затмение. На следующий день стали пытаться счастья, отыскивая проход на юго-востоке, но и тут встретили непроходимые поля. Погода продолжала стоять холодной. Всю ночь мы проходили в поисках прохода, но без всякого успеха, и приблизительно около 9 ч утра стали на якорь у большого ледяного поля, посреди пролива между полуостровом Таймыр и Северной Землей, что по карте выходило на северо-запад от группы гор, немного южнее мыса Вега. Утро было пасмурное, но к  $5\frac{1}{2}$  ч дня, когда мы опять снялись с якоря, небо очистилось от туч и наступила ясная погода. Уже третий или четвертый день мне приходится наблюдать в этих местах, что к вечеру устанавливается великолепная погода. Пошли мы опять по направлению к старой знакомой – косе Северной Земли, на которой находится ледяной столб. Пространство между этой косой и берегом земли совершенно чисто ото льда, а за косой к западу опять сплошной затор. «Таймыр» пошел искать прохода под берегом. В 12 ч ночи получили с «Таймыра» телеграмму, что мыс, который мы приняли за мыс Вега, оказался гористым островом, расположенным в 4 милях от берега, и что льды движутся на запад и юго-запад. На следующий день значительно потеплело, т. е. термометр показывал  $+0,63^{\circ}$ , а к 5 ч вечера полил дождь. К этому времени из-за плохой видимости нам пришлось стать на якорь у одного из островов Гейберга рядом с «Таймыром». Наступившее тепло и дождь нас очень ободрили, и являлась надежда, что начавшийся ледоход очистит нам дальнейший путь, а до зимних морозов оставалось еще довольно времени. Вообще, о возможности зимовки пока еще думали мало. В течение следующих суток мы несколько раз довольно легкомысленно пытались полыннями пробраться на запад, пробивая ледяные перемычки, но потом пришлось от этого отказаться и стать на якорь, т. к. «Таймыр» сжалось сходящимися полями, приподняло и накренило на бок. Он даже поднял сигнал о бедствии, но, к счастью, скоро опять выпрямился. К более безопасной стоянке у острова нам, конечно, вернуться не удалось. На «Таймыре» результат такой гимнастики отразился очень печально, а именно: было сломано 13 шпангоутов, потекло четыре водонепроницаемых переборки и согнуто много шпангоутов. Повреждения эти, безусловно, крайне тяжелые, тем более что он находился в очень невыгодном положении, будучи со всех сторон зажат дрейфующими льдами. Общее кардинальное движение льдов –

на северо-восток, так что и мы, стоя на ледяном якоре, в смысле обратного движения на восток находились не в лучшем положении. Телеграмма о повреждениях «Таймыра» произвела на нас крайне тяжелое впечатление, не говоря уже о его экипаже, которому, быть может, придется оставить свой корабль. Итак, теория, что наши корабли должны были выжиматься, будучи сдавливаемы льдами, на деле не оправдалась, и наш бывший механик Петерсен, по-видимому, был прав, утверждая, что безвредное выжимание для них возможно только в том случае, если их осадка не будет превышать 4 метров.

Теперь я припоминаю, что и командир наш, Новопашенный, доказывал невозможность «Таймыру» и «Вайгачу» дрейфовать во льдах, для этого необходимо иметь форму корпуса «Фрама», корабля Ф. Нансена; строители же этих кораблей совсем не имели в виду их выжимание льдами. Насколько мне помнится, это совсем не так, а как раз наоборот: при постройке рассчитывали на выжимание, придавая этим ледоколам форму клина и яйца. Как бы то ни было, но выжимания не происходит и шпангоуты ломаются. Находились мы между островами Гейберга и Фирнлея, южнее первых и севернее вторых. Между этими группами находится еще один остров, который мы раньше принимали за мыс Вега.

За последние сутки перемен никаких не было; стояли во льдах, поступательного движения вперед почти никакого, свободного выхода нет, и нас несло вместе со льдами на северо-восток. Вероятнее всего, нас относило к островам Гейберга, где и должны были остановиться, а при некоторой удаче, может, достигнуть и мыса Челюскин. Это, в сущности, было бы самым неприятным, т. к. грозило возвращением во Владивосток и, следовательно, крушением всех задач экспедиции.

28 августа совершенно неожиданно была услышана работа другой радиостанции; оказалось, что капитан Свердруп вызывает Вилькицкого. Он стоял со своей шхуной «Эклипс» у острова Тилло, в 195 милях к северу от острова Диксон и в 210 милях к югу от нас. Вилькицкий, со своей стороны, сообщил ему полные сведения о нашем положении. Факт нахождения «Эклипса» у острова Тилло вызвал много предположений, вроде того, что Карское море еще свободно для прохода и что можно несколько дней потратить на борьбу со льдами, не теряя окончательно надежды выбраться отсюда без зимовки. Следующие сутки были потрачены на отыскание выхода из льдов, чего и удалось отчасти добиться, пробравшись ближе к берегу материка. Там мы нашли довольно широкую полосу воды, совершенно свободной ото льда, протянувшуюся вдоль берега в виде широкого канала. Под самым берегом был небольшой ледяной припай, а справа по курсу, т. е. мористее, – лед.

В 5 ч вечера 30 августа на горизонте прямо по носу показался полуостров Земли Короля Оскара. Мы пока шли все время каналом.

Берега Северного Таймыра довольно плоски, мертвы и отливают желтым цветом; желтела, по-видимому, тундра. Снегу сначала было мало, но, подойдя ближе к Земле Короля Оскара, мы его увидели значительно больше. Все имело мертвенный вид, не было даже птиц. В 7 ч подошли к ледяной перемычке и стали на ледяной якорь; думаю, отчасти чтобы подождать «Таймыр», а отчасти и потому, что командир, по-видимому, не хотел без особой необходимости ломать перемычку, соединявшую два больших поля, помня несчастье с «Таймыром». Пользуясь случаем, сделал зоологическую станцию, но улов был очень скудный. К вечеру разъяснило, и можно было наблюдать дивный солнечный закат, но температура воздуха стояла все время ниже нуля, и при наступившем штиле вода в полынье начала покрываться салом. Такому легкому замерзанию отчасти способствует и очень малая соленость воды, происходящая от опресняющего влияния реки Таймыры, впадающей немного севернее рейда Заря.

Когда мы стали на якорь, то за ледяной преградой были видны большие полыньи и даже чистая вода, а ледяные поля двигались на запад.



Личный состав «Вайгача» во время зимовки 1914–1915 гг. Сидят во втором ряду (за двумя матросами на переднем плане): А. Г. Никольский, Н. А. Гельшерт, П. А. Новопашенный, А. Н. Жохов, К. К. Неупокоев,

Э. Е. Арнгольд

Простояв сутки на ледяном якоре, решили попробовать взять перемышку, но после первой же попытки нос корабля заклинился во льду, и его даже накренило градусов на пять. Пришлось подрывать лед толлом и освобождаться при помощи завозки на лед перлиней. Накануне командир сделал совещание, на котором обсуждался план дальнейших действий, а также и положение «Таймыра». Мне сразу показалось неправильным, как мало считаются с его положением и с тем, что в крайнем случае «Вайгач» может быть жилищем для экипажа «Таймыра» после его гибели, что, по существующему положению, уже не являлось невозможным. Я сумел обратить на это внимание командира и заставить придать этому вопросу должное значение.

Находились мы недалеко от Земли Короля Оскара, по-видимому, в бухте Толля. Температура понизилась до  $-5^{\circ}$ ; полынья, в которой мы стояли, покрылась толстым салом. С «Таймыра» наконец получили радио, где сообщалось, что ему удалось выбраться из своих полей и приблизиться к берегу на 6 миль. Это уже было много лучше, но все же не вполне обеспечивало его безопасность. Благодаря этому известию общее настроение значительно повысилось.

После нескольких бесплодных попыток проложить дорогу на запад пришлось опять вернуться в свою полынью, где уже вместо сала образовался лед.

2 сентября в 7 ч вечера началось шуршание по борту: оказалось, что окружающий нас молодой лед начал ломаться и тороситься. Мне приходилось впервые видеть такое сжатие льдов.

Чтоб увеличить поперечное сопротивление корабля, были задраены все водонепроницаемые переборки и люки. С левого борта лед начал ломаться, и его куски стали уходить под корпус корабля. Как потом выяснилось, главная сила сжатия была, очевидно, впереди корабля, т. к. его начало выклинивать назад.

Получили радио от Свердрупа, он сообщил, что у него температура тоже  $-4^{\circ}$ . «Таймыр» стоит на 28-метровой глубине, но его несет к берегу.

Вписывая температуру воды за предыдущие дни, я убедился, что вода здесь очень пресная и потому замерзает при  $-0,4^{\circ}\text{C}$ , между тем как раньше не замерзала и при  $-1,6^{\circ}$ . Будь тут соленая вода, картина была бы совсем другая, и нам не пришлось бы стоять в полулитровом молодом льду. Теперь же нам оставалось не более 10 дней питать надежды на возможность прохода на запад, и следовало уже серьезно подумать о предстоящей зимовке. Вилькицкий запрашивал Свердрупа, сколько у него имелось собак; оказалось, что 30, но все довольно слабые.

Из телеграмм Вилькицкого мы узнали, что на месте стоянки «Таймыра» морозы увеличились, доходя до  $-11^{\circ}$ ; корабль имеет большие повреждения и значительную течь. Напора льда не выдержит. Приходится остаться зимовать, почему он старается пробиться ближе к берегу.

5 сентября на юго-запад от нас открылась длинная полынья, которой мы и пошли, пока не уперлись в перемышку. В 3 ч дня стали ее пробивать, но с 5 ч началось сжатие льда. Корабль затрещал и накренился градусов на девять. Потом приподняло корму. Ощущение было очень неприятное, и когда к 6 ч сжатие прекратилось, то ощущение все еще оставалось неприятное. Часов около 12, т. е. как раз когда я писал эти строки, опять началось сжатие и крен. Зимовать все-таки, очевидно, придется, лишь бы удалось добраться до какой-либо бухты, чтобы стоять поспокойней. Но, кажется, и это не удастся. В течение следующих двух суток мы продвинулись немного к берегу, но все же он был вне нашей видимости, и хотя нас не сжимало, но вместе со льдами постепенно несло к северу.

Вечером была получена с ледокола «Таймыр» телеграмма, из которой было видно, что он, в свою очередь, тоже зажат льдами и его несет на северо-восток; корабль получил вторую пробоину, положение его стало настолько серьезно, что, не рассчитывая более на сопротивляемость корпуса, сгрузили часть провизии, теплого платья и сани на лед.

На следующее утро значительно потеплело, термометр показывал выше нуля, дул сильный северо-западный ветер и шел дождь. Я думал, что это агония лета и скоро температура начнет быстро падать, хотя Толль наблюдал подобное повышение еще в октябре. Если бы нам удалось пробраться в какую-нибудь бухту, то мы могли бы иметь постоянное и беспрепятственное сообщение с берегом. Зимовать среди ледяных полей было бы слишком мрачно. Дни становились короче; солнце заходило уже в 7 ч. Электрическое освещение из экономии топлива прекратили, начали сидеть при лампах и свечах. Я особого лишения в этом не чувствовал и при этом освещении мог отлично работать. Лишь бы температура внутри корабля не падала ниже  $+12,5^{\circ}$ .

На 9 сентября положение наше было следующее: как известно, берег Земли Короля Оскара тянется по параллели, причем его западная оконечность загнута несколько к северу. С восточной же стороны он резко поворачивает на север, переходя в Северный Таймыр.

Этими загибами и образуется совершенно открытый со всех румбов, кроме южных, залив Толля. Ледокол «Вайгач» находился приблизительно посреди этого залива, милях в 5 от берега, у кромки довольно большого прибрежного поля. Корабль был окружен шугой из молодого льда, которая то

надвигалась при северных ветрах, то отходила и редела при южных, образуя в последнем случае полыньи и каналы. Вот по этим-то полыньям мы и пробирались понемногу на запад. Утром совершенно неожиданно льды раздвинулись, что дало нам возможность двигаться дальше. К 6 ч вечера нам удалось сделать около 2–3 миль. Нужно сказать, что на западе тянулась весьма интенсивная синева на небе, а это давало повод думать о присутствии там большого пространства чистой воды, и если бы некоторое время дул хороший юго-западный или южный ветер, то весьма возможно, что нам и удалось бы пробраться туда. Утешительно было и то, что поле, прижатое к берегу, несмотря на сильный ветер, пока не двигалось, следовательно, нас не относило к северу, хотя течение воды здесь, безусловно, на север.

10 сентября ветер резко изменился, перейдя через запад к северу. Вокруг нас пошел шум и треск ломающегося льда, но часть поля, окружающего нас, приблизительно с миллю в окружности, осталась целою, и мы вместе с нею начали медленно удаляться от берега и двигаться на северо-запад. Только через три дня окончилось это вынужденное путешествие. К сожалению, нас отнесло более чем на 30 миль от берега, и он скрылся из нашей видимости. Зато положение «Таймыра» значительно улучшилось: ему удалось пробраться ближе к берегу, и он очутился южнее нас. Температура воздуха понизилась до  $-14...-15^{\circ}$ , молодой лед уже достиг толщины полметра, и всем стало ясно, что наше активное плавание окончилась.

## Глава VI

### Зимовка у мыса Челюскин в 1914–1915 гг

На одном из совещаний, устроенных командиром, вопрос о приготовлениях к зимовке был решен почти единогласно. Другой вопрос заключался в том, что командир для сбережения провизии и возможности провести вторую зимовку предложил отправить в мае по сухому пути партию в 18 человек. Меня это предложение поразило и почему-то показалось известного рода капитуляцией. Ведь на самом деле, если явятся 18 человек в Петербург, то это уже будет служить признаком крушения экспедиции. С другой стороны, идти, даже в мае, пешком по тундре очень нелегко, и неизвестно, в каком виде и сколько людей дойдет. Конечно, нельзя было быть уверенным, что в следующем году нам удалось бы уйти из этой западни у мыса Земли Короля Оскара, но, во всяком случае, шансов было много. Да кроме того, предполагалось, что в Петербурге будут приняты все меры для присылки нам угля и провизии. Сделать это было неизмеримо легче, чем для экспедиций Брусилова, Седова и Русанова, которые неизвестно даже где и находились. Конечно, дать знать о себе следовало, и это было исполнено, как только Свердруп, зимовавший в 100 милях от нас, вступил с нами в радиосвязь. В марте, между прочим, он собирался приехать к нам на собаках.

В сентябре с «Таймыра» получили телеграмму, что ему удалось пройти вдоль берега по молодому льду и он приблизился к нам до пределов видимости, т. е. миль на 15. Между прочим, меня очень занимал вопрос, почему нам встречался глетчерный лед только у берегов Северной Земли, а восточнее мыса Челюскин мы его никогда не видали. Ни Нансен, ни Толль, ни Норденшельд не видали в Северном Ледовитом океане вовсе глетчерного льда. Мы же на сравнительно небольшом промежутке в 70 миль видели много айсбергов. Очевидно, что они или приносятся с запада, или образуются на Северной Земле. Как бы то ни было, они должны куда-нибудь деваться, и вероятнее всего, их выносит в пролив между островом Малый Таймыр и Северной Землей. Странно, что и Нансен не видел их во время своего дрейфа.

Результаты исследования крови у всей команды и командного состава показали, что общее состояние ее среднее. По-моему, упитанность команды была неважная, и я стал опасаться появления цинги. С цингой в экспедиции Толля был такой интересный случай: на «Заре» заболел некий Стрижев, уроженец Усть-Янска. Он рассказывал, что в Усть-Янске эта болезнь совершенно неизвестна, хотя всю зиму, кроме юколы, не едят ничего другого, тогда как пища на «Заре» была несравненно лучше. А матрос Расторгуев рассказывал мне, что рабочие в тайге на золотых приисках болеют цингой, несмотря на то что живут в сухих деревянных домах и питаются свежим мясом, луком и хлебом. Это явление крайне интересное, делающее заболевание цингой еще более загадочным.

21 сентября официально была объявлена полярная зимовка, матросов познакомили с главнейшими явлениями полярной зимы, а также с болезнями и главным образом с предрасполагающими моментами, способствующими этим заболеваниям в исключительных условиях такой зимовки.

1 октября разобрали машину, выкачали пресную воду из цистерн, перешли на камельковое отопление и полярную порцию. Расписание дня разработали таким образом, чтобы люди были заняты возможно больше времени, т. к. безделье располагает к тоске, а плохое настроение играет далеко не последнюю роль при возникновении цинги. День наш распределялся следующим образом: побудка в 6½ ч утра, в 7½ чай с хлебом и маслом, затем приноска льда или снега для добывания пресной воды, с 9 ч до 11½ ч судовые работы по специальностям, а с малограмотными занятия по грамоте, арифметике и другим общеобразовательным предметам. В 12 ч дня обед из двух блюд, а с 1 ч до 2½ развлечения и игры на

воздухе, например, футбол<sup>93</sup>, бокс, беганье на лыжах, катанье на буере и собаках в упряжи. Пока было светло, стреляли из ружей в цель. Футбол у матросов пользовался наибольшей популярностью; даже в самые темные полярные ночи они играли с большим увлечением. Каждые две недели устраивались состязания на призы, которые состояли из плиток шоколада, печенья или пайка табаку. В 3 ч чай, а с 4 до 6½ офицеры читали лекции по физической и общей географии, русской и военно-морской истории, природоведению, общей гигиене, анатомии и физиологии, физике и химии. В 7 ч ужин и чай, с 7½ до 9½ для желающих занятия по геометрии, алгебре, электротехнике и новым языкам. В 9 ч ложились спать<sup>94</sup>.



По воскресеньям и праздничным дням устраивались литературные чтения или знакомились с историей полярных путешествий. Кроме того, составили небольшой оркестр из балалаек, мандолин и гитар.

В течение октября льды еще окончательно не установились, и поле, в которое мы вмерзли, носилось по разным направлениям со скоростью 6 миль в сутки, но, в сущности говоря, можно было считать, что мы оставались на месте, потому что генерального направления в движении не было. Осматривал вновь команду, и результаты оказались очень хорошие. Люди едят с аппетитом, в весе не падают, и настроение у всех бодрое.

Между прочим, мне пришлось наблюдать очень интересное явление: как-то раз я пошел прогуляться вместе с нашим штурманом. Мы подошли к недавно образовавшейся полынье. Она уже успела покрыться ледяной кашей и, замерзая, суживалась на наших глазах. Этот едва образовавшийся лед начал тороситься, образуя сначала выпучину в виде холма, затем вершина холма становилась более остроугольной, а сама выпучина – круче. Затем на хребте этой горки появилось нечто вроде желоба, по которому и начала обламываться верхушка хребта отдельными кусками, падавшими вниз. Это образование торосов было очень наглядно. Во время этой же прогулки мы видели радугу в виде столба, расположенного градусов на 10 над горизонтом, и тройное солнце в виде очень сплюснутого эллипса между двух вертикально расположенных маленьких круглых солнц.

Привожу выдержки из текста телеграмм, посланных по радио начальником экспедиции морскому министру.

«8. X. 8 h 47 m p. m. № 277/109

С.-Петербург. Минмору. Гидрография.

*Челюскин прошли 20 августа. В борьбе со льдами транспорта поломали лопасти, помяли борта. На „Таймыре“ сломана часть шпангоутов, повреждены переборки. Считаю положение транспортов безопасным до весенних взломов льда. Транспорты медленно дрейфуют со льдом. Провизии хватит на год. Летом постараюсь плыть навстречу Свердрупу, а если лед не позволит или не хватит угля, укрыть корабли в безопасном месте. Открыли остров вблизи Беннетта в широте 76°10' и долготе 153°, величиной и видом похожий на Беннетт. Вилькицкий».*

<sup>93</sup> Игра в футбол занимала важное место в жизни матросов во время зимовки и иногда способствовала их сближению с офицерами. Об этом вспоминал бывший старший кочегар «Вайгача» Ф. С. Ильин: «...после того, как мы стали окончательно на зимовку, мы играли [в футбол] почти каждый день, даже в самые сильные морозы, не играли только в пургу, играли даже при свете луны и звезд. Это было замечательное развлечение. Как-то в нашей команде машинистов и кочегаров играл Гельшерт и в борьбе за мяч нечаянно или умышленно подставил ножку Степе Глазунову, и тот полетел кубарем. После этого Степа все время норовил подставить ножку Гельшерту. Мы ждали этого момента, хотели посмотреть, как на это будет реагировать Гельшерт. Наконец Степа улучил момент и буквально из-под ноги Гельшерта забрал мяч, когда он хотел по нему ударить. Удар получился холостой, и Гельшерт растянулся и, лежа на льду, крикнул: „Глазунов, хватит, поквитались!“. Этим своим поступком Гельшерт приобрел симпатии нашего брата матроса» (РГАЭ. Ф. 247. Оп. 2. Д. 3. Л. 50об.). Другой эпизод, связанный с Н. А. Гельшертом, вспоминал бывший старший трюмный машинист «Таймыра» И. В. Прусов: «Когда „Таймырь“ и „Вайгач“ стояли еще у стенки во Владивостоке, на „Таймырь“ как-то пришел Ваш [т. е. с. „Вайгача“] старший офицер Гельшерт. Вахтенный куда-то отлучился, а я в это время проходил по коридору, выходящему к офицерским каютам. Он окликнул меня и спросил, где [находится] вахтенный. Я не видел его, не знал, что это старший офицер, и в ответ крикнул: „Вахтенного здесь нет!“ Когда на повторный его окрик: „Иди сюда!“ – [я] подошел к нему, он, назвав меня сукиным сыном, ударил меня наотмашь по уху! Вот тебе и хваленый офицер, которого мы, матросы, считали хорошим человеком» (Там же. Л. 55). – Сост.

<sup>94</sup> Так в тексте, скорее всего – в 10 ч. – Сост.

*«Адрес тот же»<sup>95</sup>.*

*Пройдя Челюскин, встретили непроходимые льды. Оба транспорта замерзли у северного полуострова Оскара. Широта „Таймыра” около 76°40', долгота около 100°20', „Вайгач” западнее миль на 15. Надеемся через Свердрупа продолжать связь. В марте переведу часть офицеров и половину команды на „Эклипс”. Прошу прислать к Свердрупу для меня оленей, чтобы облегчить перевозку людей, а летом выслать к Свердрупу тонн 200 угля. Рассчитываем сберечь уголь на две или три недели навигации. Оленей хотел бы оставить около кораблей до осени. Здоровье всех вполне хорошо. Вилькицкий».*

При вторичном исследовании крови у личного состава обнаружился интересный факт: люди большого роста, много работающие на воздухе, теряли в количестве гемоглобин, особенно те, у которых его было много. В общей же сложности количество гемоглобина за месяц увеличилось.

21 октября ветер, начавшийся накануне, дошел до 20 м в секунду, лед начал ломаться, стали образовываться торосы, и через каких-нибудь 2–3 ч корабль был окружен торосами и полыньями. Нос и корма были на чистой воде. Безусловно, это была величественная картина, и я себе легко представляю, как бывало ужасно моментами на «Фраме» и как легко может быть раздавлен корабль этой колоссальной силой. Нет возможности описать того впечатления, которое приходится переживать, когда вокруг вас начинает крошиться, как щепки, громадные толстые льдины; шум, гул и треск ужасный, будто стреляют залпами десятки самых крупных орудий, причем воет и свищет сильнейший ветер. В такие моменты перед расходившейся стихией кажешься себе таким ничтожеством, что даже как-то страх проходит, и только когда все успокоится и наступает снова мертвая тишина, начинаешь отдавать себе отчет во всем, что произошло, и какой опасности удалось избежать. Около 5 ч дня ветер почти внезапно затих, а к 10 ч наступила великолепная лунная ночь с довольно красивым сиянием штормного характера. Наш корабль повернуло на 180°, и он стал обращаться теперь носом на юг.

Кругом нас вместо гладкого поля образовался хаос льдов, но каким-то чудом уцелел мой ледяной домик, где я производил свои наблюдения.

Начались заболевания, большей частью простудного характера, которые, по счастью, довольно быстро проходили. В течение октября запас свежей провизии у нас подновился мясом двух медведей, убитых вблизи корабля.

Это было очень кстати: консервы и каши до такой степени приелись, что, несмотря на хороший аппетит, на них смотреть не хотелось. С 1 ноября началась тихая морозная погода с температурой до –30°. Мы наконец окончательно вмерзли и больше не двигались. Наше место было определено астрономически: 77°54'21" сев. шир. и 100°13'30" вост. долг. по Гринвичу. Солнце скрылось 18 октября, и наступила полярная ночь, но до ноября в полдень на юге была еще видна заря. С первых чисел ноября пропала и заря, хотя разница между полуденным сумеречным светом и ночной темнотой была большая, главным образом в смысле видимости вдаль. Северные сияния и луна освещали окружающую нас мертвую природу. Эти сияния по изменчивости своей формы, яркости и окраске представляют один из самых красивых, ни с чем не сравнимых феноменов природы. По внешней форме полярные сияния можно разделить на четыре основных вида: светящееся облако, лентообразное сияние, штормное сияние и лучистое, или корона. Конечно, между этими видами существует масса переходных форм, быстро сменяющих одна другую или комбинирующихся в группы, дающие поразительные по красоте и нежности оттенков красочные сочетания.

19 ноября пришлось наблюдать очень сильное падение барометра, высота которого доходила до 717,6 мм. Странно было, что, несмотря на такое низкое давление, ветер не превышал 17 м в секунду и в среднем был 11–14 м: величина при таком давлении ничтожная. Положим, что, по наблюдениям Нансена и др., здесь вообще атмосферное давление низкое, и возможно, что 717 мм для этих мест далеко не минимум. В декабре начались сильные морозы, продолжавшиеся до конца февраля. Температура воздуха колебалась от –40° до –50°, и самая низкая за всю зиму –56,4° наблюдалась 5 февраля.

Наступившие рождественские праздники провели скромно, но весело. Первый день ознаменовался улучшенным столом со значительной прибавкой свежей провизии, т. к. поросята, которых мы до сих пор берегли, выросли в порядочных свиней и доставили личному составу корабля свежего мяса по крайней мере суток на двое. В 4 ч дня была устроена елка, очень искусно сделанная из проволоки и окрашенная зеленой краской. Украшениями служили электрические фонарики и различные безделушки собственного изготовления команды. Раздавались подарки двух сортов: для курящих 200 г табаку и кусок мыла, а для некурящих – кусок мыла и серебряный рубль. Елка открылась маршем, очень недурно сыгранным любительским оркестром балалаечников. Через три дня был устроен вечер, на котором матросами прекрасно были разыграны две пьесы Чехова и дивертисмент, состоявший из выступлений оркестра, куплетистов, клоуна и прочих номеров.

30 декабря я заболел; за отсутствием достаточного количества свежей провизии и по причине низкой температуры в каюте, доходившей иногда до +6,25...+7°, у меня обнаружилось расстройство

<sup>95</sup> В подлинном дневнике Э. Е. Арнольда нет ни даты, ни номера этой телеграммы. – Ред.

компенсации. Сердце стало плохо работать, появились сильные отеки ног. Это было мне особенно неприятно, пришлось перейти на питание исключительно свежей провизией, которой у нас и без того было очень мало. В данном случае мое положение как доктора еще усугубляло эту неприятность. Почти две недели пришлось мне пролежать в постели. 12 января ознаменовалось важным для нас событием: вступлением в связь с Петербургом через «Эклипс», Югорский Шар, Архангельск. Наши депеши были наконец переданы, получены ответ и даже частные телеграммы.

1 февраля над горизонтом появилось солнце. По этому случаю матросы устроили маскарад. Костюмы были сделаны удивительно удачно; несмотря на более чем скудные средства, они отличались и остроумием, и замечательным выполнением. Пользуясь солнечным светом, все отправились на лед сниматься, и т. к. костюмы были очень легки, то маски скоро порядочно продрогли, почему вскоре и возвратились на корабль, где им дали по чарке водки и сварили шоколад.

Когда же стемнело, то на льду сожгли фейерверк и чучело. Вечером из кают-компании был убран стол, и все матросы были приглашены для танцев. Многие маски так артистически изменили свой голос, что мы до самого конца не могли их узнать. Это обстоятельство они отлично использовали и, балагуря, указывали на многие наши слабые и смешные стороны, каковые имеются в каждом человеке. Называли нас теми кличками, которыми команда награждает на судах каждого начальника, но, к чести их, должен сказать, что никто из них не позволил себе что-либо оскорбительное или обидное, и мы все с большим удовольствием вспоминали этот вечер. Было даже решено повторить его, но, к сожалению, у нас начались серьезные заболевания среди офицеров и матросов<sup>96</sup>. В особенности нас поразили смерти лейтенанта Жохова от острого нефрита и очень хорошего матроса, кочегара Ладоничева, от гнойного аппендицита. Жохов, бегая на лыжах, получил острое воспаление почек. Эта болезнь, кроме лекарств, требовала высокой температуры в помещении, а у нас выше +7° в каютах, и то под потолком, не было, а на полу у бортов всегда находился слой льда. Невозможно было держать и необходимую диету за отсутствием свежей провизии, а 50-градусные морозы не позволяли в достаточной мере проветривать помещения. Еще в октябре, как бы предчувствуя смерть, Жохов написал красивое прощальное стихотворение, посвященное своей невесте.

Мы решили похоронить своих соплавателей на берегу, почему пришлось сделать около 130 километров на санях при 45° мороза<sup>97</sup>.

В лице Алексея Николаевича Жохова экспедиция лишилась прекрасного флотского офицера и работника, а мы – хорошего товарища. Недели две спустя скончался и кочегар Ладоничев<sup>98</sup>, который был также похоронен на берегу рядом с Жоховым.

В конце февраля за кормой начали обкалывать лед для обнажения винта, чтобы заменить сломанную лопасть новой. Работы шли довольно удачно: ледяной док углубился на 2 метра и обнаружилось две сломанные лопасти винта.

Попутно командир занялся исследованием толщины льда. Лед толщиной в 2 м 50 см бурился в течение 45 минут. В результате выяснилось, что толщина молодых полей, т. е. первого года образования, 153 см, старые же льдины достигают 243–250 см. Измерение температуры льда в разных слоях дало следующие результаты: на поверхности, при –13,4° наружного воздуха, –16°, на глубине 50 см –19 °С, на глубине 100 см –12 °С, на глубине 150 см –7° или –5,2°. Свердруп телеграфировал, что им устроен склад для депо в заливе Миддендорфа.

Во время очередных осмотров личного состава у некоторых матросов оказались десны разрыхленными, припухли, гиперемированы и кровоточили. Но за цингу считать этого было нельзя, т. к. совершенно не было скорбутных пятен. Однако 14 марта все же пришлось поставить первый диагноз цинги у матроса Эллера.

Очень интересное явление пришлось наблюдать у матроса Мячина, уроженца Астраханской губернии: еще до военной службы он болел малярией, и вот теперь, в суровом полярном климате, у него стали все чаще и чаще повторяться приступы этой болезни. Дни быстро проходили в разных приготовлениях, наступал апрель, и с ним тепло; морозы редко превышали теперь –12°. 8 апреля подле корабля порхал и бойко чирикал свою милую песенку первый живой вестник весны – снежный подорожник. За время зимовки мы не были избалованы посещением каких-либо живых существ. Еще до наступления темноты

<sup>96</sup> Не избежал их и сам Э. Е. Арнгольд. 19 февраля 1915 г. он писал Л. М. Старокадомскому: «Я лично тоже заболел в декабре и даже сейчас еще не совсем оправился. В конце декабря я обнаружил у себя полное расстройство компенсации и думал даже, что отправлюсь в места не столь отдаленные. Произошло это у меня тоже на почве истощения. Оказалось, что я вовсе не приспособлен к полярной еде. К кашам прямо чувствую органическое отвращение... [...]...И я был принужден прекратить их совершенно есть. Через месяц мне опротивели макароны, словом, я каждый день оставался голодным, как собака. Так продолжалось месяц, а может быть, и два. Наконец, в конце декабря слег с отеками. и довольно большими. Недели через две отеки прошли. Теперь я ем усиленную порцию, принимаю мышьяк [в малых дозах применяется в качестве регуляторов обмена веществ, кровотока], железо и чувствую себя много лучше, но все-таки далеко не то, что было до начала зимовки» (РГАЭ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 132. Л. 25об.–26). – *Сост.*

<sup>97</sup> А. Н. Жохов и И. Е. Ладоничев похоронены на мысе Могильном (получившем тогда же свое название) в заливе Дика. – *Сост.*

<sup>98</sup> 12 марта 1915 г. Э. Е. Арнгольд писал Л. М. Старокадомскому: «Не везет мне с больными! Смерть Ладоничева произвела на меня тяжелое впечатление тем более, что был момент, когда сильно надеялся на благополучный исход. Ухудшение произошло в несколько часов, затем последовала смерть. [...] Мне все-таки кажется, что это был здорово хирургический случай и операция, безусловно, спасла бы больного. Но производить операцию при существующих условиях и моей полной хирургической несостоятельности было бы, конечно, безумием. С гораздо большим шансом на успех можно было рассчитывать на силу организма, чем на операцию» (РГАЭ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 132. Л. 27–28). Бывший кочегар «Вайгача» П. В. Губин вспоминал: «Доктор Арнгольд был неплохой человек, но что он мог сделать, если сам еле ходил опухши. А фельдшер Мизин сам походил на покойника, и у него у первого появились признаки цинги» (Там же. Ф. 247. Оп. 2. Д. 3. Л. 43). – *Сост.*

кое-когда подходили к кораблю белые медведи, и один из них даже настолько заинтересовался этим незнакомым ему предметом, что, решившись взойти на палубу, сделал уже несколько шагов по сходне. Конечно, он поплатился жизнью за свое любопытство. С наступлением полярной ночи прекратили свои посещения и медведи. Только в конце декабря как-то совершенно случайно забрел заблудившийся песец, которого затравили наши судовые собаки. Медведи стали появляться опять только в конце марта, когда заря длилась всю ночь.

С 11 апреля солнце перестало прятаться за горизонтом; наступил бесконечный день.

Первое время постоянное присутствие солнца вызывает радостное чувство, обусловленное отчасти контрастом с удручающей темнотой трехмесячной полярной ночи, отчасти и непривычкой к этому редкому явлению.

С наступлением светлого времени стали готовить корабль к предстоящему плаванию, а также начались экскурсии на берег и окрестные острова, которые хотя и были описаны зимовавшей в 1901 г. русской экспедицией Толля, но все-таки не вполне достаточно и точно. Метеорологические и некоторые гидрологические наблюдения систематически велись круглую зиму даже в самый темный период полярной ночи и трескучих морозов. Приятнейшим днем во время зимовки для всех была суббота. В этот день радиостанция «Эклипса» передавала нам иногда сообщения из Петербурга и нередко интересные новости о войне, которые удавалось в течение недели перехватить из переговоров очень мощных станций Нордкапа в Норвегии со Шпицбергом или же Архангельска с Югорским Шаром. Такие сообщения вносили значительный интерес в нашу скучную, монотонную жизнь и сознание, что мы не окончательно оторваны от остального мира. Это, конечно, придавало нам много бодрости и облегчало гнет тяжелой полярной зимовки. 21 марта Свердруп телеграфировал, что в мае собирается прийти за людьми, которых начальник экспедиции намеревался отправить при его помощи в Петербург для сбережения провизии на случай второй зимовки.

За ними на «Эклипс» должен был прийти из устья Енисея с оленями весьма опытный полярный промышленник Бегичев, бывший боцман «Зари».

Он-то и должен был доставить наших людей с «Эклипса» в селение Гольчиху, расположенное в устье Енисея. Оттуда они должны были отправиться на пароходе вверх по реке до Красноярска и затем по железной дороге в Петербург.

От места нашей зимовки до Гольчихи было более 2000 километров, которые им предстояло пройти по льду и тундре Таймырского полуострова. Одним из крупных недостатков нашей экспедиции было то, что мы не имели ездовых собак, поэтому Свердруп должен был лично прийти к нам с тремя нартами для перевозки клади и провизии. 14 апреля доктор Тржемесский телеграфировал с «Эклипса», что капитан Свердруп выехал на «Таймыр». Мы уже приготовили 18 человек матросов и одного офицера из наиболее слабых и болезненных, снабдив их всем необходимым для путешествия.

Погода стояла отличная, на солнышке слегка припекало, и температура была выше нуля. 21 апреля мне пришлось наблюдать интересное оптическое явление: около 11 ч вечера были видны три солнца, причем настоящее было посредине и два ложных по бокам. В ожидании прихода Свердрупа все были заняты составлением донесений и писанием писем. Наконец 29 апреля с «Таймыра» увидели три нарты и людей, направляющихся к кораблю. Все вышли навстречу славному путешественнику. Со Свердрупом прибыли еще два норвежца: Нильсен и Кнудсен. Бодрый и крепкий 63-летний старик, капитан Отто Свердруп, по словам его спутников, совершил весь переход пешком на лыжах, ни разу не пользуясь нартой и идя все время на уровне с собаками.

Отдохнув два дня на «Таймыре», он пришел с визитом к нам на «Вайгач». Эта прогулка ни больше ни меньше как 30 с лишним километров, и мы, конечно, были польщены посещением такого маститого полярного исследователя. На всех он произвел самое хорошее впечатление своей спокойной, тихой, но уверенной речью и совершенной простотой в обращении. Он был настолько деликатен, что хотел расположиться на ночлег в палатке рядом с кораблем, не желая нас стеснять. Нам стоило немало труда уговорить его воспользоваться одной из наших кают, и, конечно, ему было отведено лучшее помещение на корабле – каюта командира. Свердруп проделывал свою девятую полярную зимовку в жизни, и любимой его поговоркой было: «Чтоб узнать хорошо человека, не нужно съедать с ним пуда соли, а достаточно провести совместно одну полярную зиму». Он прекрасно говорил по-английски, и мы до поздней ночи с необычайным интересом слушали его рассказы о бесконечных полярных странствованиях.

Он лично знал всех корифеев полярной науки, и нас очень интересовала его характеристика этих личностей. Кука он называл просто шарлатаном, очень неважно отзывался о Пири, с которым ему пришлось провести одну полярную зиму на севере Гренландии; но зато исключительно лестно говорил о Шеклтоне и Скотте, называя их истинными джентльменами.

Отдавая должное отваге и энергии своего соотечественника Амундсена, он сказал, что тот все-таки поступил не *gentelmann like*<sup>99</sup> по отношению к Скотту, написав на палатке, оставленной им на Южном

<sup>99</sup> Как подобает порядочному человеку (англ.). – *Ред.*



полюсе, «Soyez les bienvenu!»<sup>100</sup>. Конечно, эта надпись носила характер иронии. Как известно, Скотт и Амундсен шли одновременно, но разными путями к Южному полюсу. Амундсен опередил Скотта на 14 дней. За эту надпись Амундсен, несмотря на открытие Южного полюса и Северо-Западного прохода, был исключен временно из членов полярного клуба в Христиании и получил выговор от норвежского короля, на средства которого и была главным образом создана экспедиция Амундсена к полюсу.

Прогостив у нас двое суток, Свердруп вместе с предназначенной к отправке партией 2 мая утром ушел на «Таймыр»<sup>101</sup>. От нас уходило 18 человек наиболее слабых, перенесших во время зимовки цингу, а также желающих и главным образом боявшихся вторичной зимовки, что, конечно, отражалось на моральном состоянии их сотоварищей. Необходимо заметить, что ни одного матроса на экспедицию не принималось по назначению, а исключительно лишь по собственному желанию, с предупреждением и объяснением всех опасностей и тяжести похода. К сожалению, малодушие часто берет верх при встрече с настоящими лишениями: начинаются ропот и нытье, наводящие уныние и на более твердых. Из офицеров, по приказу начальника экспедиции, уходящих к устью Енисея должен был вести лейтенант Гельшерт<sup>102</sup>.

Проводы носили самый сердечный и трогательный характер. Тяжело было нам всем расставаться с Гельшертом, особенно мне, т. к. мы с ним участвовали в экспедиции с самого ее возникновения, когда «Вайгач» стоял еще на стапели верфи Невского судостроительного завода в Петербурге. Я отлично понимал, как ему было тяжело расставаться с кораблем и как ему хотелось замкнуть на нем кольцо вокруг Старого Света. Провожать их пошли до «Таймыра» командир с двумя людьми и мичман Никольский с шестью до мыса Медвежий Яр на полуострове Короля Оскара.

После ухода партии нас осталось пять человек командного состава, 20 человек матросов и вольнонаемный повар-буфетчик. С этим составом мы могли бы кое-как прокормиться во время вынужденной второй зимовки.

В первую половину мая начали задуть порядочные ветры с частыми пургами, так что предположение Толля, что май здесь отвратительный, подтвердилось как нельзя лучше.

Во вторник, 11 мая вернулся с «Таймыра» командир. Оказывается, что он вместе с доктором Старокадомским совершил экскурсию на берег, и им удалось найти фиорд Гафнера, который оказался чрезвычайно красивым, с узким входом всего в 150 метров шириной, пролегающим между отвесных гранитных скал со вкрапленным в них кварцем. Самый фиорд врезывается далеко в берег и по величине не уступает бухте Прончищевой. На берегу уже началось сильное таяние снега, в некоторых местах даже показались мох<sup>103</sup>.

14 мая прилетели первые чайки. По сравнению с Толлем птицы у нас появились раньше на 10 дней. Так, первых пуночек они увидели 23 апреля, а мы 13-го, хотя и находились севернее. 19 мая пролетели первые гуси. Установилась прекрасная солнечная погода, началось сильное таяние, стали попадаться дни с положительной средней температурой.

В ночь на 21 мая вернулся мичман Никольский с партией матросов, провожавших ушедших на «Эклипс». Все они остались очень довольны своей экскурсией и рассказывали, что тундра кипит жизнью. Видели много оленей и привезли с собою несколько куропаток, но, к сожалению, в таком виде, что их невозможно было препарировать. Между прочим, с «Таймыра» они ездили в фиорд Гафнера на аэросанях со скоростью 20 километров в час<sup>104</sup> и, в свою очередь, подтвердили, что он очень красив и глубоко врезывается в материк. На следующий день получили радио с «Эклипса», в котором сообщалось, что наша партия в 6½ ч утра благополучно прибыла туда.

С наступлением более теплой погоды я возобновил свои гидрологические работы и сделал батометрический разрез моря на месте нашей стоянки. Оказалось, что при глубине 32 метра плотность

<sup>100</sup> Добро пожаловать! (фр.). – Ред.

<sup>101</sup> В подлинном дневнике д-ра Арнгольда говорится, что в этот приезд Свердруп не был на «Вайгаче»; в конспектах же его лекций имеется приведенный здесь рассказ о посещении Свердрумом «Вайгача». Я полагаю, что записям в дневнике следует более доверять, чем лекциям, которые составлялись, вероятно, по памяти, а не по документам. Беседа же со Свердрумом, приводимая здесь, несомненно, подлинная, но она имела место, вероятно, на острове Диксон или во время плавания «Вайгача» к селению. – Ред. Действительно, Свердруп не смог посетить «Вайгач». Это подтверждает и Н. И. Евгенов: «13 мая [1 мая по юлианскому („старому“) стилю] Б. А. Вилькицкий послал радио на „Вайгач“: Капитан Свердруп просит передать сожаление, что не может заехать на „Вайгач“. Прошу сообщить, когда может выйти ваша партия. Вилькицкий» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Указ. соч. С. 270). – Сост.

<sup>102</sup> Всю партию личного состава, уходившего с «Таймыра» и «Вайгача», возглавил Д. Н. Александров. 17 апреля 1915 г. Э. Е. Арнгольд писал Л. М. Старокадомскому: «Новопашенный и Гельшерт ужасно возмущены, что Вилькицкий назначил начальником партии Александрова. Самолюбие флотских офицеров поражено в самое сердце: „как так, паршивый механик – и вдруг начальник партии“. Был момент, когда Гельшерт уже был почти отставлен от похода и вместо него хотели назначить нашего механика. Только неистовое желание Петруши сплавить во что бы то ни стало Гельшерта побудило пойти на такой компромисс для флотского сердечка. Ох, знаете, ну и полярные эксплораторы! Сидеть бы им в канцелярии да считать чинами и орденами. Я Вам серьезно говорю, что этот поход может кончиться трагикомически, тем более что Александров, насколько мне кажется, большим умом не отличается. Интересно, знает ли Свердруп, что людей совершенно не хотят оставлять на „Эклипсе“, а немедленно они отправятся дальше на юг. Мне почему-то кажется, что Свердруп на это не рассчитывает, иначе он бы поторопился с приездом, так как партия может застрять у Пясины» (РГАЭ. Ф. 245. Оп. 1. Д. 132. Л. 33об.–34об.). – Сост.

<sup>103</sup> «Так как фиорд Гафнера впервые был исследован именно этой Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана, то я считаю нужным указания Э. Е. Арнгольда пополнить следующим. Специально для исследования фиорда с „Таймыра“ была послана санная партия (2VI–12VI 1915 г.) в составе Н. И. Евгенова, А. М. Лаврова и четырех человек матросов, которая произвела съемку всего фиорда, выяснив при этом, что он вдается в материк на 40 километров» (Лавров А. М. Указ. соч. С. 102).

<sup>104</sup> «В связи с уходом на „Эклипс“ летчика Александрова на „Таймыре“ решили из гидросамолета построить аэросани. Для этого гондолу самолета с мотором поставили на полозья, сделанные из поплавков, обшитых жестью. Переоборудованием занялся инженер-механик А. Г. Фирфаров. Он удачно подбил поплавки жестью. Сани теперь легко скользили по снегу. Вечером 30 мая [1915 г.] произвели пробу аэросаней, испытание прошло удачно» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Указ. соч. С. 272). – Сост.

воды постепенно уменьшается к поверхности, а температура остается  $-1,4^{\circ}$ , а если и есть изменения, то, безусловно, не превышающие сотых долей градуса. Соленость оказалась сравнительно большая, и пока влияния реки Таймыры не замечалось.

Вода, которую мы брали с поверхности ледяного покрова для употребления в пищу, была почти пресная, и удельный вес ее колебался от 1,0002 до 1,0008, но с ляписом<sup>105</sup> давала резкую реакцию.

В течение мая к кораблю подбирались много медведей, которых в большинстве случаев удавалось убить, благодаря чему мы были обеспечены свежей провизией и наш стол значительно улучшился.

В первых числах июня командир с 11 матросами опять отправился на берег – отвозить решетку на могилы Жохова и Ладоничева. Возвратились они 5 июня и привезли массу образцов местной флоры, убили оленя и много птиц, принесли также птичьих яиц, гусениц, червей и куколок. По их словам, тундра совсем освободилась от снега и лето в полном разгаре. На льду под берегом много воды. У нас тоже стало заметно наступление полярного лета: днем порядочно припекало, и лед таял на 1,5 см в сутки.

Все чаще и чаще стали появляться медведи и приближаться к нашему кораблю. Должно быть, мы стояли на какой-нибудь медвежьей тропе. Чувствовали же они себя довольно непринужденно и удирали только при приближении наших собак. Мне даже пришлось наблюдать однажды, как медведь добывал себе пищу. Не доходя километра  $1\frac{1}{2}$  до корабля, он забрался в большую лужу натаявшей поверх льда воды и через несколько времени вылез весь окровавленный, держа нерпу в зубах; очевидно, там была отдушина. Вылезши, он сначала повалился на снегу, а потом принялся уничтожать свою добычу, раздирая ее на куски, и снова весь перепачкался в крови. Его сейчас же окружили чайки, стараясь ухватить кусочек и на свою долю. Временами они становились так назойливы, что медведю приходилось прекращать свою еду и отгонять непрошенных гостей, что он и делал, размахивая головой и производя резкие движения. Картина была, безусловно, интересная, но не особенно приятная.

В течение первой половины июня на поверхности льда накопилось так много талой воды, что можно было совершенно свободно кататься на байдарках.

Эта вода пробивала себе дорогу сквозь толщу льда, размывая трещины и образуя воронки, которые, постепенно расширяясь, превращались местами в водовороты диаметром в 2 метра и более. Наступили дни томительного ожидания, когда распадутся ледяные оковы и корабли получат возможность продолжать свой путь.

22 июня с «Эклипса» было получено печальное известие о смерти нашего матроса Мячина, заболевшего воспалением брюшины. Это был уже третий покойник в экспедиции. Того же числа Бегичев прибыл на «Эклипс». Он привез почту и газеты, а за ним следовало 650 оленей. Согласно полученной инструкции он должен был доставить нашу партию до окончания навигации на Енисее в Дудинку или Гольчиху, а сам оставаться на Штеллинге, ожидая нас до октября, на случай, если нам придется оставить суда и перейти с его помощью для зимовки на остров Диксон.

В общем, нашей партии, отправленной на «Эклипс», предстояло сделать путешествие по тундре на протяжении 700 километров. В числе прочих новостей получили последние известия об экспедициях Русанова, Брусилова и Седова<sup>106</sup>. Окончились все три весьма трагично, Седов, конечно, не застрелился, как раньше передавали, а просто умер от цинги по дороге на полюс, куда отправился с тремя нартами. Дошел он до земли Рудольфа. Шхуна «Св. Фока» под парусами вернулась на Мурман, причем на корабле было сожжено все дерево, включая фальшборт и обшивку.

С «Таймыра» сообщили по радио, что нашли на берегу, кажется, у горы Келха, труп мамонта, убили 50 птиц 20 различных видов.

## Глава VII

### Отбытие к острову Диксон и затем в Архангельск

В начале июля 1915 г. стали собирать машину, а 15-го развели пары; нос и корма корабля уже были на плаву, и только еще середина оставалась вмерзшей очень крепко в льдину. Начали опиливать и взрывать лед вокруг корабля, дабы поскорей освободиться и пробраться поближе к берегу, где имелось больше шансов найти проход. 18-го стало ломать поле, в которое мы вмерзли, а 20-го, после десятидневной неподвижности, дали ход машине и освободились ото льда. Все, кроме машинной команды, находились на верхней палубе, и, как только корабль двинулся с места, у нас невольно вырвалось громкое «ура».

За эти дни погода изменилась к худшему, температура воздуха значительно понизилась, доходя по ночам до  $-3^{\circ}$ . Нас опять зажалом льдом и вместе с ним подогнало к берегу. Теперь мы стояли на

<sup>105</sup> Ляпис – азотно-кислотная соль серебра, растворимая в воде. – *Сост.*

<sup>106</sup> В. А. Русанов, геолог, исследователь Новой Земли, предпринял в 1912 г. на шхуне «Геркулес» путешествие на Шпицберген для отыскания [месторождений] каменного угля и [подачи на них] заявок. Закончив работу на Шпицбергене, Русанов отправился на восток, в Карское море, и с тех пор пропал без вести. Лейтенант Г. Л. Брусилов отправился в 1912 г. на шхуне «Св. Анна» с целью промыслового изучения берегов Сибири от Югорского Шара до Берингова пролива. Тоже пропал без вести. Лейтенант Г. Я. Седов в 1912 г. отправился на шхуне «Св. Фока» с экипажем в 22 человека к Северному полюсу. По пути зимовал на Новой Земле, достиг Земли Франца-Иосифа и оттуда пошел на санях к Северному полюсу. – *Ред.*

16-метровой глубине, на месте зимней стоянки «Таймыра». Последний был отнесен на глубину 7 метров, опять появились опасения, как бы его не выбросило на берег.

Только 26 июля переменялся ветер, и льды стали расходиться. Опять наступила дивная погода, к вечеру мы дали ход машине и двинулись на юго-восток к стоящему под берегом «Таймыру».

Путаясь между ледяными полями и становясь ночью на якорь у преграждавших нам путь ледяных перемычек, мы только 29 июля добрались наконец к острову Таймыр. Кругом была чистая вода, и, следовательно, через каких-нибудь 2–3 ч можно было рассчитывать подойти к проливу Матисена. Вдали виднелся транспорт «Таймыр». Это было около полудня. Он находился у какого-то маленького острова и, по-видимому, стоял на якоре или тралил. Погода была такая, какой мы уже давно не видали; задувал довольно сильный юго-восточный ветер, все небо покрылось темными свинцовыми тучами, я бы сказал – грозowymi, если бы это не было почти на 77-й параллели. И вдруг сверкнула молния, загрохотал гром, и, к удивлению всех, разразилась настоящая гроза с проливным дождем. Подойдя ближе к «Таймыру», мы увидели, что он стоит на мели. Конечно, на всех это обстоятельство произвело тяжелое впечатление. Все до сих пор шло хорошо: рано успели выбраться с места зимовки, вышли на чистую воду, и нам предстояло только пройти пролив Матисена, чтоб быть уверенными в благополучном избавлении от вторичной зимовки.

Командир поехал на «Таймыр» и, возвратившись, сказал, что «Таймыр» сидит не на мели, а на камнях и имеет такую пробоину в днище, что едва успевают откачивать воду. В полночь, во время полной воды, мы будем пробовать стащить его с камней. Около 11 ч ночи, переменяв свое место, мы встали на якорь под кормой «Таймыра» и завели на него перлиня, в 2 ч 30 мин, в момент самой полной воды, дали полный ход и в помощь машине стали выбирать якорь. Очень скоро «Таймыр», к общей радости, плавно сошел с камней и стал на чистую воду. Место аварии находилось у островов Близнецы и Малые, расположенных у северо-восточной оконечности острова Таймыр. Простояв на якоре ночь с 29 на 30 июля, мы на следующий день снялись в 1 ч 30 мин дня и пошли дальше. Надвигавшийся туман сильно мешал нам, так что в 6 ч вечера пришлось опять встать на якорь на траверзе острова Моисеева, под берегом которого виднелся основательный ледяной припай. Ночь прошла довольно беспокойно, несколько раз приходилось менять место из-за находивших на нас довольно больших обломков ледяных полей. В 7 ч утра опять снялись с якоря и стали медленно продвигаться к архипелагу Норденшельда, с большим трудом обходя ледяные поля, нередко делая целые десятки километров в совершенно нежелательном направлении. В продолжение целой недели вертелись мы таким образом почти на одном месте и только 7 августа стали огибать острова Скалистые. День был туманный, проход между этими островами и северо-западной оконечностью Таймыра был набит льдом. Шли мы зигзагами по полыньям, временами встречая довольно мелко битый лед. В густом тумане вошли в пролив Паландера, берегов которого из-за тумана совсем не было видно. Сначала открылся остров Нансена, затем остров Боневеи. Пролив между ними носит имя Свердрупа. Наш штурман, несмотря на туман, проложил курс прямо на бухту Колина Арчера, расположенную в материковой части рейда Заря. В 7 ч вечера мы благополучно стали на якорь в этой бухте, сделав весь путь в густом тумане. Только что мы подошли к якорной стоянке, как вблизи показались три белых медведя, плывших прямо к нашему кораблю. С «Таймыра» спустили две шлюпки, но охота в воде оказалась очень трудной, и медведи благополучно удрали на берег. Зашли мы в эту бухту специально для того, чтобы оставить на складе, сделанном Свердрупом, записку Бегичеву, который должен был ожидать здесь до 15 сентября. Пока никаких следов пребывания самоедов с оленями не было, так что, по-видимому, Бегичев сюда еще не приходил, а находился у мыса Вильда.

Погода стояла неважная, было довольно холодно, и падал крупными хлопьями снег. Птиц почти что не было видно, вероятно, уже начался отлет, но зато кругом корабля плавали белухи, что нам показалось довольно странным: ведь их вообще в этих местах мало. Стоянка на рейде Заря оказалась очень покойной, но хотелось поскорее двигаться дальше. Утром 8 августа командир с одним офицером ходили смотреть пролив Фрама, они принесли неутешительные известия: весь пролив оказался забитым льдом, а дальше до самого горизонта виднелся сплошной лед. За 17 дней нам удалось сделать только 150 миль от места нашей зимовки. До устья Енисея нам оставалось еще пройти около 350 миль. Правда, большая половина самой тяжелой части пути осталась позади, но необходимо было пройти еще архипелаг Норденшельда, состоящий из множества островов, разделенных узкими проливами, забитыми льдом. Мы могли только надеяться на то, что дувшие уже 10 дней северо-западные и западные ветры могут скоро перемениться и отогнать наседавший на берега лед. На берегу около остатков склада, сделанного Свердрупом, водрузили флаг и оставили Бегичеву записку с приказанием идти на мыс Вильда к месту зимовки «Эклипса». Наши охотники стали усердно ездить на берег и привозить богатые трофеи: было убито 39 молодых гусей, три белых медведя и один олень. Удалось убить также и молодого тюленя, черное мясо которого напоминает морскую дичь и мне даже понравилось.

Льды и туманы задержали нас в бухте Колина Арчера на целую неделю, и только к 14 августа нам удалось, наконец, миновать архипелаг Норденшельда. За эти дни мы получили сообщение от Свердрупа, что он 29 июля освободился ото льдов и пошел к устью Енисея на остров Диксон, где, по распоряжению

Морского министерства, осенью того же 1915 г. должна быть установлена радиостанция и построены два дома, на случай если суда экспедиции постигнет несчастье и нам придется поздней осенью пешком идти к устью Енисея. На этом же острове должны были устроить склады провизии, теплого платья и угля.

Пока мы пробивались через льды, «Эклипс» успел уже побывать на Диксоне, нагрузиться углем и, забрав для нас письма и посылки, двинуться обратно к нам навстречу. В ночь на 15 августа, обходя полуостров Колонга, вплоть до залива Миддендорфа шли в густых льдах, причем приходилось брать порядочные перемычки. Я думаю, что пройденный нами за эти дни путь ни один корабль неледокольного типа, да еще с довольно сильной машиной, не мог бы сделать. При этом, надо заметить, ему необходимо еще обладать чрезвычайной поворотливостью, чтобы он мог, как говорится, вертеться на пятке.



«Эклипс» в районе мыса Вильда

В 8 ч утра мы прошли залив Миддендорфа между материком и островами Крузенштерна, около 1 ч дня – мыс Штеллинга и в 3 ч подошли к мысу Вильда, месту зимовки «Эклипса». Грустно было смотреть на эту угрюмую каменную косу с одинокой могилой нашего соплавателя Мячина. С «Таймыра» от нас пошла туда шлюпка. Здесь, как и в бухте Колина Арчера, была оставлена Бегичеву записка. От мыса Вильда мы ушли в 5 ч вечера. В течение дня нам попадался довольно разреженный лед, типичный дрейфующий. Около 10 ч вечера прошли острова Каменные, опять-таки между ними и берегом. До встречи с «Эклипсом» оставалось всего 35 миль. Всех нас, включая и начальника экспедиции, охватило такое нетерпение получить поскорее известия с родины, что мы то и дело вызывали «Эклипс», боясь с ним разойтись. Могу себе представить, как нас проклинал телеграфист этого корабля. Около 4 ч утра прошли острова Маркгама, где, по последним данным, должен был находиться «Эклипс», но там его не оказалось. Вскоре мы получили от него радио, что он идет по направлению к нам. Вставши на якорь у ледяного поля, мы начали дожидаться. Наконец в 2 ч дня показались на горизонте мачты «Эклипса», между 3 и 4 ч он стал поблизости от нас на якорь у ледяного поля. Туда сейчас же поехали начальник экспедиции и наш командир. От волнения я не находил себе места и только курил папиросу за папиросой. Вдруг доложили, что наша шлюпка возвращается обратно без командира, но, по-видимому, с почтой. Никогда в жизни я так скоро не выбежал наверх, даже мой пес, Вайгачка, пришел в недоумение и, задравши хвост, поскакал за мной. Шлюпка скоро подошла к трапу, и я в ней увидел с десятков ящиков. Это было довольно странно: посылок никто из нас не ждал. Скорей бы добраться до писем! Каково же было мое удивление: все ящики, кроме одного, были на мое имя! Мне сделалось как-то даже неловко. Но раньше письма. С волнением начали вскрывать мы конверты. Кажется, все благополучно. Одно, другое, третье – все живы и здоровы. Нет, вот и печальная новость: брат жены пропал без вести. Черт бы ее драл, эту проклятую войну! Дальше приветы от родных и друзей. Прислали целую кучу подарков. Приятно было видеть эту любовь и внимание даже в мелочах.

В 6 ч вечера к нам на корабль приезжал Свердруп. Вот действительно почтенный человек, удивительно приятно было с ним побеседовать. В 10 ч снялись с якоря и пошли на Диксон. До 4 ч утра мы все шли совместно, а затем «Эклипс» отделился от нас и пошел на север к острову Уединения в надежде отыскать какие-либо следы экспедиции геолога Русанова. Об экспедиции лейтенанта Брусилова уже имелись печальные известия на острове Диксон. Доктор Кушаков, участник и спаситель остатков экспедиции Седова, встретил двух человек на Земле Франца-Иосифа. Они покинули корабль Брусилова, когда его проносило со льдом севернее этих островов. Из 12 человек, ушедших с корабля в апреле 1914 г., двое вскоре вернулись обратно, не имея сил пробираться по торосам, а из остальных 10 только двоим удалось добраться до мыса Флора на Земле Франца-Иосифа, где встретили «Св. Фоку», остальные же умерли в пути. Этых-то двух и привез с собой в Архангельск доктор Кушаков. По рассказам этих людей, на корабле остались лейтенант Брусилов, сестра милосердия, исполнявшая на корабле обязанности врача<sup>107</sup>, и пять человек матросов. Все, кроме сестры милосердия, были тяжело больны цингой,

<sup>107</sup> Ерминия Александровна Жданко. – Ред.

представляя собой уже полупокойников. Сестра отказалась покинуть корабль, решившись до последней минуты исполнять свой долг. Вне всякого сомнения, что эти несчастные давно уже погибли.



Постройка радиостанции на Диксоне  
Из фондов РГАВМФ

Наконец 17 августа около 5 ч дня на горизонте показался остров Диксон. Очень скоро мы увидели громадную мачту беспроволочного телеграфа, а в 7 ч вечера начали входить в пролив между островом и берегом. Около 8 ч стали на якорь. Здесь находились пароход «Туруханск» и три лихтера. Еще мы не успели стать на якорь, как подошел мотор, в котором были доктор Кушаков, лейтенант Транзе, еще кто-то и матрос. Я тут же догадался, который из них был Кушаков, хотя его никогда в глаза не видал. Сначала они вышли на «Таймыр», а потом приехали к нам. Неизвестный оказался молодым астрономом<sup>108</sup>. Доктор Кушаков – безусловно, интересный тип и, по-видимому, большой молодец, т. к. только благодаря ему удалось спасти остатки экспедиции Седова. Посидел он у нас довольно долго и потом пригласил к себе ужинать. За ужином мы после долгого перерыва первый раз ели настоящее свежее мясо и много всевозможных закусок. Гостеприимный хозяин сообщил нам последние новости о войне, а также много рассказывал про свой поход. Затем он показал нам свое хозяйство. Осмотрели радиостанцию: она звуковая, в 15 киловатт, станционная башня в 100 метров высотой. Великолепная баня и очень хорошие жилые дома.

По всему было видно, что Кушаков – прекрасный организатор. Просидели мы у него до 2 ч ночи. Следующие дни были заняты погрузкой угля, мытьем в бане и приведением в порядок корабля. Свердруп телеграфировал 20 августа, что дошел почти совсем по чистой воде до острова Уединения. Плававший с ним в качестве представителя Морского министерства доктор Тржемесский водрузил там русский флаг. Конечно, никаких следов экспедиции Русанова не нашли: по-видимому, они все, бедные, погибли. К сожалению, было получено добавочное сообщение уже с острова Свердрупа, что около 5 ч утра в виду этого острова «Эклипс» сел на мель, сняться сам не может, выбрасывает уголь и просит нашей помощи. Начальник экспедиции решил немедленно отправиться на «Таймыре» и приказал поднимать пары. Но вскоре была получена новая телеграмма, в которой сообщалось, что «Эклипс» благополучно сошел с мели и возвращается на Диксон. Погода последние дни стояла неважная: было холодно и сыро. Солнышка же из-за туч давно уже не видали.

<sup>108</sup> «Там же находился астроном Я. П. Беляев, командированный сюда Главным гидрографическим управлением для определения разности долгот между Югорским Шаром и Диксон» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Указ. соч. С. 290). – Сост.



Участники строительства радиостанции на Диксоне  
Из фондов РГАВМФ



Горынина – первая женщина, прибывшая на Диксон  
Из фондов РГАВМФ

21 августа возвратился «Эклипс», и в тот же день, когда мы все обедали у Кушакова, пришла с Гольчихи шлюпка с юраками, родственными самоедам. Они привезли письмо от Александрова, начальника партии наших людей, ушедших в мае с судов. Александров писал Кушакову, что партия благополучно прибыла в Гольчиху 6 августа, все здоровы и ждут парохода, который должен их доставить в Красноярск. Конечно, начальник экспедиции решил теперь же отправить за ними ледокол «Вайгач», чтоб доставить их обратно на суда. Вместе с нами на положении туристов отправились Свердруп и доктор Тржемесский. Вышли мы около 3 ч утра при довольно тихой, но пасмурной погоде. Временами находил даже туман. На ночь пришлось стать на якорь, т. к. карта устья Енисея довольно неважная, а по таким отмельным местам, как устье реки, в темноте идти небезопасно. Рано утром мы пришли в Гольчиху, и не успел я как следует одеться, как приехал наш старший офицер. Встретились мы очень сердечно, за долгое время совместного плавания мы успели довольно близко с ним сойтись. Скоро на местных шлюпках стали прибывать и остальные. Я очень удивился, до какой степени они все поправились и поздоровели. Некоторые из них растолстели вдвое.

24 августа мы возвратились обратно на Диксон, где экспедиция пробыла еще до 26 августа. Все ее участники с большой благодарностью будут вспоминать внимание и заботливость, с какими их встретил доктор Кушаков. Личный тяжело доставшийся опыт, приобретенный во время экспедиции на Землю Франца-Иосифа на «Св. Фоке» со старшим лейтенантом Седовым, и знакомство с полярной литературой помогли Кушакову тщательно обсудить возложенное на него поручение оказания помощи в случае гибели наших кораблей и выполнить его с редкой предусмотрительностью и умением. Про экспедицию Седова он говорил, что по ней научился, как не следует снаряжать полярные экспедиции. После смерти Седова он остался за начальника экспедиции, и только благодаря его громадной энергии и способностям корабль был благополучно доставлен в Архангельск. Штурман умер еще раньше Седова, механик тоже<sup>109</sup>, Кушакову пришлось быть одновременно командиром, штурманом и механиком.

На корабле были еще студент-естественник Петербургского университета и студент Академии художеств. Эти люди, по словам Кушакова, восстанавливали против него команду и при этом сами не желали работать как следует. Дошло до того, что ему пришлось пригласить их к себе в каюту и, вынувши револьвер, заявить, что если они тотчас же не встанут на работу и не перестанут будировать среди команды, то ему придется прострелить им черепа. Угроза возымела свое действие, и наши молодые

<sup>109</sup> В 1914 г. от цинги умер механик «Св. Фоки» И. А. Зандер. Капитан Н. М. Сахаров (1876–1932) привел полуразрушенное судно в Архангельск. – *Сост.*

интеллигенты стали как шелковые<sup>110</sup>.



Встреча транспортов «Таймыр» и «Вайгач» в Архангельске, 1915 г.

26 августа мы простились с гостеприимным островом Диксон, недавно еще бывшим угрюмым клочком каменистой почвы, а теперь превращенным в удобное пристанище, снабженное всем необходимым для истомившихся полярных путешественников. Накануне ушел в море «Эклипс», а незадолго до нашего ухода вошел в бухту норвежский пароход «Кит», тот самый, который мы освобождали из льдов три года тому назад в восточной части Северного Ледовитого океана. Теперь он был приобретен нашим правительством, и его капитан, норвежец Иверсен, участник итальянской полярной экспедиции герцога Абрुццкого на *Stella Polare*<sup>111</sup>, должен был доставить для нас уголь на остров Диксон или, если бы ледоколы не прибыли сюда, к берегам Таймырского полуострова. Угля нам не было нужно, и мы, обменявшись визитами, пошли по назначению.

В Карском море не попало ни одной льдины. 1 сентября все три корабля стали подле мыса Канин Нос в горле Белого моря, куда для встречи и проводки по минному заграждению пришел ледокол «Брукс»<sup>112</sup>. Ночью 3 сентября подошли к плавучему маяку в устье Северной Двины, а утром пришли в Архангельск, где нас ожидала торжественная встреча. Был серый пасмурный день, с утра накрапывал дождь, все русские и иностранные пароходы, стоявшие на берегу Двины, расцвелились флагами и при нашем проходе салютовали своими национальными кормовыми флагами. Моторные суда встретили нас в нескольких километрах от города и конвоировали до самой пристани. На некоторых из них мы успели заметить наших близких родственников, которым любезно предложили выйти навстречу экспедиции. Лишь только мы стали подходить к Соборной пристани, как с транспорта «Бакан» раздался приветственный орудийный салют, на который мы немедленно же ответили. Выстроенный на пристани военный оркестр заиграл встречу.

1 октября 1915 года Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана была расформирована.

## Заключение

Наш краткий исторический обзор попыток открытия Северо-Восточного прохода, или Великого Северного морского пути, был бы не закончен, если бы в заключении этой книги мы не упомянули еще об одной экспедиции, состоявшейся уже после Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и прошедшей в третий и пока последний раз насквозь весь Великий Северный морской путь, – это экспедиция знаменитого норвежца Руаля Амундсена на яхте «Мод» в 1918–1921 годах.

Открыв Северо-Западный проход и Южный полюс, Амундсен возымел намерение открыть и Северный полюс<sup>113</sup>. С этой целью он решил повторить план своего земляка Ф. Нансена, видоизменив его лишь в том отношении, что отправным пунктом дрейфа он наметил льды, расположенные севернее Берингова пролива, для чего ему понадобилось пройти с запада весь Великий Северный морской путь. Прежде чем достигнуть Берингова пролива, он вынужден был три раза зимовать во льдах: первую зиму (1918–1919) он провел у мыса Челюскин, вторую (1919–1920) в Чаунской губе и третью (1920–1921) у

<sup>110</sup> Речь идет о Владимире Юльевиче Визе (1886–1954) – выдающемся исследователе Арктики, метеорологе, океанологе и историке полярных исследований, и Николае Васильевиче Пинегине (1883–1940) – художнике, писателе, исследователе Арктики. Нужно отметить, что они оба в своих работах, посвященных экспедиции Г. Я. Седова, характеризовали П. Г. Кушакова крайне отрицательно. – *Сост.*

<sup>111</sup> Экспедиция 1899–1900 гг. имела следующие задачи: дойти в районе Земли Франца-Иосифа до возможно более северной широты, организовать там базу и после зимовки на собачьих упряжках по льду достичь полюса. Ей удалось достигнуть рекордной для того времени отметки – 86°34' с. ш. – *Сост.*

<sup>112</sup> Речь идет о ледокольном пароходе «Брус» («Брюс»). – *Сост.*

<sup>113</sup> Одно время считали, что Северный полюс открыл американец Роберт Пири, но на основании перевычислений его материалов оказалось, что он не дошел до полюса еще 1,5°. – *Ред.* На самом деле вопрос о том, кто первым достиг Северного полюса, до конца не решен до сих пор. Относительно экспедиции Пири советский исследователь А. Ф. Лактионов писал: «... в результате ожесточенного спора между Куком и Пири возникло сомнение, побывал ли на полюсе и сам Пири. Вопрос этот обсуждался в печати довольно долго. Сомнения усиливались еще и потому, что последние 225 километров к полюсу Пири прошел всего лишь за пять переходов. Все это побудило Национальное географическое общество в Вашингтоне созвать специальную экспертную комиссию из вполне сведущих и авторитетных лиц для проверки всех астрономических определений Пири и других представленных им материалов. Комиссия тщательно рассмотрела все документы и пришла к выводу, что Пири действительно побывал на Северном полюсе» (Лактионов А. Ф. Северный полюс. М., 1960. С. 182). – *Сост.*

мыса Сердце-Камень. Освободившись из ледяных оков, Амундсен направился в Сиэтл (в Соединенных Штатах), куда прибыл 27.VII.1921. Экспедиция эта посетила впервые после открытия остров Малый Таймыр, с которого видела Северную Землю, и исследовала Чукотский полуостров; благодаря долговременному пребыванию в Северном Ледовитом океане собрала большой научный материал в виде разнообразных богатых коллекций, которые теперь находятся в Осло, произвела много гидрологических наблюдений.

Теперь в нескольких словах подведем итоги всему тому, что выяснила нам история попыток открытия Великого Северного морского пути.

Выяснились с очевидностью все неблагоприятные стороны, но отнюдь не полная невозможность пользования этим путем. Слишком мала вероятность того, чтоб сравнительно неширокий пролив, отделяющий Северную Землю от материка, в таких высоких широтах регулярно освобождался ото льда, огибание же Северной Земли с севера на 82° сев. шир., конечно, совершенно немыслимо для обыкновенных, неледокольного типа, торговых или военных судов. Другим не менее серьезным препятствием для навигации являются острова Норденшельда, Гейберга, Брузевица, Тилло, Минина, Каменные и пр., которые расположены на пути судов вдоль западного берега Таймырского полуострова; сеть узких проливов между ними часто бывает забита льдом.

Как мы знаем, история мореплавания насчитывает до сегодняшнего дня всего пять случаев огибания полуострова Таймыр: 1) в 1878 г. очень счастливо обогнул его на «Веге» Норденшельд; 2) Нансен на «Фраме» в 1893 г. прошел с большим трудом и чуть не вмерз в архипелаге Норденшельда; 3) яхта «Заря» Русской полярной экспедиции Толля в 1901 г. встретила непреодолимый лед в этом же месте и зазимовала; 4) Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана в 1913 г. встретила невзломанный лед в проливе у мыса Челюскин и вынуждена была повернуть обратно, а в 1914 г. хотя и прошла часть пролива с востока, но перед самым входом в архипелаг вынуждена была зазимовать и только после зимовки обогнула Таймыр; 5) Амундсен на «Мод» в 1918–1919 гг. тоже вынужден был зазимовать у мыса Челюскин и только после зимовки прошел пролив. Итак, из пяти случаев только один может считаться вполне удачным – это шанс слишком незначительный, чтобы имело смысл рисковать военным или торговым судам.

Северо-Восточный проход как сквозной между Атлантическим и Великим океанами при существующих условиях должен считаться пока закрытым. Но зато вопрос о сообщениях с устьями наших больших сибирских рек, с одной стороны, из Берингова пролива и, с другой стороны, из Атлантического океана решается в настоящее время в самом благоприятном смысле. До начала войны были уже правильные пароходные рейсы между Владивостоком и рекой Колымой, а с 1914 г. должны были начаться между Владивостоком и Леной. То же самое имеет место и в западной части – это так называемые Карские экспедиции из Архангельска или Лондона к устью Енисея, которые с 1920 г. совершаются ежегодно.

Так дело обстоит, как мы подчеркнули это выше, пока, при существующих условиях; при изменившихся же условиях значение его может стать для Сибири очень важным: плавание по Северному Ледовитому океану в течение 2–3 месяцев, примерно с половины июля по октябрь, может стать вполне возможным без больших затруднений, особенно не в далеком расстоянии от берегов. Для этого требуются: 1) устройство и оборудование портов и складов на северном побережье Сибири, организация пароходного сообщения по большим сибирским рекам, в устьях которых должны быть порты, и согласование речных с морскими рейсами; 2) устройство в подходящих местах радиотелеграфных и метеорологических станций, снабженных гидропланами и надлежащей службой, производящей постоянные наблюдения над состоянием льдов и сообщаемой об этом во всеобщее сведение; 3) постановка на морских берегах в нужных местах приметных знаков, организация в затруднительных местах лоцманской службы и дежурства ледоколов, издание точных карт и лоций; 4) суда не должны быть слишком громоздки, чтобы иметь возможность легко лавировать между льдинами.

Кое-что из намеченного уже выполнено и постепенно продолжает пополняться, особенно в районе Северного морского пути. Так, в 1913 г. построено три радиостанции с метеорологическими наблюдениями: одна на европейском берегу у Югорского Шара, другая на острове Вайгач у Карских Ворот и третья на западном берегу полуострова Ямал в Маре-Сале; в 1915 г. построена радиостанция на острове Диксон, при входе в устье Енисея, в 1919 г. – в селении Дудинском на Енисее, в 1920 г. – две: одна в Обдорске, а другая в Усть-Енисейском порту; с 1922 г. на летнее время устанавливается радиостанция в Новом Порту в Обской губе, в 1923 г. выстроена постоянная радиостанция на Новой Земле у Маточкина Шара. Итого в районе Северного морского пути мы имеем девять действующих радиостанций. На побережье Карского моря установлены морские знаки. В ближайшем будущем предполагается построить радиотелеграф у крайней северной точки Новой Земли, на мысе Желания, и на острове Белом – у северной оконечности Ямала, а затем и на Челюскине. Что же касается восточной части Великого Северного морского пути, то там до сих пор почти ничего еще не сделано.

Вот когда весь Великий Северный морской путь будет надлежаще оборудован, т. е. полная надежда и



на установление сквозных рейсов.

В настоящее время явились сторонники ликвидации мысли о Великом Северном морском пути. Вместо него рекомендуют сооружение железных дорог в северной части Сибири, причем ввиду громадной стоимости этого предприятия<sup>114</sup> инициаторы его возлагают надежды на американских миллиардеров. На это я могу только напомнить им один стих из «Энеиды» Вергилия:

*Quidquid id est, tiraeo Danaos et dona ferentes* (II, 49)<sup>115</sup>.

В своих надеждах на Великий Северный морской путь я опираюсь на много выдающихся авторитетов, из числа которых позволю себе привести мнения только двух. Первый – это гордость русской науки, всемирно известный ученый Д. И. Менделеев. Вот его слова. «...*По мнению моему, в нашем морском деле – для его успешного и верного движения вперед – лучше всего на одни из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана, хотя я уверен, что никакая „комиссия“ до такого решения не дойдет, потому что комиссии и парламенты „Америки не открывали“ и не откроют, хотя необходимы как фабрики для переделки добытого. Если победили твердыни гор, надо и льды побороть, а у нас их больше, чем у кого-нибудь. А около тех льдов немало и золота, и всякого иного добра, своя Америка*»<sup>116</sup>.

Другой авторитет, на веское мнение которого я сошлюсь, – это тоже мировая знаменитость, адмирал С. О. Макаров, инициатор и строитель ледокола «Ермак». По мнению Макарова, вопрос о форсировании полярных льдов хотя и не решен еще вполне техникой, однако никто не вправе утверждать, что 1–1½-метровый лед, который сейчас не под силу нашим ледоколам, не перестанет быть преградой для тех ледоколов, которые будут созданы в ближайшее, может быть, время. Это «вопрос силы и средств, а не вопрос возможности... Торосы поборимы, непоборимо лишь людское суеверие!»<sup>117</sup>

## Н. А. фон Транзе Работы и воспоминания об участии в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана



Николай Александрович фон Транзе (1886–1960)

### Николай Александрович фон Транзе

Николай Александрович фон Транзе родился 6 февраля 1886 г. во Владивостоке в семье лейтенанта Сибирской флотилии Александра Александровича (Александра Киприяна) фон Транзе (08.03.1857–07.01.1922) и его супруги Марии (Магдалины) Яковлевны, урожденной Ашиан (01.11.1857–11.01.1941)<sup>[118]</sup>. Дворянский род Транзе, родоначальником которого стал Иоаким фон Транзе, принадлежит к фамилиям, внесенным в Лифляндский дворянский матрикул под № 138<sup>[119]</sup>. Помимо

<sup>114</sup> Во всяком случае, свыше 10 миллиардов рублей золотом, что, конечно, нам не под силу. – *Ред.* Проекты соединения Сибири с Европейским Севером с помощью железной дороги выдвигались с начала XX века. За сооружение трансполярной железной дороги активно ратовал известный художник – исследователь Севера А. А. Борисов (1866–1934). Оценивая итоги работы ГЭСЛО, он, отдавая должное мужеству русских моряков, писал в статье, опубликованной в газете «Новое Время» и перепечатанной журналом «Мореплавание и судоходство»: «Пройдет еще... 700 лет, и все-таки торговые суда этих рейсов [по Северному морскому пути] делать не станут, если, конечно, наука не откроет способа при помощи химии в один миг уничтожить полярные льды или при помощи искусственного ветра отбрасывать их к полюсу. [...] Разве только чудачки повезут свои товары из Европы во Владивосток этим ледяным путем, который продлится от двух до семи лет» (Борисов А. Довольно фантазий!.. // Мореплавание и судоходство. 1915. № 4. С. 29). Регулярные рейсы судов в устья сибирских рек начались в 1919 г., а реализовать проект постройки трансполярной железнодорожной магистрали на практике попытались лишь после окончания Второй мировой войны. В 1947–1953 гг. велось строительство железной дороги Чум – Салехард – Игарка (строительство 501–503). После смерти И. В. Джугашвили (Сталина) строительство прекратили. В составе Северной железной дороги использовался участок Чум – Лабитнанги. В настоящее время некоторые участки дороги используются отдельными предприятиями. – *Ред.*

<sup>115</sup> «Бойтесь данайцев, дары приносящих». – *Ред.*

<sup>116</sup> Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1907. С. 22. – *Ред.*

<sup>117</sup> Макаров С. О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. С. 111, 337. – *Ред.*

Николая, в семье было еще восемь детей: Александр, Леонид, Стефан, Владимир, Авенир, Елена (06.01.1889–27.07.1959), Тамара (11.10.1895–1975), Юлия (02.11.1882–1942).

По примеру отца четверо сыновей выбрали морскую карьеру. Его полный тезка – Александр Александрович фон Транзе (10.11.1880–03.09.1959) – дослужился до чина капитана 2-го ранга, участвовал в Белом движении, затем эмигрировал и скончался в Копенгагене. Леонид Александрович фон Транзе (1897–12(14?).02.1990) не успел окончить Морской корпус, гардемаринном принял участие в Белом движении на Северо-Западе, жил и скончался в Таллине. Поступил в Морской корпус и Владимир Александрович (01.05.1884–21.07.1902), но во время обучения он скончался от болезни.

Стефан Александрович (02.08.1888–?) учился в Санкт-Петербургском политехническом институте императора Петра Великого. В начале Первой мировой войны он окончил школу прапорщиков, служил в армейской артиллерии, принимал участие в Белом движении на Северо-Западе, эмигрировал и скончался в США. Авенир Александрович (05.03.1903–24.02.1982) жил в Эстонии, в 1941 г. был арестован органами НКВД, но смог сбежать во время бомбежки поезда с заключенными немецкой авиацией.

30 августа 1899 г. Н. А. фон Транзе был зачислен в Морской кадетский корпус. Он обучался за свой счет<sup>[120]</sup>. Учился он хорошо (средний балл в старшем специальном классе (1904–1905) – 9–12), но начальство неоднократно отмечало его недисциплинированность. Его часто наказывали за разговоры в строю, опоздания из отпусков и тому подобные проступки. Особенно много дисциплинарных взысканий отмечено в 1901–1904 гг. 13 июля 1902 г. Николай Транзе явился с берега в нетрезвом виде<sup>[121]</sup>. Были у него и проблемы со здоровьем – в 1902–1903 гг. он неоднократно перенес воспаление бронхов<sup>[122]</sup>.

Сохранились аттестации, данные гардемарину Транзе начальством в 1903–1904 гг. Младший отделенный начальник лейтенант Л. А. Гросман писал в апреле 1903 г.: *«Доброго и мягкого характера; очень нравственный, внимательный и исполнительный. Благовоспитан»*<sup>[123]</sup>. Ровно через год лейтенант князь А. К. Мещерский дал такую характеристику Транзе: *«Крайне доброго, мягкого и сердечного характера, хорошей нравственности, благовоспитан. Все проступки носят характер чисто мальчишеский, вследствие необдуманности и легкомыслия. В последнее время значительно исправляется к лучшему и старается быть сдержанным»*<sup>[124]</sup>. По итогам плавания в кампанию 1904 г. Транзе получил следующую аттестацию: *«поведение – удовлетворительное; исполнение служебных обязанностей – исправен; в занятиях мало прилежен и мало внимателен; степень способности к морской службе – способен, распорядителен»*<sup>[125]</sup>.

После окончания Морского кадетского корпуса и сдачи положенных экзаменов 21 февраля 1905 г. Транзе был произведен в мичманы. Фамилии выпускников располагались в приказе о производстве в чин в порядке их успехов в учебе и поведении. Транзе оказался в середине списка – под № 55. Первым местом службы молодого мичмана стал 5-й флотский Его Императорского Высочества генерал-адмирала Алексея Александровича экипаж. 16 апреля 1906 г. его назначили на минный крейсер (с 27 сентября 1907 г. – эскадренный миноносец) «Трухменец» (с 6 октября 1908 г. – «Туркменец-Ставропольский»)<sup>[126]</sup>.

Аттестация офицера, которую дал ему его первый командир – капитан 2-го ранга Н. Н. Банов, была почти «разгромного» характера. *«О требованиях службы и порядке не имеет представления. На своих вахтах был занят посторонним делом. К службе относится безучастно. Вахтами тяготился. Был всегда небрежен, неисправен и ленив. Делаемые замечания и выговоры мало на него действовали. [...] Дерзок, своенравен и упрям. Обладает большим самомнением. Злоупотребляет спиртными напитками. Нарушал ст. 1114 Морского устава. Не зная службы, не мог как ротный командир воспитывать команду и учить ее исполнительности. С командой был справедлив, но крайне слаб. Здоровья крепкого. Требуется прохождения морской службы на учебном корабле, плавающем со строевыми квартирмейстерами, после чего будет возможно судить, достоин ли он дальнейшего движения по службе»*. Впрочем, там же отмечены были и положительные качества: *«Склонен к штурманскому делу. Увлекался плаванием в ихерах, изучая фарватеры. Владеет немецким языком. Способен»*<sup>[127]</sup>.

11 сентября 1906 г. Транзе перевели в Сибирский флотский экипаж. Его однокашник по Морскому кадетскому корпусу М. Ю. Гюбнер (Горденев) вспоминал о том, что говорили ему старые моряки – офицеры крейсера «Адмирал Корнилов» о службе на Тихом океане: *«Если хотите плавать и имеете достаточно характера, чтобы удержаться и не опуститься, идите на службу в Сибирскую флотилию. Там масса прекрасных моряков-офицеров и в этом смысле отличная школа, хотя и масса соблазнов, особенно если есть склонность к вину. Сейчас флота нет, когда его создадут, вопрос будущего, и у вас есть достаточно времени, чтобы удовлетворить желание плавать, да и Дальневосточный край – замечательный, есть что посмотреть»*<sup>[128]</sup>. Возможно, что такими соображениями и руководствовался Н. А. фон Транзе, отправившись на Дальний Восток, где его служба продолжалась до 19 апреля 1907 г., после чего он вновь вернулся на Балтику, в 5-й флотский экипаж (29 декабря того же года переведен в 4-й флотский экипаж).

21 мая 1907 г. Транзе получил в командование свой первый небольшой корабль – сторожевой катер № 5<sup>[129]</sup>. Заведующий Отрядом газолиновых миноносков, в котором числился катер, охарактеризовал своего подчиненного следующим образом: *«Природный моряк[это словосочетание употребляется два раза], всей душой любит море, плавание, якорной стоянки не любит, на берегу тяготеет. Рыцарь и фанатик, необузданная натура. Чрезвычайно вспыльчив, влюбчив, никогда не лжет.*

*Работоспособность: в море бодрый и неугомонный, на берегу порой вял и неровен. Прямой, правдивый, честный юноша, но совершенно необузданная натура. Вспыльчив. Чрезвычайно непоследователен, неровен – несносный характер... При суровой школе вырабатывается в блестящего офицера»<sup>[130]</sup>. По всей видимости, служба в Сибирской флотилии пошла на пользу молодому офицеру, но тяжелый характер и «необузданная натура» часто вредили ему и в дальнейшем.*

23 апреля 1908 г. Транзе временно назначен вахтенным начальником на миноносец № 218, а 11 июня того же года он занял аналогичную должность на миноносце «Резвый»<sup>[131]</sup>. Уже в этот период Николай Александрович заинтересовался полярными исследованиями и захотел принять участие в планируемой экспедиции по Северному морскому пути. Он так вспоминал об этом: *«Еще во время постройки ледоколов я обратился к Колчаку – организатору этой экспедиции – с просьбой о назначении меня на один из ледоколов. Немедленно я получил от него согласие при условии окончить Минный офицерский класс<sup>[132]</sup>, ибо ему нужны будут офицеры – специалисты по беспроволочному телеграфу, электротехнике, взрывчатым веществам, к подрывному делу. Хотя это условие совершенно не входило в мою программу офицерской карьеры, я, конечно, его с удовольствием принял и класс окончил»<sup>[133]</sup>.*

Транзе учился в Минном офицерском классе с 30 сентября 1908 г. по 28 сентября 1909 г. 29 марта 1909 г. его произвели в лейтенанты. Во время обучения он прошел практику на учебном судне «Европа». В этот период начальство характеризовало его так: *«Офицер brave, но очень горяч. Легко возбуждается – и тогда упрям, трудно сговорчив. С товарищами иногда неуступчив. С нижними чинами грубоват, требователен, сам исполнитель. Перед опасностью не задумывается. Спортсмен»<sup>[134]</sup>.*

Но сразу попасть в состав ГЭСЛО нашему герою не удалось. *«Не предвидел я тогда препятствий, кои я встречу со стороны командования Балтийским флотом на назначение меня в экспедицию. Основой отказа был мотив, что, мол, специалисты нужны и флоту; к сожалению, я имел репутацию эксперта по беспроволочному телеграфу. Пришлось подчиниться и отслуживать во флоте положенный срок за специальное образование», – писал он в мемуарах<sup>[135]</sup>.*

Его служба шла обычным порядком. 28 сентября 1909 г. Транзе назначают на вакансию минного офицера в 1-ю Минную дивизию, а через два дня – на эсминец «Внимательный» (в этот же день он был зачислен в минные офицеры 2-го разряда; 27 марта 1912 г. – в минные офицеры 1-го разряда), на котором он прослужил до 2 января 1910 г., после чего был переведен на эсминец «Охотник» (15 января назначен исполняющим должность старшего офицера и минным офицером). 28 декабря 1909 г. Транзе переводят на Черноморский флот (Приказ по Морскому ведомству от 11 января 1910 г.), где с 10 января 1910 г. он назначается вахтенным начальником на линкор «Иоанн Златоуст». Скорее всего, этот перевод остался лишь на бумаге, т. к. уже 11 января Транзе переводят обратно на Балтийский флот с зачислением в 1-й Балтийский флотский экипаж (с 21 января). 3 марта 1910 г. он получает в командование миноносец № 217, а 2 сентября Транзе был переведен на линкор «Андрей Первозванный». 14 марта 1911 г. Транзе вошел в состав комиссии для производства теоретических экзаменов офицерам – слушателям Минного офицерского класса. 30 сентября 1911 г. Транзе переводят на крейсер «Богатырь» (19 октября утвержден в звании старшего минного офицера). 3 декабря назначен учителем в Минную школу на 1911–1912 учебные годы<sup>[136]</sup>. Назначения в Минный офицерский класс и Минную школу свидетельствуют о способностях Транзе к минному и радиотелеграфному делу.



Мичман Н. А. фон Транзе  
Из собрания Д. Искандерса

Характер лейтенанта остался прежним. Об этом свидетельствует аттестация командира линкора «Андрей Первозванный» капитана 1-го ранга А. Ф. Шванка за 1911 г.: *«Способен [к службе], за исключением административной и хозяйственной; способен к учебной службе, но не воспитательной. В общем, способный, знающий и любящий свое дело офицер. Вредит ему слабый характер, позволяющий поддаваться чужим влияниям, что ведет иногда к кутежам. Но, во всяком случае, к дальнейшей службе вполне пригоден»*<sup>[137]</sup>.

Все эти годы Николай Александрович не терял надежд попасть в состав ГЭСЛО или в другое арктическое плавание. Об этом он подробно рассказал в своих воспоминаниях. *«Отслужив срок, вновь подал рапорт с просьбой о назначении в экспедицию, вновь отказ. Приближалось время похода транспорта „Колыма“ под командованием адмирала в отставке Трояна в Северный Ледовитый океан»*<sup>[138]</sup>. Списался и заручился согласием на место второго помощника. Не выйдет назначение в экспедицию, все же пойду в Ледовитый океан, хотя бы на пароходе Добровольного флота. Решил подать в запас флота и о решении своем объявил начальству. Дело тянулось, как вдруг неожиданно получаю назначение в экспедицию на „Таймыр“ штурманским офицером. Отказался было поверить, так оно противоречило действиям начальства до этого момента. Не приходило мне и в голову тогда связать это назначение с инцидентом, центром которого я оказался и из-за которого получился мой невольный вызов, брошенный морскому министру.

*Странная цепь обстоятельств и событий привела меня все же к моей заветной цели – к экспедиции Северного Ледовитого океана.*

*Будучи холостым, при сходе на берег в Кронштадте я большую часть своего свободного времени проводил в Морском собрании, которое очень любил. Это было одно из лучших собраний в мире, и царил там дух независимости, личной свободы, корректности и джентльменства.*

*От стен его дома, биллиардной или буфетной, а особенно его замечательного музея, коллекции которого традиционно пополнялась экспонатами, привозимыми кораблями и эскадрами заграничного плавания, – отовсюду дышали традиции старого флота, поколений Сенявина, Нахимова и др.*

*Я говорю о личной свободе и независимости в пределах собрания, и они были там свято соблюдаемы. Пример: мичман, только что надевший форму, сидит в ожидании подачи заказанного им обеда. Смотрит через фойе и площадку роскошной лестницы вдаль, в огромный и красивый зал собрания. По широкой лестнице подымается вверх адмирал, командир порта – гроза для всех офицеров, матросов и солдат крепости»*<sup>[139]</sup>. Адмирал поворачивает в столовую, навстречу мичману, продолжающему сидеть

на своем месте за столом и смотреть теперь не вдоль зала, а на входящего адмирала. Расстояние сближает их, но мичман не выказывает никакого беспокойства от приближения „грозы“ и продолжает сидеть. Наконец адмирал, как входящий, по традиции собрания достойно раскланивается мичману. Последний с не меньшим достоинством, но в слегка ненужной торопливости – все зависело от расстояния между ними – встает и поклоном отвечает на приветствие входящего адмирала. Так же поступил бы и адмирал на приветствие входящего мичмана.

Эта одна традиция достаточно уже выявляет характер и дух Собрания, где никто не чувствовал на себе гнета постоянной дисциплины, коей были подвержены все офицеры как на кораблях, так и на берегу.

Не следует упускать из виду, что тот же мичман при встрече с тем же адмиралом – командиром порта – на улице становился ему во фронт.

Однако к инциденту. Была в Собрании комната для старшин Собрания, где я, когда заседания старшин не было, любил сидеть и читать. Войдя однажды в эту комнату, я обратил внимание, что огромных размеров портрет императора Александра III во весь рост в солидной золоченой раме не находится на своем месте. Пошел в биллиардную, справиться у старика маклера Василия, всегда все знавшего о Собрании, где картина. От него первого, только [с просьбой] чтобы не выдали его, узнаю, что картина увезена в Адмиралтейство, в кабинет морского министра. Иду к дежурному старшине капитану 2-го ранга Х. и справляюсь насчет картины. Подтверждает слышанное мною от Василия. Спрашиваю его, как произошло. Говорит, что морской министр потребовал эту картину к себе. Задаю вопрос: „А в чьей компетенции передача имущества Морского собрания – Совета ли старшин или по постановлению Общего собрания?“ Ответа не получаю. Спускаюсь вниз, в переднюю, и заношу в книгу заявлений примерно следующее.

„Сего дня обнаружил, что портрет императора Александра III в золоченой раме снят со своего места. По словам дежурного старшины такого-то, портрет увезен в кабинет морского министра по приказанию последнего. Прошу Совет старшин не отказать ответить на следующие вопросы: является ли портрет собственностью Морского собрания, как дар ему, или приобретением на средства Собрания, или же портрет есть собственность Морского ведомства, одолженная последним Собранию. Если портрет есть собственность Морского собрания, то не найдет ли Совет старшин правильным вернуть его обратно на свое место, прежде чем, из-за возможно низкого потолка в кабинете морского министра, он не будет укорочен ростом. Не считает ли Совет старшин необходимым выяснить раз и навсегда: в чьей компетенции раздача имущества Морского собрания на сторону – дело ли это Совета старшин или Общего собрания – дабы оградить Морское собрание в будущем от потери им еще более ценных имущества и предметов?“

Подписав свою фамилию, я немедленно дал знать об этом инциденте Жохову и своим друзьям на крейсере „Богатырь“.

Вскоре в книге заявлений была подпись Жохова, а за ней и еще нескольких десятков офицеров.

Конечно, [получился] скандал, да еще с намеком на расхищение ценностей собрания по приказу свыше.

Через мною „любимого“ адмирала – командира порта – дело „заговора [и] бунта“ против начальства услужливо доходит до морского министра. Нашелся, однако, около него умный советчик, доказавший ему, что против зачинщика официально ничего предпринять нельзя, а чтобы скандал не развивался – лучше всего зачинщика перевести из Балтийского флота под каким-либо благовидным предлогом. Тут обнаружили, что я давно хлопочу [о том, чтобы попасть] в экспедицию, и назначили меня на нее, к моему великому удовольствию, удовлетворению и радости.

Так помог мне портрет императора Александра III попасть в Экспедицию Северного Ледовитого океана.

Вскоре, и совершенно для меня неожиданно, я встретился во Владивостоке с Жоховым, тоже мечтавшим, но не предпринимавшим энергичные шаги, попасть в экспедицию. На мой вопрос, „а как ты попал сюда, в экспедицию“, [он] ответил: „Так же, как и ты, подписал твое заявление вторым, вот, к счастью, и сослан“<sup>[140]</sup>.

Подробности участия Н. А. фон Транзе в ГЭСЛО описаны в его работах, опубликованных в этом сборнике, и в воспоминаниях других участников экспедиции. Его тяжелый характер проявился и здесь. В своем докладе «Плавание транспортов „Вайгач“ и „Таймыр“ в Северном Ледовитом океане в 1912 г.», изданном в 1913 г., он выступил с критикой начальника экспедиции И. С. Сергеева. «„Но туда [за мыс Челюскин и далее на запад, куда стремилась пройти экспедиция] выносят волны только сильного душой“». Так я закончил свой доклад о плавании нашей экспедиции в 1912 г. в Морском собрании по возвращении экспедиции во Владивосток. Последние слова, с соответствующим жестом руки, я адресовал начальнику экспедиции, сидевшему в первом ряду против меня», – вспоминал сам автор<sup>[141]</sup>. Естественно, что

возникли проблемы и с изданием доклада. «...Я должен был издать во Владивостоке свое описание плавания экспедиции в 1912 г. за свой счет, ибо начальство настаивало, чтобы я выкинул свой сарказм по адресу начальника экспедиции... Я отказался, мне отказали в печатании, пришлось издать за свой счет», – писал Транзе<sup>[142]</sup>. Отметим, что доклад все-таки был напечатан с разрешения командующего Сибирской флотилией.

Сам Транзе вспоминал о том, что конфликт с Сергеевым у него произошел еще во время плавания, в кают-компании «Таймыра». Лейтенант считал, что начальник экспедиции неуважительно отзывается о полярных путешественниках прошлого, и, судя по всему, высказался об этом в своей обычной, резкой манере<sup>[143]</sup>. В конечном итоге Н. А. фон Транзе пришлось покинуть экспедицию. После окончания навигации, с 23 ноября 1912 г. по 3 января 1913 г., он преподавал в классе заграждателей (специалистов по постановке минных заграждений) Сибирской флотилии, откуда был отчислен по болезни<sup>[144]</sup>.

Зимой 1913 г., после окончания зимних ледокольных работ во Владивостокском порту (в которых участвовали «Таймыр» и «Вайгач»), Николай Александрович заболел плевритом и по совету врачей, взяв положенный отпуск, уехал в Японию для лечения радоновыми ваннами<sup>[145]</sup>. Там он получил телеграмму от одного из своих друзей по «Таймыру» о том, что его собираются списать из состава экспедиции, после чего тут же вернулся во Владивосток и начал борьбу за то, чтобы остаться в ГЭСЛО. Один из его друзей, занимавший высокое положение в Петербурге (к сожалению, его фамилия не приведена в воспоминаниях), обещал, что по личному заявлению морского министра Транзе останется в составе ГЭСЛО. После этого, по его собственным словам, Н. А. фон Транзе «расслабился», дальнейших активных действий не предпринимал и вскоре был списан из экспедиции по болезни<sup>[146]</sup>.

Он продолжил службу на Дальнем Востоке. 16 июня 1913 г. его назначили дивизионным минным офицером 1-го дивизиона миноносцев Сибирской флотилии с зачислением на миноносец «Грозный» (3 июля назначен временно командующим кораблем). 14 июля 1913 г. он вновь стал преподавать в классе заграждателей, а 3 августа начал исполнять должность минного офицера Штаба командующего Сибирской флотилией. В 1913–1915 гг. он неоднократно избирался членом офицерского Суда чести<sup>[147]</sup>. По собственным воспоминаниям, Транзе требовал у начальства отдачи себя под суд из-за инцидента с Сергеевым<sup>[148]</sup> и, судя по всему, упорно добивался возвращения в ГЭСЛО. В конечном итоге он смог туда вернуться. 23 января 1914 г. Э. Е. Арнгольд писал Л. М. Старокадомскому: «На днях получена телеграмма [начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта М. Е.] Жданко, в которой он сообщает [командующему Сибирской флотилией контр-адмиралу М. Ф. фон] Шульцу, что Транзе здоров и просит отпустить его в экспедицию. Как же это [главный медицинский инспектор флота титулярный советник А. Ю.] Зуев его пропустил, если в прошлом году он так был против оставления Транзе в экспедиции»<sup>[149]</sup>.

Командующий флотилией остался доволен службой Транзе. Об этом свидетельствует его Приказ № 292 от 18 марта 1914 г. «Лейтенант фон Транзе, состоя в должности флагманского минного офицера Штаба моего предшественника [контр-адмирала К. В. Стеценко, командовавшего флотилией в 1911–1913 гг.], затем, со времени моего вступления в командование флотилией, нес эти обязанности в моем Штабе.

*За серьезное отношение к своим обязанностям, знание дела и за полное желание принести возможно большую пользу службе, а равно за отличное исполнение своих обязанностей по флагманской части считаю приятным долгом выразить лейтенанту фон Транзе мою искреннюю благодарность»*<sup>[150]</sup>.

Судя по воспоминаниям Транзе, отношения с новым начальником экспедиции Б. А. Вилькицким у него также не сложились. Но при этом, явно с подачи Вилькицкого, имя Транзе получили острова у южного побережья Земли Императора Николая II (нынешнего острова Большевик)<sup>[151]</sup>. Причем этот топоним сохранился и в советское время, несмотря на то что Транзе участвовал в Белом движении и впоследствии эмигрировал.

В немногочисленных воспоминаниях матросов «Таймыра» и «Вайгача» Транзе характеризуется отрицательно. И. А. Киреев в своем дневнике, опубликованном ниже, пишет, что Транзе сумел «...своим отношением к матросам, своим подчеркнутым пренебрежением, незаслуженными оскорблениями вызвать... озлобление». Кочегар «Вайгача» П. Л. Губин вспоминал о том, что «... „таймырцы“ невзлюбили этого рыжего немца лейтенанта Транзе. Он, наверное, чувствовал это, или кто-либо из подхалимов-„таймырцев“ шепнул ему, и он не пошел с нами по тундре. Нам сказали, что он болен и не может идти, а я думаю, что он был не больше Шохина, Мизина, да и, пожалуй, забыл фамилию, толстого капитана-летчика [Д. Н. Александрова]. Этот ведь тоже еле попевал за нами, когда шли по тундре, а после все больше ехал на оленях»<sup>[152]</sup>. Фельдшер с «Вайгача» В. Г. Мизин писал о том, что Транзе «... в пути ударил в лицо матроса Астахова и выбил ему зуб. Транзе – дворянин. Я всегда чувствовал к нему и ему подобным неприязнь и вражду»<sup>[153]</sup>. Во-первых, отметим, что Транзе вошел в число участников пешей партии из-за болезни (хронического аппендицита), которая у него обострилась

во время пребывания на «Эклипсе». Во-вторых, не до конца понятно, идет ли речь о перманентном антагонизме между кубриком и кают-компанией (так или иначе существующем во все эпохи на флотах всех стран) либо действительно о проявлениях нелегкого характера Транзе, а может быть, «претензии» матросов к нему были вызваны его немецкой фамилией и стали отголосками «антигерманского угара», охватившего Россию в начале Первой мировой войны... Тот же Киреев писал: «Все никак не пойму, почему он вызывает такую антипатию у ребят?» При этом сам он дал Транзе такую характеристику: «Он мне напоминает немецких офицеров, которых я наблюдал в бытность в Германии. Идет такой „гер лейтенант“ по улице и словно аршин проглотил». С другой стороны, читая в воспоминаниях Транзе, посвященных похоронам А. Н. Жохова, упоминания о том, как он пытался спасти обмороженную руку матросу Попкову, которого он характеризует как очень славного, симпатичного и преданного, не очень верится, что Транзе прямо-таки ненавидел матросов. Наверное, стоит признать тот факт, что у каждого своя правда (да еще и с поправкой на время и обстоятельства написания мемуаров)...

После расформирования ГЭСЛО 5 октября 1915 г. Транзе перевели на Балтийский флот и 15 октября зачислили в 1-й Балтийский флотский экипаж. 19 марта 1916 г. он был назначен групповым минным офицером 8-го дивизиона эскадренных миноносцев. 28 марта 1916 г. назначен командующим миноносца «Ретивый» (вступил в должность 25 мая), служба на котором продолжалась до 12 июля (с перерывом на командование тральщиком «Минреп» с 14 апреля по 3 мая). 12 июля 1916 г. Транзе назначили командующим эсминцем «Молодецкий», а 30 июля 1916 г. он был произведен в старшие лейтенанты (по линии)<sup>[154]</sup>.

Несмотря на то что оба корабля, которыми командовал Транзе, были довольно старыми – «Ретивый» (типа «Сокол») вступил в строй в 1902 г., а «Молодецкий» (типа «Лейтенант Бураков») – в 1906 г., оба они принимали участие в боевых действиях – минно-заградительных операциях, противолодочной обороне, несении дозорной и конвойной службы. «Ретивый» с января 1916 г. использовался в качестве тральщика. 6 декабря 1916 г. Н. А. фон Транзе удостоился боевой награды – ордена Святого Станислава 2-й степени с мечами «за самоотвержение, мужество, а также за усиленные труды в обстановке военного времени»<sup>[155]</sup>. 4 июля 1918 г. на основании Декрета Совнаркома от 30 января 1918 г. № 102, объявленного по Флоту и Морскому ведомству, в котором говорилось: «флот, существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным, и организуется Социалистический Рабоче-Крестьянский Красный Флот», Н. А. Транзе был уволен от службы<sup>[156]</sup>.

После этого перед ним, как и перед большинством офицеров армии и флота, встал нелегкий выбор: пойти на службу к захватившим власть большевикам, принять участие в борьбе с ними, выбрать какой-либо «третий путь» или остаться в стороне. Н. А. фон Транзе принял участие в Белом движении на Севере России. В январе 1919 г. он прибыл в Архангельск. В этот момент его жена – Анна (Нелли) Александровна, урожденная Александрова (19.10.1889– 22.08.1955) – находилась в Стокгольме, а восьмилетняя дочь Таисия<sup>[157]</sup> – в имении родных в Петроградской губернии<sup>[158]</sup>. 14 января 1919 г. Транзе зачислили в резерв Флотилии Северного Ледовитого океана<sup>[159]</sup>. В период службы он, скорее всего, был произведен в капитаны 2-го ранга (такой чин приводится в сообщении о его кончине, опубликованном в «Бюллетене Общества офицеров Российского императорского флота в Америке»)<sup>[160]</sup>.

Что происходило в жизни Транзе после падения Северного фронта, зимой 1920 г. и до 1923 г., пока неизвестно. Думается, что он жил либо в Эстонии, либо в одной из скандинавских стран. На 16 октября 1920 г. он числился при русском военно-морском агенте (военно-морском атташе) в Дании. В 1923 г. Транзе приехал в США. В течение первых пяти лет он работал экспертом по вопросам Арктики в Национальном географическом обществе США. В 1925 г. на страницах журнала общества была опубликована его статья по истории ГЭСЛО, которая много лет была единственным источником информации об экспедиции для западного читателя. Он участвовал в подготовке воздушной экспедиции Р. Бэрда, впервые в 1926 г. пролетевшего над Северным полюсом (в настоящее время считается, что часть отчета американского летчика сфальсифицирована). В 1928 г. совместно со своим однокашником – капитаном 2-го ранга Н. Н. Крыжановским – Транзе зарегистрировал патент на разработанный ими «номограф, или устройство для решения задач сферической тригонометрии». С 1928-го по 1934 г. Транзе был президентом и главным инженером крупной фирмы De Bothezat Impeller Company, вошедшей впоследствии в American Machine and Metals Company. Он занимался разработкой вентиляторов, применяемых на судах, а также в химической промышленности. Во время Второй мировой войны Транзе служил главным электриком Транспортной службы сухопутной армии США (The United States Army Transport Service (ATS)), занимавшейся перевозками войск на морских судах как между американскими, так и между иностранными портами. После окончания войны Транзе поступил на службу в ЦРУ в качестве эксперта-советолога и служил в ряде представительств этой организации за границей. При выходе в отставку он был награжден медалью «За заслуги» (Medal of Merit)<sup>[161]</sup>.

Находясь на пенсии, Транзе написал воспоминания о своем участии в ГЭСЛО, озаглавленные «Для истории. Мой ответ доктору Старокадомскому Л. М. на его книгу „Пять плаваний в Северном Ледовитом

океане“» (рукопись датирована июлем – сентябрем 1956 г.). В ней он подробно разбирает (приводя обширные цитаты) книгу бывшего судового врача «Таймыра», подвергая ее суровой критике. К сожалению, многие утверждения Транзе выглядят тенденциозными и вызваны его личной неприязнью к Старокадомскому. Кроме того, живя в эмиграции, Николай Александрович не до конца понимал, в каких условиях пришлось Старокадомскому готовить свою книгу (первое издание которой вышло еще в сталинские времена, в 1946 г.), главной целью которой было рассказать советскому читателю о «несоветской» (и даже «белогвардейской», по мнению ряда ученых и чиновников от науки) экспедиции. Воспоминания, скорее всего, не предназначались для печати. Лишь их фрагмент, посвященный смерти и похоронам лейтенанта А. Н. Жохова (близкого друга Транзе), был опубликован в эмигрантском журнале «Морские записки» спустя три года после кончины автора. Он, а также глава, названная «Кошмарные недели у мыса Челюскин», включены в данное издание. Несмотря на вышеупомянутые особенности, воспоминания Транзе местами достаточно интересны, т. к. в них содержатся подробности, уточняющие и дополняющие историю ГЭСЛО, а также даны любопытные оценки людям и событиям.

Николай Александрович фон Транзе после непродолжительной болезни скончался в ночь на 27 декабря 1960 г. в госпитале Оверлук города Саммит в американском штате Нью-Джерси. В 1993 г. наследие Н. А. фон Транзе вернулось на родину – его документы (в том числе 920 фотографий, 883 из которых относятся к истории ГЭСЛО) были переданы его дочерью и внучкой в Российский государственный архив Военно-морского флота.

*Н. А. Кузнецов*

## **Н. А. фон Транзе**

### **Плавание транспортов «Вайгач» и «Таймыр» в Северном Ледовитом океане в 1912 г.**

#### **Лекция, прочитанная лейтенантом фон Транзе 11 февраля 1913 г. во Владивостокском морском собрании<sup>[162]</sup>**

Прежде чем перейти к описанию плавания и работ Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, я не могу не обратить внимание на следующий грустный факт, свидетельствующий равнодушное отношение и, я бы сказал, степень нашего национального самолюбия. На имеющихся атласах, картах последних изданий весь русский берег испещрен иностранными названиями: не только моря, острова, заливы и бухты, но и берега, мысы и горы поименованы стараниями Норденшельда и Нансена именами своих соотечественников. На наших морских картах имена русских исследователей также встречаются нечасто. Особенно ярко выделяется море Норденшельда<sup>[163]</sup>, заключенное между Таймыром, Новосибирскими островами и берегом Азии. Отдавая должное заслугам Норденшельда, разрешившего идею Северо-Восточного прохода и тем приобретшего бессмертную славу, – в честь него названы острова и море, послужившие ему памятником, тем не менее не видно таковых же памятников Прончищеву, имевшему, вероятно, большее право на наименование именно этого моря в его честь, и Лассиниусу. Там, где они погребены, поставлены кресты, и место вечного упокоения значится на картах. Надо полагать, что купцы, чиновники и личные друзья шведа и норвежца, содействовавшие предприятиям деньгами, ходатайством, сочувствием, сделали меньше, чем наши исследователи Прончищев, Лассиниус и им подобные, вложение в национальное дело России не только сил своих, но и жизни.

По газетным сведениям в будущем году в целях всестороннего изучения нашего Севера предполагается немецкая полярная экспедиция с расчетом провести там три года<sup>[164]</sup>. Можно ожидать, что за недостатком непоименованных географических пунктов постараются если не изменить, то дать вторые названия уже имеющимся, например, мысу Челюскин, островам Анжу, Врангеля и т. д., как это сделал Кук, обративший свое внимание на мыс Дежнева, окрестив его «Восточный», и это название, видимо, закреплено, раз входит в издаваемые правительством карты и книги<sup>[165]</sup>.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана по работам 1911 г. дала карту от мыса Дежнева до Колымы. В прошлом году преследовалась та же цель в районе Колыма – Лена по следующей программе, или, вернее, предположению о работах в навигацию 1912 г.

- 1) Произвести морскую опись восточного побережья Камчатки: а) от Усть-Камчатска до мыса Африка и б) от мыса Говенского до мыса Олюторского (Олюторская губа).
- 2) Продолжить морскую опись берега и прилегающих островов от устья реки Колымы до устья реки Лены. Основой для описи должны быть береговые астрономические пункты, определенные, по возможности, через каждые 70–100 миль. На всем пути следования производить судовой промер.



- 3) Произвести опись заливов, бухт, устьев рек и вообще якорных стоянок, особенно тех, которые могут служить укрытием ото льдов. Съёмку важнейших якорных стоянок надлежит производить мензулой<sup>[166]</sup>, а промер – со шлюпок.
- 4) Произвести судовой промер по галсам, нормальным к берегу, в проливе между матерым берегом и островами Ляхова, а также, по возможности, и в других местах, для выяснения общего характера рельефа дна.
- 5) Построить знаки как для надобностей общего плавания, так и у якорных стоянок, которые могут служить укрытием ото льдов.
- 6) Производить наблюдения над течениями и движением льдов при всякой постановке на якорь. Бросание бутылок.
- 7) Если состояние льдов не позволит войти в Северный Ледовитый океан, то заняться описью берега и бухт к югу от мыса Дежнева.
- 8) Составление заметок по лоции Северного Ледовитого океана и на пути из Владивостока к Берингову проливу.
- 9) Магнитные наблюдения, гидрологические и фаунистические исследования.
- 10) По исполнении программы, если состояние льдов позволит, следовать с описью от устья реки Лены далее на запад вдоль побережья Таймырского полуострова с расчетом пополнить запас угля судов экспедиции в городе Александровске на Мурманском берегу.

Закончив изготовление кораблей к плаванию на месяц позже против назначенного срока и имея 30 мая официальную пробу механизмов, транспорты 31 мая в 2 ч 30 мин снялись с якоря и вышли в море. Через пролив Лаперуза вошли в Охотское море, а через Четвертый Курильский пролив – в Тихий океан и 6 июня стали на якорь в Авачинской губе близ острова Изменного – запастись в Петропавловске свежей водой и сдать почту. Переход этот был совершен при благоприятных условиях погоды, при штиле и маловетрии с размахом качки на зыби до 27°.

9 июня снялись с якоря для следования в Камчатский залив к месту начала работ в Беринговом море, дабы использовать время до возможного входа в Северный Ледовитый океан. На следующий день стали на якорь в заливе против консервных заводов Демби и Бирича, расположенных на косе.

11-го числа из-за дождя нельзя было предпринять съезд на берег для астрономических наблюдений, но на следующий день, благодаря любезному содействию владельцев завода, предложивших свои кунгасы для перевозки людей и инструментов, съехали на берег, и только на вторые сутки, потеряв надежду на звездные наблюдения, произвели астрономические наблюдения по солнцу и магнитные. Закончив первую часть работ, суда принуждены были стоять на якоре в заливе до 18-го числа, не имея возможности из-за постоянного тумана произвести опись Камчатского мыса.

Эта вынужденная якорная стоянка при качке на зыби до 20° на борт была использована участниками экспедиции для осмотра и знакомства с постановкой рыбного промысла, произведшего на всех впечатление своими громадными размерами, когда, например, в нашем присутствии на речном участке в одну тоню было выловлено 11 000 штук красной рыбы средним весом в 8 фунтов. Кроме большого улова рыбы на морских рыбалках, бар реки кишит еще истребителями ее в виде застав касаток, сивучей, нерп, чаек, и наконец, при входе рыбы в реку опять речные рыбалки и простой способ ловли ее камчадалами прямо с берега при помощи палки, в конец которой вколот крючок. Подымаясь вверх, рыба ловится еще и в заколах<sup>[167]</sup>, устанавливаемых жителями селений, и наконец, обессиленная в своем движении вверх, мечет икру, доставляя также добычу медведям, ловко ловящим ее из воды, что, вероятно, и нетрудно, т. к. рыба идет настолько сплошной массой, что много ее выкидывается и на берег.

Из-за большого прибоя и бурунов берег малодоступен обыкновенной морской шлюпке, и только при помощи вылившегося в определенный тип плоскодонного кунгаса, при искусстве рыбаков-японцев и соответствующих приспособлений в виде ворота, блоков на берегу – высадка вполне удобна и доступна, за исключением крайних случаев, когда волна идет с моря, развивая прибой высотой до 40 футов и перекидываясь местами через косу в реку. Во время якорной стоянки приходил наш транспорт «Колыма», покинувший залив до нашего ухода.

18 июня днем при редком тумане снялись с якоря и пошли с описью Камчатского мыса к мысу Африка, где и стали на якорь вечером того же дня, закончив опись и в расчете, установив здесь астрономический пункт, положить опись всего берега между этими двумя точками. На следующий день была произведена высадка на берег, сопряженная с холодной ванной в бурунах, но наблюдения были невозможны из-за непогоды. Были произведены только магнитные. 20-го опять съехали на берег, и вновь тщетно: не видно ни звезд, ни солнца, и только 21-го удалось наблюдать солнце, и астрономический пункт был установлен.

На протяжении нескольких верст по побережью валяются остатки разбившегося на рифах в 1911 г. парохода «Транзит», совершавшего северные рейсы; и действительно, берег этот от мыса Камчатского до мыса Столбового представляет опасность для мореплавания из-за вынесенных в море на 2–3 мили и более подводных камней и течения, сбивающего счисления корабля.

По возвращении на транспорт снялись с якоря для следования в бухту Ложных Вестей на острове Карагинском к месту рандеву с транспортом «Вайгач», ушедшим накануне для производства гидрологического галса на Командорские острова. 22 июня вечером стали на якорь в бухте Ложных Вестей и, не застав там «Вайгача», установили вблизи астрономического пункта, определенного полковником Жданко в 1906 г.<sup>[168]</sup>, вежу – установленный знак нашего пребывания на случай захода «Вайгача».

На следующий день утром пошли проливом графа Литке к мысу Атвалан, где и стали на якорь вечером того же дня и куда вскоре пришел транспорт «Вайгач». Мыс Атвалан крутой и приглубый: на месте якорной стоянки в ½ мили от берега 7½ саженой глубины. Не только на вершинах гор, но и на береговой полосе еще много снега;  $t_m$  до  $+5^\circ$ ,  $t_b$  от  $+11,25^\circ$  до  $+5^\circ$ <sup>[169]</sup>, несмотря на то что мыс лежит на широте Петербурга, где в конце июня, вероятно, стоят если не жаркие, то, во всяком случае, теплые дни. На берегу растет карликовая береза, ива, кедровник, лук, полярная незабудка – и все высотой от нескольких дюймов до одного аршина. Здесь же наловили в несколько часов пудов 60 трески, ловя ее крючками на зацеп без всякой приманки.

26 июня удались на берегу наблюдения солнца и был установлен астрономический пункт, после чего снялись с якоря, пошли с описью мыса в Олюторский залив и вечером, не доходя до гавани Лаврова, стали на якорь для определения течения, а через ¼ часа пошли к мысу Олюторскому и на следующий день утром стали на якорь по шуму прибоя близ берега, т. к. из-за густого тумана самого мыса не видели. Вскоре туман разошелся, и съехали на берег. Были произведены астрономические наблюдения солнца и магнитные.

Природа здесь та же, что и на мысе Атвалан, только под берегом больше камней, на которых лежало много сивучей, с ревом покидавших лежбище, только когда шлюпка проходила вблизи их. Много разных пород уток и гаг, а по борту транспорта неоднократно проходили стаи китов. Произведя наблюдения, из-за густого тумана не могли сняться с якоря для описи берега до 30-го числа, когда погода наконец на несколько часов дала возможность произвести опись, по окончании которой взят был курс на мыс Наварин, пройдя который 1 июля в 8 ч вечера, впервые встретили полосы льда шириной от 1 до 4 кабельтовых.

Лед годовалый, разбитый, ноздреватый, талый и при малом ходе разбивался. Лед был замечен издали, да и падение температуры воды с приближением ко льду сказалось в сильной степени – с  $+6,6^\circ$  до  $+1,8^\circ$ , а войдя в лед, имели  $-0,6^\circ$ . 2 июля вечером вошли в бухту Эмма в заливе Провидения, где и стали на якорь близ транспорта «Аргунь», с которого должны были погрузить полный запас угля и воды для следования в Северный Ледовитый океан. Работы в Беринговом море были закончены.

В кратких чертах описательная часть залива Провидения следующая: глубокий фиорд шириной мили 1½–2, врезавшийся в материк миль на 10, с высокими горами, образует прекрасные якорные стоянки бухта Эмма, бухта Хед и бухта Всадник и при входе бухта Пlover – хорошее укрытие с моря за кошкой, на которой расположены чукотские юрты, жители которых занимаются охотой на нерп и другими видами морского промысла. В бухте Эмма в 1911 г. экспедицией установлен астропункт и поставлены створные входные знаки, азимут которых определен и по которым можно поверить компасы как при походе на север, так и на обратном пути.

В бухте Эмма также имеется несколько чукотских юрт-яранг, а также живет здесь чукотский уездный начальник и один торговец – Томсон, кажется, сомнительная личность, ибо, как я слышал, он умудрился состоять подданным и России, и Соединенных Штатов. В распоряжении уездного начальника имеется казенный склад необходимых для инородцев предметов, которые они приобретают за шкуры, меха, моржовую кость и китовый ус. Вблизи зданий протекает слабый осенью ручеек, из которого можно брать на шлюпках пресную воду. В бухте Всадник имеются следы зимовки американской компании, задумавшей когда-то соединить телеграфом Америку с Европой через Чукотскую землю<sup>[170]</sup>, но на самом деле занимавшейся недозволенной торговлей с чукчами, скупая от них все ценное промысловое производство за спирт. Но по этому вопросу я позволю себе остановиться еще раз.

В течение стоянки в бухте Эмма были предприняты экскурсии на моторном катере в бухты Всадник, Хед и на байдарках вокруг бухты для охоты, давшей большое количество убитых гаг, уток и чаек различных пород, видов и степеней оперения.

На другой день по приходе подошли к борту транспорта «Аргунь», выгрузили остатки сучанского угля и начали принимать кардиф. 7 июля закончили погрузку угля и воды (уголь в мешках приняли и на верхнюю палубу); всего было принято 540 тонн угля и 233 тонны воды. 8 июля снялись с якоря

одновременно с транспортом «Аргунь», пошедшим на юг, вышли в залив Провидения на определение девиации, после чего пошли в Берингов пролив, имея в перспективе переход до реки Колымы, т. е. до места начала предстоящих программных работ в Северном Ледовитом океане.

Шли первое время 6-узловым ходом под одним котлом, ибо второй был в чистке за неимением времени произвести чистку обоих котлов в бухте Эмма, когда вся команда была на погрузке угля. 9 июля в 4 ч дня, обогнув мыс Дежнева, вошли в Ледовитый океан, использовав месяц на работы в Беринговом море, которые выразились в установке четырех астрономических пунктов на мысах Камчатском, Африка, Атвалан и Олюторском, описью этих мысов при судовом промере через 5 минут лотами Томсона и Кляузена, магнитными наблюдениями в этих же местах и, как за все время плавания, метеорологическими, гидрологическими и биологическими, и сделав 3000 миль.

10 июля вошли в лед в виде отдельных кусков, отдельных льдин и небольших полей. Весь день шли во льду, часто меняя курсы, но сохраняя направление NW четверти [компаса]. Редкий по погоде день: в полдень в обсервованной широте  $67^{\circ}47' N$ ,  $t_b +26,25^{\circ}$  на солнце и  $t_m +4,5^{\circ}$ . Такой температуры мы не наблюдали не только в Беринговом и Охотском морях, но даже и в Японском, пересекая теплое течение его, но это был первый и последний день полностью без тумана при высокой температуре и во льду вплоть до середины августа. Шли во льду всю ночь, забираясь севернее в предположении, что лед стоит у самого берега. На следующий день лед был несколько гуще (вероятно, вынесенный из Колючинской губы), и нашедший густой туман не позволял хорошо рассмотреть проходимость каналов, которыми приходилось пользоваться, а потому днем подошли к большой льдине и стали на ледяные якоря. Со льдины в искусственный горизонт<sup>[171]</sup> имели наблюдение солнца, давшее широту  $67^{\circ}38' N$  и долготу  $176^{\circ}12' W$ .

На следующий день снялись с якоря и пошли далее к реке Колыме, склоняясь несколько к югу, и впервые со времени выхода в Северный Ледовитый океан имели возможность миль за 15 видеть берег, а именно – нижнюю часть мыса Северного, т. к. высоты его были в тумане. Ночь с 13 на 14 июля стояли на якоре из-за густого тумана. До вечера 15 июля продолжали идти во льду, встречая на льдинах большие стада моржей и против мыса Якан – чукчей на льдинах, охотившихся с байдар на этих животных. За этот переход два раза наблюдали незаходящее солнце.

15-го числа сказалось влияние реки Колымы: лед стал реже, а к вечеру оставили его позади, не встречая более ни одной льдины вплоть до мыса Медвежьего, где 16-го числа в 2 ч 30 мин ночи стали на якорь. Утром подошли ближе к мысу в расчете поверить компасы по имеемому створу, но последний оказался переставленным агентом Добровольного флота, нашедшим более глубокий фарватер для предстоящего прихода в реку парохода «Котик». Пришлось удовлетвориться запасом воды, которую принимали из-за борта в двух милях от берега, но вода эта по своей солености не могла быть употреблена для котлов.

На протяжении 800 миль в Северном Ледовитом океане от Дежнева до Колымы производился судовый промер через 15 минут лотами Томсона и Кляузена, давший добавочный промерный галс к работам экспедиции 1911 г. Итак, только теперь, через 1½ месяца по уходе из Владивостока, пройдя 3800 миль, экспедиция приступила к своей прямой работе в Северном Ледовитом океане на протяжении всего лишь 750 миль от Колымы до Лены.

Того же 16 июля, приняв из-за борта более или менее пресную воду, легли в пролив между мысом Чукочьим и островом Крестовским, но за малой глубиной (до 4½ сажений), постепенно склоняясь на N, к вечеру отставили попытку и стали на якорь, а на следующий день пошли обратными курсами на большую глубину (до 7 сажений), откуда легли на остров Четырехстолбовой, крайний восточный из островов Медвежьей группы, и вечером того же дня, пройдя небольшую полосу льда под островом, стали на якорь на юго-восточной оконечности его в 3 кабельтовых на глубине 5½ сажений.

Остров назван по четырем кекурам, находящимся в восточной его части и отлично приметным издали. Возле кекуров на большой площади растительности никакой, т. к. повсюду нагромождены большие плиты гранита; далее к западу обыкновенная тундра с лучшей растительностью в оврагах и вдоль ручьев. На берегу встречается плавник – выкидной лес. Чтобы произвести опись всей группы островов, дожидались на якоре погоды для наблюдений и установки астрономического пункта. Была организована охота на оленей, которых убили в числе трех штук, послуживших большим подспорьем к нашему консервному столу, т. к. мясо, взятое с транспорта «Аргунь», уже вышло.

19-го задул N до 4 баллов, понизивший температуру до  $0^{\circ}$  и принесший снег, тем не менее того же числа благодаря этому ветру, разогнавшему туман, были произведены астрономические наблюдения солнца и установлен астрономический пункт. Того же числа транспорт «Вайгач» пошел с описью островов севернее всей группы. Транспорт «Таймыр» на следующий день пошел с описью тех же островов с юга к острову Крестовскому, где предполагался второй астрономический пункт, чтобы связать опись всей группы островов.

Обойдя остров Крестовский с востока, предложено было, обогнув южную его сторону, установить астрономический пункт на западной стороне его, но, встретив малые глубины – до 21 фута – милях в 2–3 от южной оконечности острова, повернули на обратный курс и стали на якорь на глубине 5 саженей на  $OtS$ <sup>[172]</sup> от южной оконечности острова, в 3 милях. Транспорт «Вайгач», стоявший на западной стороне острова, обогнул вечером его южную оконечность, идя в 2–3 милях от берега и имея глубину в 28 футов, и стал на якорь вблизи нас. Вечером береговая партия съехала на берег, произведя по пути шлюпочный промер, давший уменьшение глубины всего лишь на 2 фута в 5–6 кабельтовых от берега. Ночь была морозная и ясная; удались астрономические наблюдения звезд, и пункт был установлен.

Природа острова та же, что и Четырехстолбового, но почва еще более топкая. Следующий день пришлось простоять на якоре из-за тумана, а 22 июля снялись с якоря и с описью восточного берега острова Крестовского пошли в обход его северной оконечности, обогнув которую сделали попытку приблизиться к матерому берегу, но полученная глубина в 23 фута в 15 милях от берега и нашедший туман заставили стать на якорь, не дав возможности произвести опись берега. Вечером туман рассеялся, снялись с якоря и после безуспешных попыток из-за малых глубин подойти хотя бы на видимость материка пошли, отбивая постоянно линию 6-саженной глубины, к реке Индигирке. Вечером вошли в лед талый, разбитый и слабый и шли им вплоть до острова Ближнего<sup>[173]</sup>, не имея его только при стоянке против устья Индигирки, вероятно, в силу влияния течения ее. Шли всю ночь и день, а в 7 ч вечера 23-го стали на якорь из-за густого тумана по счислению милях в 60 от берега. Утром следующего дня пошли к устью реки Индигирки. Ветер NO, 4 балла; лужи на льдинах покрыты тонким слоем льда. В 3 ч дня, не дойдя по счислению 20 миль до устья Индигирки, получили глубину в 22 фута и стали на якорь.

На следующий день, 25 июля, снялись с якоря, чтобы идти в пролив Лаптева к острову Ближнему, где предполагались астрономические наблюдения. Устье Индигирки осталось не обследовано. Транспорт «Вайгач» послан был идти параллельным курсом милях в 20 от нас для лишнего промерного галса. Глубины не более 5 саженей.  $t_b$  от  $+3,75^\circ$  до  $-1,25^\circ$ ;  $t_m$  до  $-1^\circ$ ; ветер NO/2<sup>[174]</sup>. Через  $\frac{1}{2}$  часа после съемки с якоря вошли опять в разбитый талый лед, который имели до острова Ближнего. Располагая курсы для входа в пролив Лаптева и руководствуясь глубинами на пути Норденшельда, а также переговорами по радиотелеграфу с транспортом «Вайгач», прошедшим в пролив по глубинам до 26 футов, и имея ежедневно обсервованное место, транспорт тем не менее в течение  $2\frac{1}{2}$  суток не мог войти в пролив Лаптева из-за малых глубин, которые до 22 футов получали с борта и до 19 футов при шлюпочных промерах. Здесь же на мели стоял ряд крупных стамух.

Причина такого мелководья вблизи реки, вероятно, лежит на двух началах: с одной стороны, грунт выносится рекой, с другой стороны – на льдинах, вынесенных из рек, лагун, бухт, много грунта, который при таянии льда или при столкновении льдин смывается и оседает на дно. При столкновении в этих местах транспорта со льдом вода вокруг мутилась из-за грунта, смытого со льда. Благодаря тому обстоятельству, что ежедневно около 10 ч утра и в полдень туман расходился и давал возможность иметь обсервованное место, более или менее определились положения отмели или банки на восток от острова Ближнего и характер глубин на наших курсах, исправленных течением, измерявшимся при каждой якорной стоянке.

28-го вечером, получив глубину в 27 футов и считая себя в 8 милях от юго-восточной оконечности острова Ближнего, стали на якорь, к чему вынудил еще и нашедший густой туман. На следующий день утром разъяснилось, берег был виден, пошли сперва на S, потом на W и в 3 ч 30 мин дня стали на якорь в 3 милях на S от мыса Титька на глубине 24 фута. «Вайгач», стоявший несколько мористее, подошел и стал на якорь вблизи. Переход от устья реки Индигирки до мыса Титька, протяженностью всего лишь 200 миль, стоил нам четырех дней, терять которые было более чем обидно. В проливе вдоль острова Ближнего разбитый лед, носимый приливно-отливным течением и ветром на O и W. На следующий день «Вайгач» был послан идти описывать острова Малый, Столбовой, Семеновский, Васильевский и положить опись на астрономические пункты, которые ему предлагалось установить на островах Малом и Столбовом; транспорт «Таймыр» ожидал благоприятных условий погоды для астрономических наблюдений на мысе Титька.

Остров Ближний, протяжением по параллели около 60 миль, представляет собой возвышающееся футов на 1000 вдали от берега плато с поразительно правильными и симметрично расположенными уступами и краями. Почва и растительность – та же тундра, не топкая, как на Медвежьих островах, за исключением альпийского мака, которого здесь изобилие, и полярной ивы, показывающей только свои листья, т. к. ствол ее под землей. На острове видны были следы промышленников за мамонтовой костью, которые обыкновенно весной на оленях переходят пролив, летом бродят по острову, ища мамонтовую кость, которая хорошо сохранилась в подпочвенном льду, достигающем в оврагах на обвалах толщины в 70 и более футов. С наступлением зимы по первому льду эти жители нашего Севера переходят обратно через пролив на материк на оленях, пасущихся летом на острове. На берегу большое количество выкидного леса – плавника, но все ручьи и реки высохли, что, вероятно, можно приписать ранней и дружной весне.

1 августа были произведены астрономические наблюдения солнца и установлен пункт, тогда как накануне, при съезде на берег, в течение двух дней стоял туман.

2 августа снялись с якоря и с описью южного берега острова Ближнего пошли на W. Днем из-за тумана на 3 часа становились на якорь, вечером по той же причине опять на якорь ожидали открытия берега. На следующий день, 3 августа, с 7 ч утра до полудня шли с описью берега, после чего на траверзе западной оконечности острова Ближнего (камень Киселях) легли через пролив Лаптева на S к материковому берегу. Посередине пролива становились на якорь для измерения силы и направления течения; глубина увеличилась с 5 сажень на 11 сажень. В 5 ч 30 мин вечера стали на якорь милях в 6 от берега на O от мыса Святой Нос; глубина 5 сажень. Дождь мешал начать опись берега, и только в 7 ч утра следующего дня пошли с этой работой к мысу Святой Нос, в 6 кабельтовых от которого на глубине 8 сажень и стали на якорь.

Мыс Святой Нос, кажется, единственное исключение по своей высоте (около 1500 футов) на всем протяжении от реки Колымы до реки Лены, и эта высота у самого берега, не отступая вглубь материка; наоборот, далее к югу она переходит в низменную тундру, не отличающуюся от всего побережья между этими реками. Почва также тундра, а склоны горы покрыты такими же гранитными плитами, как и на острове Четырехстолбовом, и мелким щебнем той же породы. Мох несколько гуще, и видны стада оленей с собаками, очевидно, принадлежащими местным промышленникам – якутам или тунгузам<sup>[175]</sup>. На берегу много не действующих сейчас, но работающих зимой капканов на песцов. Есть небольшое озеро, около которого стоит поварня.

Вечный туман, несмотря на O и SO ветра до 4 баллов, мешал наблюдениям, и только 6 августа задувшим SW туман разогнало, были произведены наблюдения солнца и установлен астрономический пункт. На берегу, верстах в 3 от нашего астрономического пункта, был найден астрономический пункт геолога Волосовича, бывшего в экспедиции геолога Толмачева и шедшего в 1910 г. по берегу от Колымы к Лене.

Начальник экспедиции, воспользовавшись этой находкой для уравнивания долгот астрономических пунктов Волосовича, приказал связать найденный пункт с нашим с помощью триангуляции. Занимаясь этой работой до 12 ч ночи, принуждены были прекратить ее из-за нашедшего тумана; на следующий день возобновили, но опять по той же причине не закончили ее, а 8 августа в 2 ч дня снялись с якоря, оставив работу по триангуляции незаконченной на протяжении нескольких десятков сажень, и с описью мыса Святой Нос пошли к реке Яне, куда пришли на следующий день в 3 ч 30 мин дня, и стали на якорь в 6–7 милях от устья.

Берег ровный, низменный, глубина на якорной стоянке 5½ сажень. Забрав забортной более или менее пресной воды, в 7 ч вечера пошли к мысу Борхая<sup>[176]</sup> в расчете описать его, опираясь на обсервованные полуденные места. Ночь простояли на якорь, а утром 10-го в 7 ч пошли далее, произведя опись мыса Борхая (насколько таковая возможна с расстояния 8–9 миль), а пройдя его, легли на Быковскую протоку и в 6 ч 30 мин вечера стали на якорь на глубине 28 футов в виду берегов и гор реки Лены против Быковской протоки.

Утром 11 августа снялись с якоря, чтобы идти в бухту Тикси, где стоял «Вайгач», вернувшийся еще сутки тому назад из своего похода на Новосибирские острова и по телеграфу известивший о бесплодности своих поисков береговой партии подполковника Неелова<sup>[177]</sup>, работавшего в прошлом году в устье реки Лены для отыскания фарватера на бере Быковской протоки. С 8 ч утра до 2 ч дня шли на S насколько возможно ближе к берегу и, имея недостаток в воде для котлов, испытали по пути воду на соленость, но результаты получились много хуже допустимого.

В 2 ч дня милях в 10 позади траверза был замечен знак, поставленный на берегу. Очевидно, это работа подполковника Неелова, а потому, не доходя 6–7 миль до острова Мостах, за которым надлежало изменить курс в бухту Тикси, повернули на обратный курс с тем, чтобы, подойдя возможно ближе к берегу, пойти на шлюпке к знаку и войти в связь с подполковником Нееловым, чтобы оказать ему помощь в промере. В 3 ч 30 мин дня стали на якорь в милях 10–11 от берега, несколько не доходя параллели Быковской протоки.

Был послан на берег моторный катер для отыскания подполковника Неелова, и начальником экспедиции были даны телеграммы для передачи их подполковнику Неелову, если он раньше будет в Якутске, чем мы придем в Александровск-на-Мурмане. Кроме того, начальником экспедиции было высказано свое решение зайти в бухту Тикси и, приняв там забортную воду, следовать дальше к Таймырскому полуострову. Настроение у всех стало бодрее, т. к. неопределенность дальнейших задач в последние дни, когда район нашего обследования до реки Лены подходил к концу, чувствовалась в сильной степени.

Моторному катеру только на следующий день удалось войти в связь с береговой партией подполковника Неелова и в 2 ч дня доставить одного из членов ее, отставного капитана 2-го ранга Синицына, на транспорт, где был рассмотрен черновой планшет их работы.

Я позволю себе несколько остановиться по этому вопросу и сопоставить задачу и обстановку со средствами, которыми располагала эта партия. Единственный зарегистрированный случай прохода Быковской протокой – в 1878 г. парходом «Лена», сопровождавшим Норденшельда на «Веге». Осадка «Лены» была 5 футов 8 дюймов, и она неоднократно садилась на мель, прежде чем войти в протоку, следовательно, работать береговой партии предстояло в совершенно неизвестной местности при огромной площади необходимого обследования и в расстоянии от берега до 8 миль. Кроме того, средства сообщения таковы, что партия, выехав зимой из Петербурга, по зимнему тракту доехала от Иркутска до Якутска на протяжении 3000 верст, откуда с началом навигации отправилась вниз по Лене на вышеупомянутом мной пароходе «Лена», получив от местного купца Громова вельбот с яхты «Заря», проданной ему в 1902 г.<sup>[178]</sup>, и там же наняв гребцов в количестве девяти человек: одного извозчика, одного почтальона, запасного солдата, мастерского и других вроде этих же профессий.

Дойдя до местечка Булун в 100 с небольшим верстах от места назначенных работ, партия отправилась туда на вельботе, прибыла 21 июня и начала работы по съемке и промеру для отыскания фарватера на баре Быковской протоки. До 10 августа партия имела всего лишь 8 дней рабочих, остальные дни были или туманные, или дули свежие ветры, когда гребцы, по словам капитана 2-го ранга Сеницына, начинали бледнеть, переставали грести, а потому однажды, застигнутым ветром и волнением милях в 5–6 от берега, пришлось приткнуться к мели и ночевать в вельботе за невозможностью заставить их выгребать против волны к берегу. При таких условиях партия не могла закончить всей работы в эту кампанию и, отыскав на протяжении нескольких миль фарватер в 18 футов, идущий вдоль берега, а другой мористее, должна была работы прекратить, чтобы на вельботе же поспеть подняться вверх по реке до Булуна, откуда 28 августа шел последним рейсом в Якутск тот же пароход «Лена», в надежде добраться до Петербурга в декабре.

Наша экспедиция, обладая моторными и другими шлюпками, могла бы оказать помощь береговой партии и тем самым, быть может, довести работу по изысканию фарватера до конца, но она еще преследовала другие цели, связанные во времени, а потому вопрос о глубине фарватера, соединяющего реку Лену с Северным Ледовитым океаном через Быковскую протоку, остался пока открытым. Через несколько часов, торопясь сняться с якоря, моторный катер буксировал вельбот с капитаном 2-го ранга Сеницыным обратно к берегу, измеряя глубины, и по возвращении мотора транспорт снялся с якоря и перешел на более глубокое место, т. к. вместо имеемых 27 футов оказалось 24 фута.

На следующий день, 13 августа, в 7 ч утра, снялись с якоря и пошли в бухту Тикси, где и стали в 4 ч дня на якорь вблизи «Вайгача», стоявшего севернее острова Бруснева, с которым мы были разлучены в течение двух недель, поддерживая связь по радиотелеграфу на расстоянии до 170 миль.

В глубине бухты стоит на якорях яхта «Заря», покинутая в 1902 г. последней русской полярной экспедицией под начальством барона Толля, погибшего в 1901 г. на пути с острова Беннетта на Новосибирские острова.

Бухта Тикси обширная, с глубиной до 6 сажень и открыта только SO ветрам. Вдали на востоке видны горы берегов реки Лены, а с севера ограничена полуостровом Мостах, северную оконечность которого омывает Быковская протока.

Полуостров Мостах представляет собой длиной миль 18–20 и шириной до 5 миль тундру, высотой футов 80, изрытую неглубокими пологими оврагами с большим количеством озер. На полуострове множество гусей, уток, гаг и гагар всех пород, а также видели несколько стад диких оленей, принимая их за домашних какого-либо кочующего инородца, так близко они к себе подпускали. Видели также несколько штук песцов, совершенно спокойно относившихся к присутствию людей и не убегавших даже после выстрелов. У самой Быковской протоки имеется небольшое, состоящее из нескольких домов, селение русских, где и поселилась береговая партия подполковника Неелова.

Жители селения занимаются промыслом на пушного зверя и питаются оленями, дичью и рыбой, преимущественно стерлядью и осетрами, каковыми изобилуют воды реки, а поселившиеся на перешейке между бухтой Тикси и рекой Леной тунгузы из этой рыбы заготавливают юколу – корм для собак. Несколько штук этой юколы, одолженной нам тунгузом за чай и сахар, дали нам к консервному столу очень вкусный пирог. Тунгуз – тоэн, т. е. начальник, в 1881 г. оказал содействие Мельвиллю, помощнику начальника экспедиции «Жаннетты» лейтенанта Де-Лонга, трагически погибшего со своей партией в устье Лены. За свои услуги тунгуз этот награжден правительством Соединенных Штатов медалью, которую он вместе с русской медалью «За спасение погибавших» носит с показательной гордостью. Здесь было собрано по указанию тунгуза несколько пудов мамонтовой кости, а также окаменелые виды папоротника.

Предположенный поход из Тикси 14 августа пришлось отставить из-за свежего ветра NO/5 со снегом, покрывшим берега и горы и придавшим бухте красивый, но сумрачный вид.

15 августа, приняв с транспорта «Вайгач» воду для котлов (заборная оказалась соленой), экспедиция в 1 ч дня снялась с якоря и, пойдя в обход дельты реки Лены, взяла курс на острова Святого Петра как

кратчайший и в то же время никогда никем не проходимый. Итак, последний пункт программы нашего плавания предположено выполнить 16 августа.

Обогнув дельту реки Лены (от Тикси до поворота на Таймырский полуостров 140 миль), сделали рекогносцировочный промерный галс к Сагастырской протоке и, получив глубину в 24 фута в милях 15 от берега, повернули и пошли далее на W. 17 августа впереди по курсу встретили лед (влияние реки Лены прекратилось) и, сделав попытку идти на N, в широте  $75^{\circ}5' N$  повернули к S, пользуясь чистой водой для изменения курса в NW четверть.

Поворот этот на S был вызван отсутствием чистой воды на N и расчетом на SW ветры, отгонявшие лед от берегов Таймыра, но, с другой стороны, как я говорил, попытки пройти курсом острова Святого Петра – Лена были неудачны для «Веги», «Фрама» и «Зари», которая прошла по параллели несколько севернее  $75^{\circ}$  от Таймыра до острова Котельного, не встречая льда, а потому, если встреченный нами лед, заключенный в этом море, был местный лед, то нам осталось пройти этим льдом, может быть, несколько миль, чтобы вступить в чистую воду, ведущую к мысу Челюскин. Лед разбитый, но торосистый, встречаются и поля. Ветер SW/5 подавал надежду, что отгонит лед от берега и даст возможность вступить в канал между ним и Таймырским полуостровом для дальнейшего движения на север. Приходилось пользоваться чистыми планшетами с нанесенными путями «Веги», «Фрама» и «Зари» и соответствующими сочинениями.

В 9 ч 20 мин вечера стали на якорь, имея с 10 ч утра отрицательное, т. е. на восток, поступательное движение, и широту уменьшили до  $74^{\circ}10'$ . На следующий день, 18 августа, снялись с якоря в 6 ч утра и каналами, разбитым льдом шли большей частью средним ходом, увеличивая его до 8 узлов, когда вступали в чистые ото льда полыньи. Ветер весь день SW и WSW, 3–5 баллов,  $t_v +2,5^{\circ}$ ,  $t_m$  от  $-0,5^{\circ}$  до  $2^{\circ}$ . В полдень обсервованная широта  $74^{\circ}38' N$  и долгота  $121^{\circ}34' O$ .

Шли всю ночь, временами пробиваясь через густой лед, а в полдень 19 августа, имея обсервованную широту  $74^{\circ}8' N$  и долготу  $117^{\circ}20' O$  и получив глубину в 5 сажень с имеемых 9, стали на якорь для измерения течения. Вблизи видны стамухи, стоящие на мели. В 2 ч дня пошли дальше; в 9 ч 20 мин вечера получили глубину 26 футов, круто повернули на N и в 11 ч стали на якорь из-за темноты, не позволяющей разобрать состояние льда по курсу. Весь день маловетрие, ясно, тепло, сильная рефракция и мираж. 20 августа снялись с якоря в 3 ч 15 мин утра и пошли на W, но в 6 ч встретили по курсу более плотный лед, легли на обратный курс и в 8 ч утра стали на якорь. С этого момента характер нашего плавания для достижения Таймырского полуострова круто изменился.

В 11 ч дня снялись с якоря, и предположено было спуститься несколько на юг, чтобы потом идти вновь к берегам Таймыра и, использовав бывшие SW ветра и определение течений, дававшее всегда неправильное направление NO – SW, достичь канала между льдом и берегом. Однако это предположение было отставлено, и экспедиция легла на S к берегу с расчетом выйти на путь парохода «Вега». Имеемой чистой ото льда водой к W от курса мы уже более не пользовались. В 10 ч 10 мин вечера того же дня стали на якорь в 6–7 милях от берега, вероятно, близ реки Анабары, но по какую ее сторону, было неизвестно, т. к. три варианта карт (Главного гидрографического управления, «Веги» и Толмачева) давали разное взаимное положение реки и нашей якорной стоянки.

Последующие два дня, 21 и 22 августа, были особенно благоприятны по состоянию погоды и льда, но они были бесплодно потерянны и дорого стоили впоследствии. За эти дни не было сделано ни одной мили генерального плавания на W, число ходовых часов в сутки было доведено до минимума ( $7\frac{1}{2}$  часов), число якорных стоянок было 10. Ходили вперед и назад вдоль неизвестного берега, описывая его. Разбитым льдом для поступательного движения на запад не пользовались, а, задавшись целью идти чистой водой, принуждены были держаться ближе к берегу, уменьшая глубину, и приткнулись однажды к мели в 18 футов, с которой сошли через 3 минуты.

Начальником экспедиции был назначен срок 29 августа для пребывания в этих водах в попытках пройти к Таймырскому полуострову, но т. к. состояние льда не удовлетворяло заданию иметь канал чистой воды шириной миль 10, то была создана картина невозможности из-за льда и малых глубин достичь берегов Таймыра в эту навигацию, а потому на следующий день, 23 августа экспедиция, не дойдя 75 миль по Норденшельду до Таймырского полуострова, легла на обратный путь во Владивосток.

Того же числа днем пошел снег, уменьшивший горизонт до минимума, и транспорт «Вайгач» не было видно, но даваемыми через пятиминутные промежутки сиренами мы были в связи, пока ответа не последовало. В 9 ч 30 мин вечера стали на якорь из-за темноты и льда: горизонт чистый, «Вайгача» нет. Утром следующего дня в 6 ч 15 мин снялись с якоря и пошли далее на восток. В 12 ч дня услышали по радиотелеграфу «Вайгач», показавший свое счислимое место: широта  $75^{\circ}25' N$  и долгота  $113^{\circ}45' O$ ; стали на якорь в обсервованных широте  $74^{\circ}28' N$  и долготе  $121^{\circ}58' O$ . Через  $\frac{3}{4}$  часа снялись с якоря, повернули на запад и пошли на соединение с транспортом «Вайгач», поставленным об этом в известность с указанием рандеву мыс Челюскин.

До 27 августа шли с возможно большей скоростью во льду при тяжелых условиях полярного плавания, имея 25-го и 26-го шторм от NW, пургу и метель. Становились на якорь в крайнем случае, за темнотой, при невозможности разбирать состояние льда по курсу. Часто попадали в тупики, выходя из которых и обходя поля льда, теряли время.

27 августа утром при входе в Хатангскую губу видели остров Преображения, как то полагали до 1908 года, когда боцман Бегичев с яхты Русской полярной экспедиции «Заря» представил положительные данные, что этот остров не есть Преображения, который лежит южнее, а другой, еще никем не открытый, и назвать который геологом Толмачевым предложено в честь открывшего его островом Бегичева<sup>[179]</sup>. Входя в Хатангскую губу и не имея возможности из-за льда, прижатого к берегу, войти в канал между восточным берегом Таймырского полуострова и льдом, о котором нам телеграфировал «Вайгач», повернули на N и, обходя простирающийся до берега набивной лед, в 8 ч утра подошли к перемычке льда шириной кабельтова два, пробив которую вступили в канал чистой воды шириной миль 10–15. Еще пробиваясь в канал, увидели идущий под берегом транспорт «Вайгач», который, заметив, в свою очередь, нас, пошел на соединение и в 10 ч утра стал на якорь рядом с нами в широте 75°5' N.

Причина, побудившая транспорт «Вайгач» спуститься на юг, заключалась в следующем. Дойдя все суживающимся каналом чистой воды до широты 76°9' N и получив глубину в 20 футов, далее на N идти было нельзя из-за стоявшего по курсу солидного льда, нагнанного бывшим NW штормом и насевшего, по-видимому, на мысе у островов Святого Петра, а из-за метели другой чистой воды они не видали; прижаться же ближе к берегу не позволяла глубина. Оставалось или ждать отхода льда от берега, что было замечено в силу заходившего к W ветра, или, спустившись на юг, искать выхода на O, чтобы мористее обойти нагнанный лед, имея к тому же достаточную глубину. Благодаря бывшему накануне NW ветру  $t_v$  в это время упала до  $-8,75^\circ$ , и при низкой температуре воды во льду началось образование блинчатого льда.

Не прибегая к попытке тем или другим образом действий, т. е. путем выжидания на якоре отхода льда от берега (что наблюдалось) или путем обхода его мористее, идти к намеченной цели – к мысу Челюскин, экспедиция в 2 ч 40 мин дня вторично повернула на восток, назначив рандеву в бухте Тикси. В 9 ч 15 мин вечера стали на якорь из-за темноты и льда. На следующий день, 28-го, в 6 ч утра снялись с якоря для дальнейшего следования на восток.

Не могу обойти молчанием характерный, но, к сожалению, на обратном походе малоосвещенный факт, явно указывающий на способ сохранения генерального курса при плавании во льду судов ледокольного типа.

До полудня шли каналами во льду, когда по курсу встречен был разбитый лед, за которым были видны полосы чистой воды, а на горизонте небосклон был темного цвета вследствие отражения воды (верный признак большой полыньи). Не намереваясь проходить через имеющийся лед, сочли, что попали в тупик, и вместо курса O легли на обратный, склоняясь несколько к югу. В 5 ч 35 мин дня стали на якорь, где случайно собравшимся офицерам обоих транспортов предложено было высказаться по поводу дальнейшего образа действий при имеющемся состоянии льда. Единогласное мнение было не в пользу курсов SW четверти, раз предположено идти на O, и общее мнение – сохранять, елико возможно, проложенный курс если не с точностью нескольких градусов, то, во всяком случае, до 2–3 румбов, не более, преодолевая препятствия в виде льда. Решение это было приведено в исполнение, и через три дня результат был тот, что генеральный курс был сохранен с точностью до одного градуса и сделано было 470 миль при генеральном плавании 428 миль.

Как 29-го, так и последующие дни снимались с якоря в 4 ч утра и становились на ночь с темнотой в 9 ч вечера. 31 августа проходили дельту реки Лены, не встретив с этого числа ни одной льдины вплоть до мыса Шалаурова на протяжении 1040 миль. Ветер с 30 августа до 4 сентября был из SW четверти с силой до 6–7 баллов;  $t_v$  до  $-6,25^\circ$  до 1 сентября,  $t_m$  во льду была отрицательная, теперь перешла в положительную. 1 сентября прошли пролив Лаптева, а 4 сентября стали на якорь против устья Колымы и принимали воду для котлов с «Вайгача».

5 сентября пошли к мысу Дежнева, а 6-го стали на ночь на якорь у мыса Якан. 7 сентября шли во льду, а вечером стали на якорь между мысами Ванкарем и Северный. 8 сентября пошли далее; днем была разрешена охота на моржей, было убито пять штук. 9 сентября до мыса Сердце-Камень имели еще разбитый лед, после чего шли чистой водой вплоть до мыса Дежнева, где в 3 ч дня стали на якорь против чукотского селения Уэлен, проведя ровно два месяца в Северном Ледовитом океане и сделав следующие работы: установлено восемь астрономических пунктов; произведены описи группы островов Медвежьих, южной и западной частей острова Ближнего, мыса Святой Нос, мыса Борхая, островов Малого, Столбового, Семеновского и Васильевского и связанный с описью судовой промер; сделан рекогносцировочный галс к Сагастырской протоке; обнаружено соответствие в положении восточного



берега Таймырского полуострова с данными Норденшельда; проведены наблюдения за льдом, а также метеорологические, гидрологические и биологические.

Всего транспортом «Таймыр» сделана в Северном Ледовитом океане 5021 миля. В физическом отношении, несмотря на усиленную работу и некоторые лишения, плавание это было несравненно легче, чем в моральном.

Прежде чем перейти к изложению плавания от Северного Ледовитого океана до Владивостока, я прошу остановиться на затронутом мной вначале вопросе о чукчах, нашем и американском влиянии на них.

Чукчи почти те же эскимосы американского берега. Народ когда-то воинственный, державший высоко знамя своей независимости, предприимчивый и торговый. Делятся на кочующих, или оленных, и сидячих. Чукчи хотя и признают над собой права России, но это вылилось само собой с течением времени, т. е., если разобраться строго, это единственное инородческое племя северо-востока России, которое не было покорено окончательно, как то было с якутами, коряками, олюторцами<sup>[180]</sup> и камчадалами.

Первые сведения о них относятся к той славной эпохе приобретения земель Россией благодаря лихости, удали, отваге и корысти казачества того времени, когда, например, 10 казаков под предводительством Василия Бугра заняли целую Якутскую область<sup>[181]</sup>, причем считалось вполне достаточным поставить трех казаков по течению реки Лены на расстоянии почти 1000 верст одного от другого, чтобы с остальными идти далее на новые дела. Иметь ружья, по их понятиям, было вполне достаточно, чтобы объясничать инородцев, владевших только лучшим боем. Завоевая все большие пространства, продвигались казаки все дальше на восток от реки к реке, устанавливая в выбранных местах остроги или крепостцы. Дойдя таким марш-маршем до реки Колымы, в 1644 г. казак М. Стадухин впервые доставил в Якутск известия о чукчах<sup>[182]</sup>, а в 1648 г. при плавании Дежнева из Колымы в Анадырь было первое столкновение русских с ними.

Начало завоевания Чукотской земли относится к началу завоевания Камчатки, причем, когда не знали еще о существовании Охотского моря, центром средоточения русских был Анадырский острог. При завоевании Камчатки, продолжавшемся более 100 лет, постоянно вспыхивали восстания, бунты и мятежи со стороны камчадалов, коряков и юкагиров, каждый раз не остававшиеся без возмездия и подавляемые вооруженной силой с объяснением восставших. Не то было в отношении чукчей. После набегов чукчей на коряков и даже на Анадырский острог в 1731 году начальник Анадыря майор Павлуцкий прошел через чукотскую землю до Ледовитого океана, затем по побережью его пересек полуостров и вернулся в Анадырь, трижды разбив чукчей. Интересны соотношения сил и последствия битв.

У Павлуцкого в походе было 215 человек служилых, 160 коряков и 60 юкагиров, всего 435 человек. В первое сражение они встретили 700 человек вооруженных чукчей, и т. к. они не согласились покориться, то произошла битва, в результате которой 450 чукчей было убито и до 150 человек взято в плен, остальные бежали. Потери Павлуцкого: убитых 2 человека, раненых – 70 человек. Во втором сражении Павлуцкий встретил неприятеля численностью в 1000 человек. Результат сражения: чукчей убито 300 человек, пленных 10 человек, от которых узнали место пастбища оленей, которых и взято было в количестве 40 000 голов. Русские потерь не имели. Третье сражение в этом же роде.

Через несколько лет чукчи возобновили свои враждебные действия против ясашных коряков и гарнизона Анадыря. Вновь был послан теперь уже якутский воевода Павлуцкий, который, не дожидаясь подкреплений, с 80 казаками напал на чукчей, но был оставлен первыми, разбежавшимися при виде многочисленности чукчей, и был ими убит<sup>[183]</sup>. После этого нескольким начальникам предписывалось «вовсе истребить непокорных чукчей», но дальше это дело не пошло, пока в 1788 г. чукчи сами не сделали предложения вступить с русскими в торговые отношения с изъявлением покорности и обещая быть верными, а в 1789 г. по Высочайшему повелению были приняты в подданство России<sup>[184]</sup>.

Оседлые чукчи живут пушным и морским промыслом, оленные – своими стадами. Как те, так и другие ведут меновую торговлю как между собой, так и с русскими, а главным образом – с американцами. Влияние американцев началось с начала XIX столетия и достигло своего апогея к концу столетия, когда моря наши и воды кишели как китобоями-хищниками, так и купцами-американцами, заведшими меновую торговлю с чукчами.

До какой степени нагло и бесцеремонно занимались они (я склонен думать – занимаются и теперь) почти исключительно спаиванием чукчей, приобретая за спирт ценные меха, – можно усмотреть из факта получения концессии Вонлярлярским с правом участия американских капиталистов на золотоносные участки Чукотского полуострова, когда участие американцев сказалось только в безобразной торговле с чукчами.

Эти сведения можно почерпнуть в изданиях Богдановича<sup>[185]</sup>, Иванова<sup>[186]</sup> и Акифиева<sup>[187]</sup>, бывших в экспедиции, снаряженной Вонлярлярским, и у инженера Тульчинского<sup>[188]</sup>, до некоторой степени ревизовавшего эту концессию. В настоящее время чукчи стали не так падки на такую дешевую меновую

монету, как спирт, притом разбавленный, а иногда и смешанный с табаком, и американцы снабжают их вооруженными гарпунными пушками, китобойными вельботами и даже парусно-моторными шхунами, что с имеемым от американцев же винчестером подымает морской промысел чукчей, который переходит к тем же американцам.

В селении Уэлен мне пришлось видеть четыре таких вельбота, а зайдя в имеющуюся лавку, в достаточной степени снабженную как предметами продовольствия и первой необходимости, так и всяким бездельем, – к сожалению, ни одной вещи, ни одного предмета не было русского производства, а все пришло с американского берега. Многие из чукчей говорят по-английски, и только один говорит по-русски, т. к. служил в 1911 г. у жившего там представителя торгового дома Чурина<sup>[189]</sup>, ныне прекратившего свою деятельность. По словам чукчей, американские шхуны ранней весной идут в Берингов пролив, ведя по побережью Ледовитого океана меновую торговлю. В прошлом году, по их же словам, шхуны доходили до мыса Северного.

Наибольшее чукотское селение расположено на мысе Чаплина и, как я слышал, находится в хороших экономических условиях жизни, т. к. наиболее других ведет торговлю с американцами, имея от них хорошие орудия морского промысла.

Единственный пункт, парализующий огромное влияние американцев, находится в бухте Эмма, в заливе Провидения, где, как я упоминал, живет местная русская администрация в лице уездного начальника, в распоряжении которого для обмена с чукчами имеется казенный склад необходимых товаров, преследующий не столько выгоду, сколько доверие к русскому производству. Но, например, ружья во всей Чукотской земле только американские, т. к. наше производство в этой отрасли не может конкурировать с американским по дешевизне, хотя теперь, кажется, сделан заказ на ружья, предназначенные для нашего Севера. Что же касается табака, сахара, то чукчи положительно предпочитают наши.

Упомянув о нашем влиянии, я не могу не высказать сожаления, что и это влияние ныне подорвано недобросовестным отношением к делу, и, чтобы поднять наше влияние и умалить американское, сейчас, пожалуй, нужны не столько меры, которые, как, например, в виде охраны судов, были бы обременительны, сколько экономические события в этом отдаленном углу; а они, по-видимому, назревают, и если подтвердятся слухи о присутствии хорошего процента золота в породе Анадырского уезда, или, вернее, если ряд имеющихся уже фактов выльется в форму золотопромышленного предприятия здесь, то край оживет сам собой, и вместе с «золотой лихорадкой» появится, как всегда, частная предприимчивость и по другим отраслям, как, например, развитие каботажа вообще и, в частности, каботажа мелких судов для моржового и китового промыслов.

Также немалую роль сыграет в этом отношении развитие судоходства до рек Колымы и Лены. В настоящее время вывоза из этих рек нет, а пароходы Добровольного флота, совершающие рейсы в реку Колыму, преследуют цель ввоза правительственных продовольственных запасов, которые до сего времени транспортировались из Иркутска через Якутск в Нижнеколымск и обходились казне в 1½ раза дороже.

Простояв ночь на якоре у селения Уэлен, 10 сентября в 8 ч утра снялись с якоря и вышли из Ледовитого океана в Берингово море для следования в залив Провидения. Погода прекрасна –  $t_v$  до  $+5^\circ$ , штиль.

11 сентября в 8 ч утра стали на якорь в бухте Эмма, где занялись перегрузкой угля из одних ям в другие и запасались водой из ручья, на что ушли и последующие два дня. 14 сентября в 8 ч утра снялись с якоря, вышли в залив Провидения на уничтожение девиации, после чего, не становясь на якорь, пошли в Петропавловск; транспорт «Вайгач» пошел к острову Святого Лаврентия для гидрологического галса и по окончании работ должен был также следовать в Петропавловск. 17 сентября, не доходя Командорских островов, разошлись с яхтой камчатского губернатора «Адмирал Завойко» – первым встреченным судном за три месяца плавания, а 18-го вечером вошли в Авачинскую губу и под прожектором подошли к косе при входе в Петропавловскую гавань, где и стали на якорь. Ночью пришел «Вайгач».



Американская шхуна в бухте Эмма, июль 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*



«Таймыр» и «Вайгач» во льдах, 26 июня 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*

Переход Беринговым морем был при очень благоприятных условиях погоды, что в это время года бывает нечасто. В Петропавловске простояли до 29 сентября, принимали уголь, воду и производили окраску.

Во время стоянки в Петропавловске произошла резня на пароходе Добровольного флота «Тула», везшем рабочих с рыбалок из Усть-Камчатка через Хакодате во Владивосток. Нашими офицерами и командой резня была прекращена и зачинщики арестованы. В результате резни – человек 10 раненых, из которых один умер в ту же ночь в местной больнице, пятерым нанесены тяжелые раны, зашитые нашим судовым врачом, остальным оказана помощь в местной больнице. Происшествие это, тем более что оно хронического характера, можно поставить в вину исключительно местным властям, когда пароходы, переполненные рабочими, возвращаются с рыбалок, т. е. с деньгами, имеют возможность чуть ли не в каждом доме приобрести водку, не говоря уже про питейные заведения, расположенные в городе в шахматном порядке; по этой причине и теперь произошла поножовщина.

Некоторые из участников экспедиции, воспользовавшись продолжительной якорной стоянкой, совершили недельную экскурсию на моторном катере в Бечивинскую бухту, отстоящую от Петропавловска на 55 миль к северу, для охоты на горных баранов, но т. к. погода не благоприятствовала выходу на моторе из Бечивинской бухты в бухту Моржовую, место пребывания этих животных, то пришлось удовольствоваться охотой на медведей, которых и было убито из числа 15 увиденных два.

Другие посетили местные горячие ключи на реке Паратунке, взяв из них для анализа воду и выделявшийся газ.

29 сентября в 9 ч утра экспедиция снялась с якоря для следования во Владивосток. 30 сентября Четвертым Курильским проливом вошли в Охотское море, которое, как и Тихий океан, прошли при слабом ветре. Вечером 2 октября были застигнуты в проливе Лаперуза SW штормом. Ночь провели на ходу в проливе, а 3-го, в 3 ч 30 мин дня, стали на якорь по восточную сторону острова Rebunto<sup>[190]</sup> против японского селения Kabuka Vuöchi, где и отстаивались от шторма до 6 октября, когда в 8 ч утра снялись с якоря для дальнейшего похода. 8 октября в 2 ч ночи из-за темноты и крепкого ветра стали на якорь в заливе Америка.

Утром следующего дня перешли в бухту Находка, где  $t_v$  была  $-5,4^\circ$ , тогда как три дня тому назад у острова Rebunto имели  $t_v +17^\circ$ . 10 октября в 9 ч утра снялись с якоря и в 4 ч дня по распоряжению командира порта, переданному семафором с маяка Скрыплев, стали на якорь в бухте Новик и утром следующего дня перешли в бухту Золотой Рог, закончив этим плавание 1912 г.

Всего транспортом «Таймыр» пройдено 10 925 миль, взято 6050 глубин, установлено восемь астрономических пунктов и произведена опись на протяжении около 200 миль. Ежедневно на ходу через 4 часа, а на якорю три раза в сутки производились метеорологические наблюдения над давлением, влажностью и температурой воздуха, состоянием погоды и неба и измерялись скорость и направление ветра.

Гидрологические наблюдения заключались в ежечасном измерении температуры воды, через 4 часа определении ее удельного веса, а на якорю производились несколько обширнее наблюдения над температурой и плотностью более глубоких слоев, доставались образцы грунта и измерялись сила и направление течения. Каждая якорная стоянка сопровождалась, кроме того, тралением со дна, что вместе с зоологическим материалом, собранным на берегу, дало возможность врачу транспорта составить

богатую, а по некоторым отраслям редкую коллекцию, отосланную ныне в Императорскую Академию наук.

Доложив о плавании и работах транспорта «Таймыр», я должен сказать, что по примеру предыдущих лет в выполнении всей разнообразной программы плавания экспедиции существовало на этот раз распределение работ на оба корабля.

Как на транспорте «Таймыр» лежали главным образом астрономия и съемка, так на транспорте «Вайгач» – магнитные наблюдения, гидрологические, сопровождаемые полными станциями при гидрологических разрезах и частыми при якорных стоянках, бросание бутылок, более обширные метеорологические наблюдения, геологические, давшие большую коллекцию разных пород, окаменелостей папоротника и несколько пудов мамонтовой кости, а также зоологические и биологические коллекции, состоящие из большого числа птичьих шкур и различных видов низших морских животных. Кроме того, транспортом «Вайгач» произведена опись части Новосибирских островов и установлено четыре астрономических пункта.

Упомянув в середине своего сообщения о физическом труде и работе, я должен отнести эти слова почти исключительно к команде.

Всегда принимаемая в расчет зимовка не допускает многочисленного личного состава, а потому табель комплектации нижними чинами на наших судах сведена до минимума. Доказательством может служить транспорт «Бакан» водоизмещением почти в два раза менее, но имеющий число команды в два раза более. Столь малочисленный состав команды сказался в напряженной для нее работе, и вся верхняя команда, включая баталера, фельдшера, телеграфиста, несла поочередно строевую вахту, также на руле и на лотах, а на якоре выполняла под наблюдением ответственную работу по измерению течения через каждый час, а иногда и через ½ часа. В этой ежедневной вахтенной службе выбытие хотя бы одного человека, как, например, телеграфиста для лишних часов переговоров по радиотелеграфу, или болезнь кого-либо, что было на транспорте «Таймыр», когда одному строевому унтер-офицеру сломало палец на ноге, ложилось еще более тяжелой нагрузкой на всю команду, и, конечно, свыше всякой нормы, а потому я, вероятно, не ошибусь, если скажу, что своей всегда охотной работой и добросовестным отношением к ней команда заслужила общее одобрение со стороны командующего состава.

Как я уже имел честь доложить, идеей и постройкой судов настоящей экспедиции мы обязаны капитанам 2-го ранга Матисену и Колчаку, предполагавшим всестороннее исследование Таймырского полуострова, и только в силу ходатайства иркутского генерал-губернатора, увидевшего возможность подвоза правительственных продовольственных запасов в Нижнеколымск морским путем, суда экспедиции оба последних года были отвлечены от первоначальной идеи для составления того материала, что необходим для безопасного плавания в этих малоизвестных водах.

Из представленного мной исторического обзора экспедиций видно, что начало систематическому изучению Северного Ледовитого океана положено около 200 лет тому назад; оно прерывается большими промежутками времени. В настоящее время, преследуя цель возможного развития судоходства до реки Лены, действия экспедиции в течение двух последних лет были направлены в сторону составления этого материала.

Успешная работа экспедиции 1911 г., нося характер достаточной законченности в тех целях, что были поставлены: опись берега, связанная с судовым промером, дала этот материал – карту и заметки по лоции до реки Колымы. Работы экспедиции прошлого года, преследуя главным образом те же цели, тем не менее по двум причинам не носят характера этой законченности, и материал для судоходства от Колымы до Лены требует некоторого возможного пополнения.

Первая причина этой незаконченности в работах лежит в недоступности берега из-за мелководья для производства описи, но мелководье при глубинах в 25 футов и менее в 20–25 милях от берега само собой уже исключает возможность широкого судоходства в этих местах, тем более что места эти, правда, обширные по протяжению, лежат в стороне от курса в реку Лену. Вторая причина – это торопливость прохода как при следовании к реке Лене, так и на обратном пути.

Как на незаконченные, но важные для навигации работы в Северном Ледовитом океане я укажу на следующие:

- 1) Не обследован достаточно пролив между островом Крестовским и берегом.
- 2) Не обследован широко пролив Лаптева, где в восточной его части были обнаружены глубины в 20 футов.
- 3) Не обследована, быть может, единственная между Колымой и Леной доступная по глубине бухта Ванькина Губа.

4) Не обследован пролив между островом Ближним и Новосибирскими островами, что важно, если пролив Лаптева окажется забитым льдом.

Этими четырьмя пунктами, не принимая во внимание состояние льда, пожалуй, и ограничивается пробел в материале для судоходства в реку Лену.

С выполнением этих работ экспедиции по типу судов ее и в тех целях, которые ей поставлены, в районе Дежнев – Лена делать будет нечего, и я полагаю – с новым заданием работ к западу от меридиана Лены базой ее будет уже служить не порт Владивосток, отстоящий в расстоянии почти 5000 миль.

Я полагал бы правильным идти экспедиции в этом году вокруг мыса Челюскин в Карское море, где возможна ее полезная деятельность и где судоходство до реки Енисей процветает. На этом переходе может быть пополнен тот минимум оставшихся работ, о котором я упомянул, плюс Таймырский полуостров с мысом Челюскин, выдвинутым почти под 78° с. ш. и который, занимая умы всех экспедиций, как морских, так и сухопутных, начиная с Прончищева направлявшихся к нему, представляет тот Рубикон, переступив который достигаешь цели.

Есть русская песня: «Там, за далью непогоды, есть блаженная страна», а потому понятно, что для нас, не дошедших в прошлом году 160 миль до мыса Челюскин, все находящееся за ним является этой блаженной страной; успех же в огибании его шведом Норденшельдом, норвежцем Нансеном и Русской полярной экспедицией под начальством барона Толля, людьми, преследующими каждый свою идею и выполнявшими свой долг перед отправителями их, говорит за то, что «туда выносят волны только сильного душой».

## **Н. А. фон Транзе** **Кошмарные недели у мыса Челюскин**<sup>[191]</sup>

Это были поистине тяжелые, грозные дни, где неравная борьба со стихией усугублялась для меня, как старшего офицера корабля, еще худшей борьбой, борьбой с начальством и... борьбой до конца.

На фоне невероятно тяжелой физической борьбы с природой шла напряженная борьба за принципы, благоразумие, решения. В детали я входить не буду и кратко изложу те события, выходящие за пределы поистине тяжелых жутких дней борьбы со льдами за проход на запад, что имели место, когда мы обогнули Челюскин.

Накануне подхода к Челюскину, ночью, при снежном заряде, когда ни зги не было видно, «Таймыр» получил пробоину в носовой части при столкновении со льдиной. Затоплены были канатное отделение и одно или еще два смежных с ним. Это, конечно, было не вовремя, при входе в тяжелые льды, ибо дифферент изменился на нос, что вскоре жестоко сказалось при сжатии корабля льдами.

Согласно доктору Старокадомскому, оба корабля стояли теперь у льда, близ мыса Челюскин. «Несколько человек с „Таймыра“ во главе с начальником экспедиции отправились на берег мыса Челюскин...»<sup>[192]</sup>, – говорит доктор. В числе ушедших был и доктор Старокадомский и еще два офицера. На корабле из строевых офицеров оставались я и лейтенант Лавров.

До сих пор, несмотря на все старания, не могу найти никакого рационального объяснения походу этой партии с начальником экспедиции и сопровождавшей его свитой с доктором Старокадомским во главе. Ведь с корабельных мачт горизонт и состояние льда за ним, за мысом, были видны так же хорошо, как и с мыса. Зачем же этот поход? Думается мне, что Челюскин являлся привлекательной фотографической студией для позирования «на фоне крайней северной точки материка Азии». Дюжины привезенных с мыса негативов подтверждают эту мысль, равно как и косвенное признание самого доктора Старокадомского.

*«После осмотра знака „Зари“ [на мысе Челюскин. – Н. Т.] и фотографирования с разных сторон торосов [неверно – береговых нагромождений льда. – Н. Т.] мы двинулись в обратный путь. Пробраться к „Таймыру“ оказалось не так-то легко. Плавающий разбитый лед находился к непрерывному движению и забивал все каналы между обломками ледяных полей. Нам пришлось поспешно вытаскивать свой вельбот на такой обломок, иначе его раздавило бы. Некоторое время мы дрейфовали на льдине, затем при первой возможности переправлялись на соседний обломок ледяного поля, протащили по нему вельбот до другого края и после нескольких часов напряженных усилий добрались, наконец, до „Таймыра“»<sup>[193]</sup>.*

Днем «Вайгач» снялся с якоря и пошел на северо-запад. Командир «Вайгача» намеревался заняться съемкой берега Таймырского полуострова до залива Короля Оскара. Посмотрите, доктор, на карту и убедитесь, какую чушь означает Ваша последняя фраза. Курс NW, равно и карта плавания [на] стр. 247 Вашей книги, документально опровергает Вас. Второй шедевр Вашего невежества – в действительной

оценке обстановки, когда Вы пишете: «„Вайгач“ повернул на восток и пошел с описью по чистой воде в 3–4 милях от берега; лед отнесло далеко к югу юго-западным ветром...»<sup>[194]</sup>

Тот же момент в моем изложении, в работе моей, напечатанной в издании: American Geographical Society – The Geographical review, Vol. XV, № 3, July 1925, pp. 367–398 (перевод с английского), гласит: «Придя к Челюскину 2 сентября, экспедиция встретила большие ледяные поля, которые, хотя и разбитые, подавали лишь малую надежду на открытую воду к западу. Корабли стали на якорь близ мыса, и партия с „Таймыра“ ушла на берег. Ледяные поля пришли в движение в направлении якорной стоянки. „Вайгач“ снялся с якоря и преуспел пройти к SE оконечности Земли Николая II... „Таймыр“, задержанный ожиданием возвращения береговой партии, был захвачен льдами и дрейфовал около 15 миль на восток от мыса, прежде чем смог освободиться от льдов, после чего „Таймыр“ встретился с „Вайгачом“ у южного берега Земли Николая II».

Драгоценный день был ненужно потерян на эту ненужную береговую высадку ради «фотографирования с разных сторон торосов (!)» с самими собой на переднем плане, очевидно, для масштаба! Даже доктор Старокадомский, участник фотографической затеи-пикника на Челюскин, косвенно признает, чего стоила эта ненужная потеря времени: «„Таймыр“ снялся с якоря часа через полтора после „Вайгача“. Однако за этот незначительный промежуток времени в расположении льда произошли большие перемены. „Вайгач“ успел пробиться к берегам Северной Земли, а „Таймыр“ сразу же уперся в ледяную переемычку. Тщетно мы форсировали ее в продолжение 5–6 часов. К полуночи все выходы оказались плотно закрытыми массивными ледяными полями»<sup>[195]</sup>. Далее следует описание дрейфа со скоростью до 3 узлов; сжатие корабля льдами; срыв корабля с ледяных якорей; повторные сжатия; поломка штуртроса, пока, наконец, не оказались снова в 6 милях от Челюскина, в то время как «Вайгач» успел пройти почти дважды вдоль южного берега Земли Николая II, с его описью и гидрографическими работами. Только на третьей сутки удалось «Таймыру» соединиться с «Вайгачом» у южного берега Земли Николая II.

«Последние двое суток личному составу экспедиции дались не легко»<sup>[196]</sup>, – пишет доктор Старокадомский, на что я ему охотно отвечаю: благодаря Вашей детской затее – сниматься в «студии Челюскин». Далее доктор говорит: «Начальник экспедиции в одной из телеграмм на „Вайгач“ осторожно отметил, что „положение было очень неопределенное“. Однако, как показали дальнейшие события, главные трудности и волнения были еще впереди»<sup>[197]</sup>.

А представляете ли Вы, доктор, последствия Вашего пикника на Челюскине, если бы я, оставшийся на «Таймыре» за командира, последовал бы примеру «Вайгача», снявшегося с якоря при напоре ледяных полей на корабль и ушедшего от мыса? Я принял дрейф корабля со льдами как неизбежное зло, неведомое последствиями и навязанное Вашей ненужной экскурсией, – выигрывая время [и ожидая] когда Ваша партия, с начальником экспедиции во главе, вернется с мыса. Легкомыслие, проявленное здесь командованием и руководством экспедиции, было поистине фантастично.

Не буду утомлять читателя деталями, предшествовавшими 9 сентября.

Бесцельная потеря времени в эту пору года – одного дня у Челюскина и двух дней последствий стоянки у Челюскина – сказались: труднее и труднее становилось продвижение судов на запад, местами стал попадаться молодой лед среди ледяных полей. Тем не менее делались большие усилия, чтобы найти проход на запад, даже по ночам, имея к тому малейшую возможность, пробирались между льдами.

9 сентября произошло событие для «Таймыра», решавшее судьбу экспедиции и вскоре породившее то нездоровое настроение, которым была отмечена вся последующая зимовка.

Доктор Старокадомский так описывает его: «Часа через два „Таймыр“ снова уперся в переемычку. Сперва лед поддавался сравнительно легко, но потом канал заполнился кусками битого льда, перемешанного с шугой и молодым льдом. Маневрировать стало труднее – нельзя было давать задний ход. Под напором льда опять лопнул штуртрос. Огромное ледяное поле, в несколько миль в поперечнике, начало разворачиваться около другого такого же громадного поля, упирившегося дальним своим концом в остров [Фирнлея. – Н. Т.]. Ледяные поля сближались. Канал, в котором находился „Таймыр“, стремительно суживался. Ледокол очутился в ловушке. Дело принимало плохой оборот – корабль могло зажать льдами. „Таймыр“ делал героические усилия, чтобы отойти назад и вырваться из этой западни, но безуспешно. Входной канал был заполнен битым льдом. На корабле спешно исправили штуртрос, пробовали выходить разными ходами, заводили ледяные якоря, работали лебедками – все тщетно. Путь назад был отрезан. Семафором предупредили „Вайгач“, чтобы он обходил ледяное поле с севера и запада. Сжатие нарастало. Лопнул штуртрос по правому борту. Корабль сдавило льдами, накренило на левый борт. Впереди судна, в месте столкновения ледяных полей, прямо на глазах росла огромная гряда торосов. Положение ухудшалось с каждой минутой. Напором льда вдавило левый борт ниже ватерлинии. Корабль получил тяжелые повреждения: поломало шпангоуты, сломало переборки поперечной и левой носовой угольных ям, образовалась течь в пяти угольных ямах, разошлись швы

*бортовой обшивки в том месте, где находились лазарет и каюты инженера-механика и доктора, в помещения полилась вода...»<sup>[198]</sup>*

Цитирую теперь себя из вышеупомянутой работы на английском языке: «*Никакого значительного пространства воды, свободной ото льда, не было, проходы между полями были небезопасны. 9 сентября „Таймыр“, выйдя в такой канал, был сжат между ледяными полями, и, в силу пробоины, кою он получил при столкновении со льдом при подходе к Челюскину, корабль накренился на один борт и уже не был в состоянии быть выжатым льдами, как должно было быть при нормальной осадке*». Дальше описывались повреждения корабля и дальнейшие действия.

Противоречий как будто нет, но в то время как доктор Старокадомский не был, видимо, ограничен размером своего описания, я должен был дать лишь краткий, сжатый отчет, да и тот издателем был сильно сокращен.

На самом деле дело было так. Со времени челюскинской задержки мне, как старшему офицеру корабля, спать привелось очень немного, и к этому моменту катастрофы – полудня 9 сентября – отбивали [так в тексте – *Сост.*] пять суток, что я не спал ни единой минуты, день и ночь проводя на мостике, часто лазал на мачту и всматриваясь в горизонт, а на вынужденных остановках наблюдая за починкой повреждения носовой части корабля, штуртроса и т. п. Часть этого времени, конечно, приходилась на мои вахты, как, например, последняя, предшествовавшая этому событию. В этот день я стоял на вахте с 8 до 12 утра, доктор может проверить по вахтенному журналу корабля, – и в полдень, сдавая вахту лейтенанту Лаврову, я подчеркнул ему, что уже давно слежу за соблазнительным каналом между двумя большими полями по желанному для нас курсу, но, наблюдая за ним постоянно с мачты в течение последних двух часов, я положительно не советую входить в него. Наскоро сменившись с вахты и с трудом стоя на ногах, я поспел лишь дойти до своей каюты, где как мертвый свалился на диван. Во сне слышу чей-то голос, но слов разобрать не могу. Чувствую, кто-то трясет меня – в сознание не прихожу, и только когда милейшая личность вестовой Попков буквально ставит меня на ноги, я слышу голос: «Ваше благородие, корабль давят льды». К сознанию еще не возвращаюсь, как вдруг треск дверцы дубового платяного шкафа и движение его внутрь каюты, а также и письменного стола, стоящего вдоль борта, очнули меня, и через мгновение я был опять на мостике. Прошло не больше 10 минут, что я спал. Сон как рукой сняло. Оглядываю обстановку. Корабль вошел в тот канал между полями, против которого я предупреждал всего ¼ часа назад. Сжатие корабля льдами продолжается. Принимаю доклады машинной команды: такое-то отделение залито; вода прибывает в таком-то; швы наружной обшивки разошлись там-то и т. д. Первый приказ, естественно, был пустить в ход все помпы. К счастью корабля и нашему, мы имели прекрасные отливные помпы американской фирмы Worthington. Как благодарны мы были им за их безукоризненную работу в течение этого момента и последовавших дней! Не будь этих мощных помп, корабль вряд ли смог бы остаться на плаву. Расходящиеся швы наружной обшивки приказываю забивать клиньями с паклей, пропитанной машинным салом; для больших щелей распоряжаюсь употребить, если надо, подушки офицерских кают, но во что бы то ни стало остановить течь, особенно в котельном и машинном отделениях, ежели таковая там будет обнаружена.

На мостике или верхней палубе – все офицеры во главе с командиром, кроме инженера-механика, осматривавшего повреждения корабля. Командир бледен, растерян. Видя мои действия и распоряжения, спрашивает: «А что дальше будем делать?» Отвечаю: «Будет видно». Напряженное настроение всего экипажа, сознающего возможность гибели корабля, как и всегда в такие моменты, сказывается в том, что взоры всех устремлены на мостик, на начальство.

Кроме докладов и моих распоряжений, гробовое молчание нарушается возгласом сигнальщика: «Медведь!» В этот момент я на юте корабля у поломанного штуртроса. Оглядываюсь и через наклонные льдины у борта корабля, окрашенные его краской, – следы сжатия – вижу медведя, приближающегося к поля к торосу, образовавшемуся у борта при сжатии корабля льдами. Отдаю приказ: «Охотники – на медведя!» Командир ко мне: «Что Вы, шутите?» «Нисколько, – отвечаю я, – делаю это для того, чтобы отвлечь внимание всех от серьезности положения и тем избежать возможности паники. Все равно – большего ничего сделать нельзя». Командир отходит в сторону. Два офицера с винтовками идут навстречу медведю, медленно приближающемуся к кораблю. Фотографы вышли вперед. Меткая пуля оставляет медведя на месте. Подвоз туши, подъем ее на верхнюю палубу сделали свое дело – острота момента прошла; правда, прекратилось и сжатие.

Занялись залатыванием ран корабля, ибо о починке повреждений нечего было и думать – так велики они были. Главной целью момента, кроме принятых уже мер, было сопротивляться всеми силами, доступными нам, чтобы не быть вновь захваченными сжатием льдов. Начали выгрузку из трюмов на верхнюю палубу провизии, теплой одежды, керосина и т. д. на случай схода на лед после гибели корабля. Последовавшие дни нашей нелегкой обстановки, в коей корабль оказался зажатым льдами и дрейфующим с потоком льдов обратно не восток, описаны доктором Старокадомским, который начинает так:

«Команды ледоколов продолжали вести отчаянную борьбу со стихией. Обстановка с каждым часом становилась все напряженнее»<sup>[199]</sup>.

Ночью случайно вошли в контакт по беспроволочному телеграфу с экспедицией капитана Отто Свердруп на «Эклипсе».

Корабль испытывает неоднократно-повторные сжатия, несмотря на частые смены места стоянки, в ловушке. Работы по выгрузке необходимых запасов, по перегрузке угля из затопленных угольных ям, заделыванию пробоин и т. д. продолжаются. Все это стало для нас повседневным, обычным явлением и расписанием дня.

Наступают памятные дни 20–23 сентября, а с ними и холода.

Цитирую доктора Старокадомского: *«Невозможно предугадать, что произойдет через несколько минут. Вся команда на ногах. Все готовы к возможному оставлению судна. Собираемся спускать шлюпки»*<sup>[200]</sup>. Далее: *«Начальник экспедиции обсудил с офицерами создавшееся положение. Ввиду угрожающей судну опасности решено ускорить приготовления к выходу на лед. Около полуночи разбудили команду, роздали шерстяное белье и меховую одежду. Все переоделись. Приготовили к немедленной выгрузке запас провизии на 20 дней, санки, лыжи, инструменты, оружие, аптечку и небольшие парусиновые чемоданы с личными вещами... Команде разрешили идти спать не раздеваясь»*<sup>[201]</sup>.

На 23 сентября доктор Старокадомский заносит в свой дневник: *«... Утром ветер совершенно стих, затем прекратилось сжатие. Лед расходится. Попытались пробраться в ближайшую полынь, но неудачно. Судно дрейфует вместе со льдами на юго-запад. Только под вечер удалось развернуться среди обломков ледяных полей и пройти в береговую полынь. Пошли по ней чистой водой вдоль берегового припая... Полынь покрылась салом и молодым льдом... Температура воздуха упала до  $-10^{\circ}$ . Вокруг корабля быстро замерзает молодой лед»*<sup>[202]</sup>.

Корабли были вынуждены стать на зимовку.

Вот еще образец хотя и верной записи дневника доктора Старокадомского, но записывавшего только то, что он хотел и что, естественно, искажает самый факт почти до неузнаваемости его.

Возвращаюсь к моменту сжатия «Таймыра» льдами.

Когда я вернулся на мостик, там, кроме вахтенного начальника лейтенанта Лаврова, находились командир, он же начальник экспедиции, штурман лейт[енант] Евгенов и доктор Старокадомский. Кем был набран или по чьему совету канал, против которого я предупредил, – не помню, но это не важно. Важно то, что легкомысленно было принято неверное решение. Результаты сжатия корабля льдами и близость его гибели заметно отразились на начальнике экспедиции. Бодро-легкомысленного отношения прежних дней – характерная черта всегда сопровождавшего его счастья – как не было. Волевым напряжением на борьбу ничем не выявлялось. В критические минуты начальник экспедиции неизменно разделял мои предложения, соглашался с моими действиями.

Двухнедельный плен и дрейф во льду и со льдом, несколько критических для жизни корабля моментов, особенно когда они случались в ночное время, еще более парализовали волю начальника экспедиции. Стало явным, что агония судьбы корабля становилась для него невыносимой, и к моменту описываемого доктором совещания, крещендо нарастая, появился лейтмотив – сход с корабля на лед. Выражение «покинуть корабль» не употреблялось.

Как пример приведу две радиотелеграммы, посланные в один из этих моментов начальником экспедиции на «Эклипс» Свердруп и приводимые доктором Старокадомским: *«Нас зажало в 2 милях от берега, широта около  $77^{\circ}20'$ . Лед могучим потоком идет позади нас к Челюскину. Будем стараться не удалиться от берега. До берега путь по полям через торосы; нас окружает плотно сжатый мелкий лед... Если не успеем выгрузить запасы и топливо, рассчитываем на Вашу помощь для перехода теперь же к Вам или на „Вайгач“. Поток льда у берега вместе с нами задерживается островом»*<sup>[203]</sup>.

Несколько позже на «Эклипс» отправили вторую радиограмму: *«Лед около судна в движении. Выгрузку еще не начинал, полагая, что перемена ветра может отнести и судно, и лед от берега. Течь не увеличилась»*<sup>[204]</sup>.

Возвращаюсь к заседанию.

Краткое описание этого заседания доктором Старокадомским верно, но он не упоминает, однако, одного обстоятельства, которое породило весьма тягостное настроение среди некоторых офицеров и последствия которого могли бы быть поистине трагическими.

Сознавая серьезность положения, когда корабль в любой момент мог быть сплюснут льдом, все, конечно, ясно сознавали необходимость быть готовым к этой катастрофе. В этом отношении разногласий не было. Было также ясно, что высадка на лед – это первый этап для перехода с погибшего корабля на берег. По этому вопросу начальник экспедиции был гораздо более оптимистичен, чем большинство офицеров. Даже



доктор Старокадомский теперь говорит: «Конечно, трудно было рассчитывать на удачную выгрузку запасов и особенно на благоприятный переход к берегу по разбитому и быстро движущемуся льду»<sup>[205]</sup>.

Все это верно, но вот о чем доктор умалчивает.

Уже в течение пары дней, предшествовавших заседанию, начальник экспедиции сперва намекает, а потом и излагает свой наивно-детский план развязки создавшегося положения. Настолько нелепым казался мне этот план, что я просто игнорировал всякий разговор на эту тему в кают-компании. Все чаще и чаще, однако, начал повторять его и развивать – его автор.

План же этот заключался в следующем. Если обстоятельства позволят кораблю вырваться из того критического положения, в каком он находился, и выйти на чистую ото льда воду под берегом Западного Таймыра, то он выбросит корабль на мель с тем, чтобы с помощью «Эклипса» перебраться на последний. Предполагалось также через Свердрупа дать знать об этом в Петроград (а знал ли он тогда, что нам удастся установить радиосвязь с Петроградом через «Эклипс»?) с просьбой выслать в следующую навигацию ледокол «Ермак» для снятия корабля (или кораблей) с мели для похода их в Архангельск.

Эта поистине детская идея стала *idée fixe* как показало его последующее поведение.

Не помню, чтобы доктор Старокадомский возражал на эту становившуюся все более и более угрожающей мысль начальника экспедиции, помню, большинство офицеров не разделяли ее и склонялись к моему мнению о несерьезности ее.

Повторение этой мысли, плана или решения, в зависимости от того, как эта идея излагалась, стало своего рода надтреснутой граммофонной пластинкой.

Главным оппонентом явился я. Мои доводы против его решения были просты и убедительны: 1) никакой корабль на мели и открытый напор льда не сможет выдержать и доли того напора, что выдерживали мы на плаву; 2) всего две недели назад начальник экспедиции, будучи на мысе Челюскин, лично был свидетелем тому, как огромные ледяные глыбы из наслоенных одна на другую льдин как спичечные коробки нагромождались на мыс под напором ледяных полей; 3) вряд ли можно допустить, что обстоятельства и условия военного времени позволят ледоколу «Ермак» выйти из Финского залива в Балтийское море и далее обогнуть Скандинавию безнаказанно со стороны немецкого флота; 4) допустив, однако, и эту возможность, и что «Ермак» войдет в Карское море – это еще далеко не значит, что он сможет дойти до нас к Таймырскому полуострову. Никто не может предсказать условия льда на будущий год; 5) допустим и эту возможность, именно что «Ермаку» удастся приблизиться к месту наших судов; больше чем вероятно, что «Ермак» найдет наши суда или разрушенными, или в состоянии полуразрушенности, вынесенными напором льда или высоко на берег, или погребенными под ним. Степень и вид разрушения будут зависеть от глубины и конфигурации берега, где начальник экспедиции «высадит» корабли на мель, и гидрометеорологических условий данного района.

Ничего не помогло. Начальник экспедиции твердит свое. Хмурыми ходят лейтенанты Лавров и Евгенов.

Видя упрямую линию, взятую начальником экспедиции, и уже достаточно зная, что отсутствие воли в нем маскировалось упрямством, я пустил в ход последний, шкурный аргумент, напирая на то, что, спасая корабль, мы спасаем свою шкуру, бросая корабль, мы обрекаем весь экипаж, и его [начальника. – *Сост.*] в том числе, риску погибнуть, ибо с наступлением полярной ночи путешествие на «Эклипс», навстречу этой ночи, не может предвещать ничего хорошего.

Бесплодно израсходовав весь запас аргументов, я принял решение. Первое: я категорически отказался не только от роли «главноуговаривающего» начальника экспедиции, но и вступать в разговор на эту тему. Второе: мой план действий требовал сообщника, ибо поведение доктора Старокадомского не внушало мне никакого доверия. Мое решение было твердое, непоколебимое и, я бы сказал, из ряда вон выходящее при всяких условиях военной службы, а тем более в условиях полярной экспедиции, укомплектованной военным составом.

Я решил ждать, когда обстановка позволит начальнику экспедиции начать приводить в исполнение его план. Для этого, однако, надо было сперва вывести корабль из той ловушки, в которой он находился с 9 сентября.

Наконец наступает момент, о котором так просто и естественно говорит доктор Старокадомский в своей записи от 23 сентября: «Утром ветер совершенно стих, затем прекратилось сжатие. Лед расходится. Попытались пробраться в ближайшую полынь, но неудачно... Только под вечер удалось развернуться среди обломков ледяных полей и пройти в береговую полынь. Пошли по ней чистой водой вдоль берегового припая. Шли на юг в видимости берега почти до полуночи, когда из-за наступившей темноты пришлось стать на якорь»<sup>[206]</sup>.

Все это описание – чистой воды фантазия доктора на базисе двух фактов: 1) попытка пробраться в ближайшую полынью была действительно неудачна и 2) к вечеру прошли в береговую полынью и чистой водой пошли вдоль берега.

Настоящая обстановка, условия и настроения были следующие: начальник экспедиции всерьез пытается пробить небольшую перемычку льда, дабы выбраться в ближайшую полынью, воспользоваться ей для подхода к берегу и при первом же удобном случае выкатить корабль на берег. С улучшением ледовых условий поднялось и его настроение, громче стал лейтмотив его преступного намерения. Я молчу и ничем себя не выдаю. Спускаюсь с мостика, прошу Лаврова на верхнюю палубу и спрашиваю: «Разделяешь ли ты намерение начальника экспедиции?» «Конечно нет», – получаю в ответ. «Чего же ты так хмур?» «А что я могу сделать?» «Многое», – отвечаю я и делюсь с ним своим решением и планом для его выполнения. Обращаю его внимание на улучшение ледовых условий, кои, возможно, предоставят начальнику экспедиции случай выполнить свое намерение – посадить корабль на мель, ибо зимовку кораблей, во всяком случае, можно уже считать совершившимся фактом. Кратко делюсь с ним своим планом: при попытке начальника экспедиции привести свое преступное намерение в исполнение и зная теперь наверное, что никакие доводы его не переубедят, я его арестую и отправлю в каюту, где будет приставлен часовой, и вступлю в командование кораблем. Если он окажет мне сопротивление – употреблю силу. С этого момента я не покидаю мостика, а в кармане имею браунинг. Я приложу все силы, чтобы использовать последний представляющийся нам случай пробиться на чистую воду под берегом и поставить корабль в наиболее благоприятных условиях на зимовку. По окончании своей миссии и освободив командира из-под ареста, я сдам ему командование и предоставлю ему сделать со мной все, что продиктуют ему его долг, совесть и понимание обстановки, до расстрела меня за бунт включительно. Какая, однако, моя цель просить Лаврова быть моим сообщником? Объясняю: будучи все время на мостике, я не уверен, если доктор не поможет освободить начальника экспедиции из-под ареста раньше времени и произвести «контрвосстание» против меня. Во избежание возможного в этом случае кровопролития, ибо я не допущу начальника экспедиции выполнить свой преступный план, я и прошу его, Лаврова, взять на себя контроль всего положения под верхней палубой и главным образом парализовать попытку доктора освободить начальника экспедиции из-под ареста, если бы тот попытался это сделать.

Не таков был человек и офицер Алексей Модестович Лавров, чтобы с легкостью присоединиться к моему радикальному решению и принять в нем активное участие. Но он без возражений тут же согласился. Пожали мы друг другу руки и разошлись.

Вместе возвращаемся на мостик, где начальник экспедиции уже часами безуспешно пытается пробиться через небольшую перемычку на свободную ото льда воду, что простиралась до берега. Заметно падает температура воздуха, и всюду между льдинами образуется молодой лед.

Все сознают, что наступил наш последний шанс вырваться из оков льда. Ничего, однако, не получается.

В течение всего этого времени я был на мостике и днем и ночью, часто подымаясь на мачту и всматриваясь в горизонт. Вниз я спускался, чтобы поесть или с боцманом осмотреть работы по уменьшению течи корабля. На мостике, за исключением времени моих вахт, я теперь, однако, не проявлял никакой инициативы, никаких действий и лишь внимательно следил за тем, что делает начальник экспедиции и как он делает. Последние часы я стоял на крыле мостика безмолвным свидетелем хотя и искренних, но нерешительных, а потому и безуспешных операций начальника экспедиции с кораблем. Я не проронил ни слова.

Не знаю, прав я или нет, но, думается мне, начальник экспедиции не мог не связать перемены моего настроения в течение последних дней и особенно демонстративное поведение за последние часы с нашим глубоким разногласием по поводу его плана. Нервы многих, в том числе мои и его, были, как струны, натянуты до предела. Лопни они – быть драме. В то же время физическое напряжение из-за усталости и невероятного утомления последних дней, хотя и под контролем нервной системы, сдало раньше, чем нервы. Так сдал бы колышек грифа струны, далеко превзошедшей предел напряжения.

В несчетный раз начальник экспедиции таранит перемычку льда. Результата никакого.

Тут произошло то, чего предвидеть было нельзя: натянутая струна выдержала, сдал колышек – физическое и моральное истощение.

Неожиданно, в состоянии явной беспомощности, начальник экспедиции вдруг обращается ко мне: «Николай Александрович, я невероятно устал (а как же тогда я должен был устать в бессонный период этих недель!) и сдаю Вам управление кораблем. Наша цель – выйти на чистую воду». «Есть!» – был мой ответ.

Огромная тяжесть спала с моих плеч. Я увидел проблеск, что все может обойтись без драмы.

Вступив в управление кораблем, я сразу и резко изменил тактику предшественника. Он искренно хотел и старался пробить перемычку льда, дабы выйти на чистую воду, но он хотел этого достичь полумерами, долбя в нее с малого или среднего хода, щадя сильно поврежденный корабль.

Не зря я хорошо ознакомился с повреждением корабля за эти дни. А глубокое сознание нашего последнего шанса выскочить на самых худших из всех возможных условий зимовки придавало мне еще больше энергии. Приняв управление кораблем, я вызвал наиболее расторопных матросов для операции ледовыми якорями и лебедками. В помощь им еще более надежные матросы были поставлены на перемычку льда по обе стороны места атаки.

Отходя назад, насколько позволяла наша прорубь-ловушка, я давал самый полный ход машине, и корабль своим носом давил, резал и ломал лед. Прежде чем корабль останавливался, однако, носовые лебедки подбирали тросы ледяных якорей, хорошо зацепленных матросами в углублениях торосов. На этих ледяных якорях мы подтягивали корабль в перемычку, используя таким образом всю энергию корабля, какую только можно было использовать.

Командир находился в рубке и не вмешивался.

Когда же при вторичном, еще более эффективном маневре от судорожного сотрясения корабля свалился с мачты на палубу и разбился топовый фонарь и лопнули некоторые снасти – нервы начальника экспедиции не выдержали зрелища, которому я подверг сильно поврежденный корабль, и он ушел вниз.

Повторяю, я делал это сознательно и ожесточенно, борясь с судьбою, готовой было заставить нас замерзнуть в дрейфующем льду, с которым быть вынесенным на восток за Челюскин и с большим вероятно попасть в дрейф полярного пака.

Ни снаряжения, ни снабжения на несколько лет дрейфа с полярным паком к Северному полюсу у нас не было, а впрочем, сознание ясно говорило, что сильно поврежденный корабль не будет в состоянии выдержать еще более мощных сжатий там, чем те, что он уже испытал.

Первые, жестокие для корабля, попытки пробить брешь в перемычке показали, что успех может быть достигнут.

Часы напряженной физической и нервной работы и решимость довести дело до конца сделали свое дело – к вечеру корабль вышел на чистую воду!

Командир вновь вступает в командование кораблем, я и Лавров снова на крыле мостика ждем: выполнит он или нет свой план?

Плывем по чистой воде вдоль берега, у которого уже образовался широкий береговой припай.

Препятствий со стороны льда нет. Какими-то нереальными казались условия столь легкого плавания после всего пережитого. Условия плавания благоприятны во всех отношениях, кроме... кроме начала зимы [подчеркнуто автором. –*Сост.*]. Тем не менее эти условия давали надежду проплыть еще дальше на юго-запад, а особенно если повезет с ветром. Немного дальше, но все же к западу.

Чистая вода, не мешавшая вначале плыть на запад, достаточно широкий береговой припай и эти надежды вместе с наступившей зимой и явились спасением корабля, начальника экспедиции, меня и Лаврова от его плана. Привести его в исполнение теперь – было уже поздно.

«Только под вечер удалось развернуться среди обломков ледяных полей и пройти в береговую полыню...» – повествует безжизненным и фальшивым языком доктор Старокадомский этот, полный драмы, эпизод.

Будучи скованы льдами в критическое время года, с 9 сентября по 22 сентября, что доктор Старокадомский достаточно подробно описывает, и будучи накануне, т. е. 22 сентября, готовы покинуть корабль, когда... «все приготовления закончены. Команде разрешили идти спать не раздеваясь»... и т. д., и вдруг так просто... «удалось развернуться среди обломков ледяных полей и пройти в береговую полыню...».

Не вяжется, доктор, эта простота с Вашим же тревожным описанием всей обстановки, имевшей место еще за несколько часов до этой простоты.

Вы знаете, что события текли, как я пишу. Вы знаете и в одном месте признаете, что попытки начальника экспедиции освободиться от ледяных оков ни к чему не привели («попытались пробраться в ближайшую полыню, но неудачно» – без упоминания начальника экспедиции пишете Вы). Вы знаете и были свидетелем, что начальник экспедиции по своему почину сдал мне управление кораблем, ибо его натура уже не выдерживала этого напряженного состояния возможности близкого конца. Вы знаете, что за счет последнего насилия над поврежденным кораблем и его надрыва мне удалось освободить его в последний критический момент. Вы знаете, какая перспектива дрейфа в полярном паке рисовалась нам. Вы знаете весь преступный план начальника экспедиции выкатить корабль на берег. Вы знали этот план в его целом и деталях. Одного только Вы не знали – моего решения противодействовать этому плану до конца.

Возможно даже, что Вы об этом догадывались по моему поведению по отношению к начальнику экспедиции. Так неужели, доктор, все это настолько мелко, неважно и нехарактерно для истории, что может быть выпущено?

Нет, доктор, так история не пишется.

## **Н. А. фон Транзе** **Во льдах Таймыра**<sup>[207]</sup> **От редакции «Морских записок»**

В 1913 г. экспедиция под командой капитана 2-го ранга Б. А. Вилькицкого, состоявшая из ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», выйдя из Владивостока в поисках Северного морского пути на запад, открыла ряд новых земель и островов, после чего вернулась во Владивосток. Этот же поход был повторен летом 1914 г., причем около Таймырского полуострова тяжелый лед принудил корабли встать на зимовку у мыса Челюскин, «Таймыр» зимовал в 16 милях от места зимовки «Вайгача». С наступлением полярной ночи старший лейтенант А. Н. Жохов, незадолго до этого переведенный с «Таймыра» на «Вайгач» тяжело заболел. Через несколько дней, когда выяснилось, что дни его сочтены, А. Н. Жохов выразил желание повидаться перед смертью со своим другом, старшим лейтенантом Н. А. фон Транзе, старшим офицером «Таймыра».

С «Вайгача» была послана радиограмма, извещающая, что Жохов очень болен и просит Транзе навестить его. Транзе ответил, что он выйдет немедленно, просит дать точное направление на «Вайгач», а также зажечь клотиковый фонарь.

Ниже приводятся воспоминания Н. А. фон Транзе о его посещении Жохова<sup>[208]</sup>.

По получении этой радиограммы я пошел к начальнику экспедиции за разрешением взять двух-трех матросов – добровольцев для похода налегке на «Вайгач». Разрешение было получено. Иду в командное помещение, читаю радиограмму, объясняю мое положение как ближайшего друга Жохова. Рисую обстановку и условия пути, мое намерение покрыть расстояние до «Вайгача» в один день и предлагаю желающим разделить со мною трудности похода. Расстояние между кораблями было всего около 16 миль, но это было пространство, почти сплошь изрезанное торосами, образовавшимися еще поздней осенью, когда зимующие корабли дрейфовали на север с постоянно взламывающимися ледяными полями, в которые они вмерзли.

Осенью этот переход партии с «Вайгача» на «Таймыр» занял бы несколько дней, ибо переход оказался очень трудным, т. к. на всем протяжении пути между обоими судами почти не встречалось ровных ледяных полей.

Вызвал охотников. Оказалось их много. Выбрать было нелегко, но жалко было отказывать энтузиастам. Поторопив их с приготовлениями, пошел налаживать санки, провизию, палатку, снаряжение. Все было предусмотрено и при возможном минимуме веса. Собравшись сами, мы тронулись.

Была еще полярная ночь, не считая нескольких минут восхода солнца около полудня над горизонтом; температура была около  $-45^{\circ}$  и ниже, не было ветрено.

Мой план был прост: идти, пока не встретим препятствия – трещину во льду, которая из-за своей ширины нас остановит.

Шли мы долго, без остановки и еды. Я шел впереди по компасу и звездам, мои спутники тянули санки. Наконец высокий торос, а за ним... трещина. Перейти ее нельзя было, оставалось ждать, когда она подмерзнет. Пока разбивали палатку и готовили харч, я пошел вдоль трещины, из которой шел густой пар – конденсация водяных паров холодного воздуха с встретившимся сравнительно теплым воздухом, восходящим с воды.

Недалеко от остановки я обнаружил небольшой осколок льдины в трещине, образующей как бы островок к ней. Всюду вода замерзала на глазах.

Довольный своим открытием, я вернулся в палатку, достал из своего мешка жестяную банку с водкой, которую я сознательно, вопреки нашим правилам, захватил с собой для этого «ударного» похода, и начал наливать ее в рюмку. Не тут-то было: ни капли, а банка тяжелая. Водка замерзла! В первый раз в жизни пришлось водку не замораживать, а оттаивать на примусе, чтобы сделать по рюмке перед едой. Быстро похарчив, подошли к месту моего ледяного «островка».

Надев лыжи, я по только что образованному льду перескочил через него, а с него тем же приемом и на другую сторону трещины. Привязав кусок льда к захваченной с собой для этой цели веревке (да простят

мне моряки это слово), я ее переброешил своим спутникам и перетянул санки на свою сторону. Тем же приемом помог и им присоединиться ко мне.

Пошли дальше. Шли еще дольше и без остановки. На ходу перехватывали шоколад и сухари.

Наконец, по моим расчетам, мы прошли все расстояние, а огня с мачты «Вайгача» не видно. Подыскав вблизи высокий торос, все мы взобрались на него – огня нет. Что делать? Стало ясно только одно: решение должно быть принято на месте.

Разбили палатку, опять «разогрели» водку, поели, согрелись горячим чаем.

Стал вслух обсуждать наше положение, делясь всеми деталями со своими спутниками. Первое: курс на «Вайгач» я держал очень точно; значит, из-за компаса большой ошибки в направлении быть не может. Второе: расстояние. Его на глаз здесь, конечно, не оценишь, но на мне были три педометра: один на поясе, один в кармане, один на торбасе. Еще задолго до болезни Жохова я тренировал себя при прогулках по льду. Для этой цели я проложил «мерную милю» через разного рода лед, от гладкого до очень торосистого. На этом отмеренном расстоянии я ходил взад и вперед с серией педометров, каждый раз сличая их показания с пройденным расстоянием. Этим путем я установил наилучшие места для педометров, их поправку и длину своего «среднего» шага.

Таким образом, и второй вопрос, вопрос расстояния, тоже не вызывал сомнений.

Оставался третий фактор – метеорологический.

Не развернуло ли ветром наше ледяное поле во время нашего перехода так, что курс изменился? Иначе говоря, считая отходную точку «Таймыра» неподвижной, не изменился ли пеленг от нее на «Вайгач»? Другой причины не было и быть не могло.

Приняв разворот ледяных полей за единственную возможность, стал вопрос: а в какую сторону он мог произойти? К западу или к востоку? Решение этого вопроса стало кардинальным.

Дувший и порой усиливавшийся ветер с момента нашего выхода с «Таймыра» вместе с условиями расположения судов – «Таймыр», будучи ближе к берегу, если и разворачивался со своим полем, то меньше, чем «Вайгач», – это привело меня к выводу: расстояние мы прошли, но находимся к востоку от «Вайгача». Насколько? Неизвестно, но я не предполагал его большим. Разобравшись таким образом в обстановке и условиях похода, я честно объявил своим компаньонам о трудности нашего положения.

Находимся мы на огромном ледяном просторе, темнота почти круглые сутки, сугубые морозы, небольшой запас провизии и керосина. Непогода – пурга или метель, всегда возможная в это время, может быть для нас погубительной; следовательно, времени терять нельзя.

Идти дальше вперед на север – рискованно. Если расстояние пройдено – ухудшается возможность увидеть огонь на «Вайгаче». Идти на восток – кажется сомнительным, а потому может оказаться тоже рискованным. Остаться на месте – просто нет смысла и тоже может стать фатальным по мере истощения запасов.

Остается одно направление – на запад.

Однако, ввиду того, что это лишь логический вывод, и не считая себя вправе подвергать своих спутников этой опасности, я предложил свой план: они остаются в палатке на месте. Из связанных лыж делают мачту, на которую прикрепят керосиновый фонарь. Я один пойду прямо на запад в поисках клотикового огня «Вайгача». Если увижу его скоро, я вернусь на их огонь, и вместе пойдём на «Вайгач». Если я увижу огонь не скоро, т. е. расстояние до «Вайгача» будет для меня ближе, чем возвращаться к ним, я пойду на «Вайгач», а за ними придет партия с корабля. Если же я огня вообще не увижу, я возвращусь обратно к ним, и то же самое сделаем в направлении на восток.

Сильно подчеркнул им, что сама судьба их может зависеть от их огня на лыжной мачте. Советовал им, чтобы он светил как можно ярче и был бы под постоянным наблюдением.

Взяв шоколад, сухари и винтовку, а также кинжал из своего мешка – браунинг для этого похода у меня был в кармане, я пожелал моим сотоварищам «до скорой встречи» и пошел один в темноту на запад. Отсутствие теней сильно мешало: не видно ни впадин во льду, ни выступлений на льду. Часто падал.

При сильном морозе раздавался порой треск льда и торосов. Шел целый час, не видя огня по курсу. Взбираюсь на торос, впиваюсь глазами в горизонт – огня нет! Штурманским чутьем прикидываю в уме, чему равен угол пройденного от палатки расстояния – миля или полторы, при пробеге от корабля в 15 миль? Получаю около 5°. Величина угла смутила меня, но в то же время указывала, что если взятое мною направление верно, то «Вайгач» уже недалеко от меня. Решил идти дальше. Чаше и чаще всхожу на вершину торосов – огня нет. Вдруг мозг неожиданно пронзает краткая фраза из телеграммы с «Вайгача», полученной нами накануне выхода: «Будьте осторожны, сегодня впервые видели следы медведей».

Холод пробегает по спине, нервное воображение разыгрывается. При неожиданном треске льда вблизи невольно сжимаешь винтовку, трогаешь кинжал, браунинг. Рисуетя нападение медведя и как я, пустив в ход кинжал и браунинг, хотя и с сильным повреждением для себя, справляюсь с ним. Вот когда я пожалел, что не было со мною моей чудной чукотской лайки Чукчи, которую я оставил на «Вайгаче» при переводе на «Таймыр». Ведь медведь меня может почуять издали, в то время как я узнаю о его присутствии, уже будучи под ним. Время течет убийственно медленно. Проходит еще полчаса, а огня нет! Начинаю сомневаться в логике своего размышления, в постройке плана действий. Впервые закрадывается сомнение, не на восток ли надо было идти. Подсчитанный в уме угол расхождения курса увеличивает сомнения. Не повернуть ли к палатке, пока не поздно? Решил, однако, пройти еще с полчаса. Очень тяжелы были эти последние полчаса. Медведи, сомнения, ошибка в расчете, неизбежная гибель партии и самого себя, если теперь не найду ни того, ни другого огня, – все это сильно и навязчиво сверлит мозг. Взбираюсь на торос и испуганно от него отскакиваю, валюсь из-за раздавшегося за ним треска, точно из пушки. Психологически работая над своим воображением, успокаиваю свои нервы. Вновь взбираюсь на вершину, и... прямо по курсу и невдалеке открылся огонь! Оставляю воображению читателя пережитое мною в эту секунду: ни медведи, ни треск льда, ни отсутствие теней уже не имели места в моем мозгу. Почти бежал я на огонь, постоянно от меня скрывавшийся за торосами, и чаще падал.

Поднявшись на верхнюю палубу «Вайгача», я неслышно спустился в кают-компанию. Надо было видеть изумление моих друзей, увидевших меня одного!

Внеся с собой холод полярной ночи в теплое помещение корабля, я, разоблачась, объяснил Неупокоеву, где я оставил своих компаньонов, расстояние до них, направление, огонь на мачте лыж, условия льда и т. д. Сейчас же партия с Неупокоевым и Никольским, захватив собак, отправилась на поиски моих верных сподвижников этого незабываемого, в полярную ночь, путешествия! Ударный переход был сделан меньше чем в сутки.

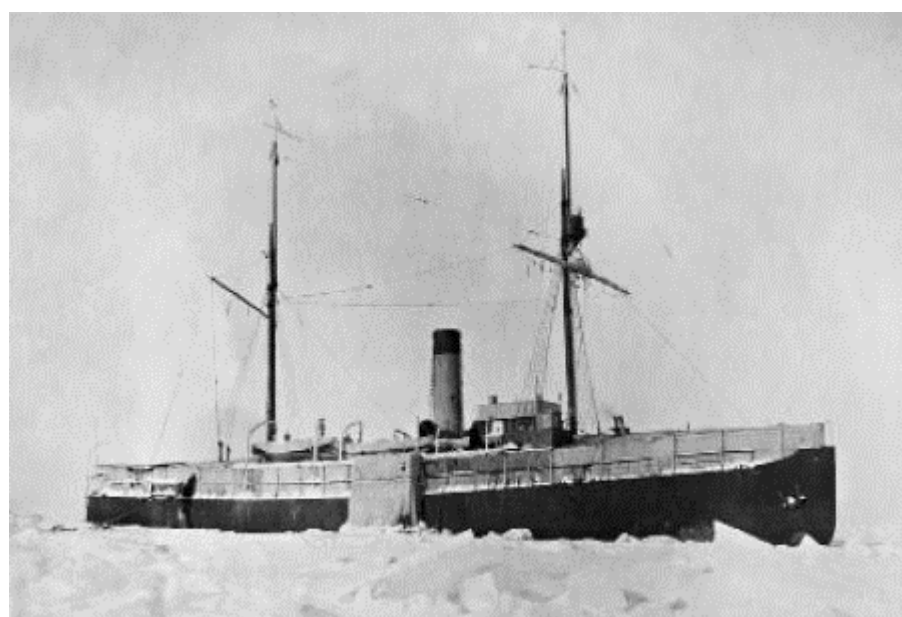
Через несколько часов мы были все вместе, а до этого я уже сидел в каюте своего больного друга Жохова. Застал я его в тяжелом положении и физически, и морально, не потому, что он жаловался на что-нибудь, а потому именно, что он уже ни на что не жаловался и был в состоянии апатии почти все время в течение тех дней, что я провел с ним до его кончины.

Ушел он в экспедицию женихом. Жил мечтой о невесте, свадьбе, встрече, будущей жизни. Теперь же, когда мне порой удавалось навести его мысли на то, что так дорого и глубоко было на его сердце, – он на минуту оживлялся, чтобы еще глубже впасть в апатию, выявляя полное безразличие ко всему.

Он просил меня похоронить его на берегу, и вытравить на медной доске написанную им эпитафию, и повесить ее на крест, сделанный из плавника, с образом Спасителя – благословение его матери.

Все это мною было свято выполнено.

Жохов был большой поэт, и еще в Морском корпусе он писал стихи и посылал их в периодические издания под разными псевдонимами, где никогда не отказывали ему в печатании их. А писал он большей частью тогда, когда мы оба, сидя хронически без отпуска и без денег, мечтали о калаче, масле, икре для компенсации скудного корпусного обеда или ужина.



«Вайгач» на зимовке, 1915 г.

*Из фондов РГАЭ*



Лейтенант А. Г. Никольский, 1919 г.

*Из фондов Архива-библиотеки Российского фонда культуры*

Свою эпитафию Жохов написал еще до моего прихода на «Вайгач» и сам прочел ее мне, сделав последние поправки.

Привожу ее.

Под глыбой льда холодного Таймыра,  
 Где лаем сумрачный песец  
 Один лишь говорит о тусклой жизни мира,  
 Найдет покой измученный певец.  
 Не кинет золотом луч утренней Авроры  
 На лиру чуткую забытого певца,  
 Могила глубока, как бездна Тускароры,  
 Как милой женщины любимые глаза.  
 Когда б он мог на них молиться снова,  
 Глядеть на них хотя б издалека,  
 Сама бы смерть была не так сурова  
 И не казалась бы могила глубока.

Пророческими оказались слова его: он умер, не видя восхода солнца после долгой полярной ночи.

Вечная память другу, честному человеку, недюжинному поэту, достойному офицеру!

По окончании приготовлений к погребению и с первой же сносной погодой гроб с покойным А. Н. Жоховым, покрытый Андреевским флагом, со скрещенным палахом и треуголкой на крышке, нелегко было доставить сперва на «Таймыр», а оттуда к месту погребения на западном Таймырском полуострове.

Матросы «Вайгача» напрягали большие силы, таща тяжелые сани с гробом по торосистому пути. Все они добровольно вызвались этим воздать свой последний долг умершему. Мои матросы с «Таймыра» вместе со мной присоединились к общим усилиям этой драматической погребальной партии.

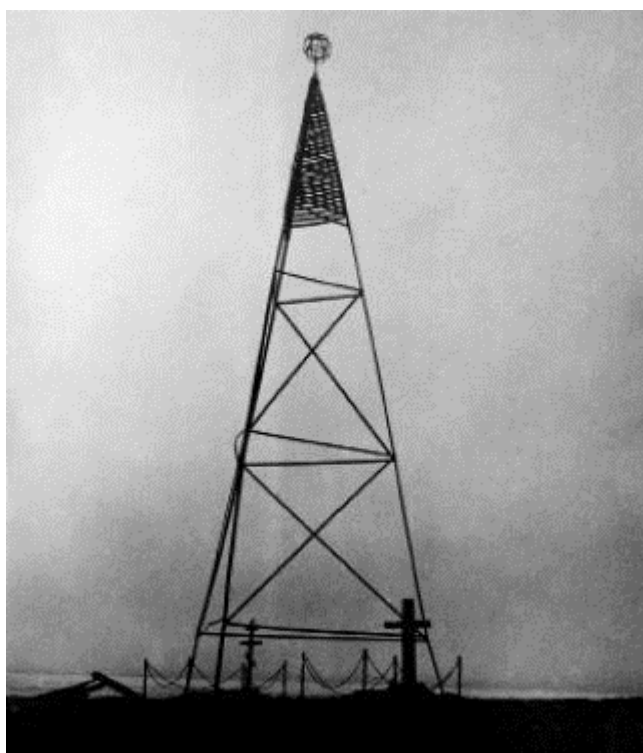
Подкрепление с «Таймыра», обнаружившего на горизонте погребальное шествие, было вовремя.

Первое желание покойного А. Н. Жохова было быть погребенным в море, подо льдом, на месте зимовки «Вайгача». Мотив его был: нежелание доставить какую-либо излишнюю физическую тяжесть экипажу корабля, а тем паче путешествие с его гробом по торосистому ледяному покрову до берега. Мои возражения этому мотиву, дружная и сердечная атмосфера последних дней его жизни, проведенных вместе в его каюте, изменили его желание – он просил похоронить его на берегу.



Погребение лейтенанта А. Н. Жохова

*Из фондов РГАЭ*



Навигационный знак, установленный на мысе Могильном рядом с могилами А. Н. Жохова и И. Е. Ладоничева

*Из фондов РГАЭ*

Немедленно по прибытии на «Таймыр» я, Неупокоев, Никольский и несколько матросов отправились на берег приготовить могилу.

Рытье могилы оказалось невероятно сложной задачей. Больше того, совершенно неожиданной по своим трудностям задачей для всех нас. Мы знали о вечной мерзлоте все, что было известно по этому вопросу в то время. Оказывается, мы ничего не знали. Не знали ее природу, ее свойства и практически не имели о ней никакого понятия.

Вопрос был простой: вырыть могилу достаточной глубины, чтобы полярные медведи и волки не могли бы вырыть гроб. Казалось бы, орудия для этой цели – лом, кирка, лопата – все, что надо. Идя на берег, мы и забрали их в достаточном количестве. Не тут-то было. Ломом или киркой откалывали столь незначительные куски этой вязкой массы смерзшейся земли и воды, что лопаты оказались совершенно излишними.

Несколько часов напряженной работы показали полную бесплодность наших усилий вырыть могилу. А вырыть мы должны были. Что делать? Решили передохнуть, выпить чай.

В партии был душа-человек, матрос Попков, очень славный, добрый, симпатичный и преданный. Попросил его вскипятить воду из снега на примусе. Надо заметить, что снег в Арктике мелкий, сухой, но ветром скатан в изумительно плотную компактную массу. Его легко можно или резать ножом, или пилить пилой, он не рассыпается.

Чтобы укрыться от холодного, пронизывающего ветра, все мы забрались в один из ящичков из-под нашего злосчастного гидроаэроплана, который вскоре был с большой пользой переделан в аэросани. Ящички же, хранившие и гондолу, и крылья, были по началу зимовки перетащены с большим трудом с корабля на берег. В них было устроено депо провизии на случай гибели корабля.

Стали обсуждать вопрос о могиле. Как вырыть ее? Продолжать работу ломом и киркой было бесповоротно отброшено. Я предложил попробовать взрывать грунт подрывными патронами, несколько штук коих были взяты на всякий случай с корабля. Сделав небольшое отверстие в уже пробитом грунте, а глубокого мы сделать не могли, заложили патрон и взорвали его. Результат – самый печальный. Более мелкие куски мерзлоты, точно труха, были выброшены в незначительном количестве вверх из отверстия, превратившегося в неглубокую и неширокую воронку. Стало очевидным, что и этот метод непригоден.

Пошли в ящик продолжать пить чай. В это время Попков, обращаясь ко мне, говорит, что ему «заморозило палец» после прикосновения голой рукой к металлическому поршню помпы примуса. Не придавая этому значения, ибо все мы порой имели отмороженными или пальцы, или носы, а чаще всего уши и щеки, я сказал ему, чтобы растер отмороженный палец снегом, и продолжал обсуждать с Неупокоевым и Никольским столь неожиданно для нас вставшую проблему. В это время Неупокоев, сидевший лицом к Попкову, обратил внимание, что тот растирает отмороженный палец о глыбу снега, что он выпилил и внес в ящик для чая. Подойдя к нему, мы увидели, что уже не один, а четыре пальца отморожены, и отморожены серьезно и до последнего сустава.

Сняв рукавицы и беря понемногу снега в руки, мы втроем поочередно стали растирать ему отмороженные пальцы под запоздавшее объяснение действия растирания снегом отмороженных конечностей.



Растираем четверть часа, успеха ни на йоту. Пальцы Попкова как «культяпки», по его выражению: твердые, как камень, белые, при тряске кисти издают звук удара кости о кость. Дело плохо, тем более что при морозе ниже  $-40^{\circ}$  да со снегом в руках наши пальцы начинают мерзнуть, несмотря на оттаивание их теплотой тела при закладывании рук за пояс на живот. Что делать? В этом виде Попкова оставить нельзя, ибо замораживание может пойти дальше вверх по руке.

Я снял с себя очень мягкий внутренней чулок торбаса, т. е. мехового сапога, и мы начали поочередно растирать им пальцы Попкова.

Растирали не меньше часа, пока стали сказываться результаты, а сказались они только тогда, когда вся кожа этих пальцев была содрана и пальцы стали кроваво-красными (но не кровоточивыми), сильно распухшими, но мягкими.

Убедившись, что немедленной дальнейшей опасности Попкову нет, а наоборот, он нуждается в скорой медицинской помощи, мы, обернув его кисть в чистый носовой платок и меховые перчатки, завернули еще в мой кожаный чулок и с провожатым отправили его на корабль.

Много недель прошло, пока доктор закончил ампутирование ему гангренозных пальцев, отвоевывая сустав за суставом.

Во время инцидента с Попковым пришло и разрешение нашей задачи. Испробовав все, решили, что единственно, чем мы сможем добиться достаточной глубины могилы, – это вырубить ее в мерзлоте топорами.

С Попковым я послал распоряжение доставить на берег все топоры «Таймыра» и точильное колесо. Когда топоры прибыли и мы начали высекать ими мерзлоту, дело начало спориться, но топоры тупились ежеминутно. Медленный прогресс заставил нас ограничиться значительно меньшей глубиной могилы, чем мы того хотели, но все же достаточной.

Когда гроб был привезен и с молитвой опущен в могилу – ружейным залпом мы отдали почесть усопшему товарищу.

## **А. И. Киреев** **Воспоминания о службе на флоте** **и участии в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого** **океана в 1914–1915 гг**



Аркадий Иванович Киреев (ок. 1890–1963–1967 (?))

### **Аркадий Иванович Киреев**

Об авторе этих интереснейших, впервые публикуемых воспоминаний известно не очень много (преимущественно из других его сохранившихся мемуаров). Аркадий Иванович Киреев родился около 1890 г. в Гродненской губернии. До призыва на флот окончил церковно-приходскую школу и городское четырехклассное училище. Работал учеником в слесарно-механической мастерской. В 1906 г., скопив денег, отправился в Ригу, чтобы поступить в мореходные классы. Для получения плавательного ценза устроился матросом на пароход «Граф Толстой» судоходной компании братьев Зеберг. В 1907–1908 гг. полгода прожил в Соединенных Северо-Американских Штатах, затем восемь месяцев работал матросом на пароходах компании «Северогерманский Ллойд», перевозивших эмигрантов между Европой и Америкой. До 1912 г. жил в Германии (в городах Бремен, Браке, Эмден). Работал в железнодорожных мастерских, на строительстве, ходил на небольшом рыболовном судне, после чего вернулся в Россию для отбывания воинской повинности. В 1917 г. демобилизовался. В советское время работал радиоинженером, жил в Москве. В конце 1950-х – начале 1960-х гг. активно общался с оставшимися в

живых участниками ГЭСЛО, обращался в различные организации и учреждения с целью увековечения памяти об экспедиции. Скончался А. И. Киреев в Москве примерно в 1963–1967 гг.<sup>[209]</sup>

Своему появлению на свет рукопись А. И. Киреева обязана (помимо энтузиазма и определенных литературных способностей автора) его сотрудничеству с Н. И. Евгеновым в конце 1950-х – начале 1960-х гг., в период подготовки фундаментального труда по истории ГЭСЛО. Переписка бывшего телеграфиста с «Вайгача» и видного советского ученого, старшего лейтенанта Российского флота началась в 1959 г. (сохранился ответ Евгенова на первое письмо Киреева, датированный 7 февраля 1959 г.<sup>[210]</sup>). Ранее, в конце 1957 г., А. И. Киреев встретился с Л. М. Старокадомским и через него восстановил связь с соплавателями по экспедиции – В. Н. Лаптевым и П. Л. Губиным. До этого он эпизодически общался с боцманом П. Эллером и машинистом А. Поповым<sup>[211]</sup>. По всей видимости, через них «вышел» на Н. И. Евгенова и рассказал ему о своих дневниковых записях, которые вел во время экспедиции.

В письме от 15 октября 1959 г. Евгенов предложил Кирееву восстановить историю пешего перехода группы офицеров и матросов «Таймыра» и «Вайгача» в 1915 г. для общей картины истории экспедиции. Он отметил, что с подобным предложением к нему ранее обращался В. Н. Лаптев (1891–1965) – бывший машинный содержатель «Таймыра», в советское время ставший актером театра и кино (под сценическим псевдонимом Ратомский), получивший звание народного артиста РСФСР и удостоенный двух Сталинских премий<sup>[212]</sup>. У Евгенова информации о пешем походе было очень мало. В результате А. И. Киреев на основе своих дневников подготовил рукопись, оставшуюся неопубликованной. Информация из нее в сжатом виде вошла в монографию Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого.

Сам Киреев так писал о своей работе. *«Ведя свой дневник во время плавания, зимовки и на пешем походе, конечно, не мог полностью отразить в нем все события нашей жизни. Возможно, что я или не знал всего, или не считал нужным заносить в дневник. Когда в 1959 году я связался с некоторыми бывшими участниками экспедиции, стал переписываться с ними, а с большинством даже встретился, то основной темой нашей переписки и бесед при личных встречах были воспоминания о днях, проведенных в плавании, на зимовке и в пешем походе. Содержание этих бесед, выдержки из писем я счел уместным записать и приложить к своему дневнику, полагая, что они в какой-то мере заполнят пробелы моего дневника, уточнят некоторые обстоятельства, а по некоторым рассказам позволят получить характеристику некоторых участников экспедиции, не только матросов, но и офицеров „Таймыра“ и „Вайгача“»*<sup>[213]</sup>. Рукопись внимательно прочитал В. Н. Лаптев (Ратомский), сделавший ряд примечаний и дополнений, приведенных в настоящей публикации.

Собственно дневниковые записи начинаются с 25 июня 1914 г., с момента выхода «Таймыра» и «Вайгача» из Владивостока в полярное плавание. До этого идет повествовательный текст. Несмотря на некоторую наивность в оценке описываемых событий и субъективность характеристик офицеров (что было вызвано, на наш взгляд, прежде всего реалиями советского времени), рукопись А. И. Киреева является ценнейшим источником по истории ГЭСЛО. Прежде всего потому, что в ней показан взгляд на происходившее «снизу», из матросского кубрика. Существует лишь еще один подобный источник – дневник фельдшера «Вайгача» В. Г. Мизина, изданный под научной редакцией В. Н. Купецкого в 1971 г.<sup>[214]</sup> Интереснейшая книга Мизина, в отличие от рукописи Киреева, представляет собой именно подневные дневниковые записи с минимумом оценок, данных людям и событиям. Возможно, важную роль сыграл тот факт, что Киреев создавал свою рукопись, изначально не рассчитывая на ее публикацию, а прежде всего стремясь собрать, сохранить и осмыслить информацию об одном из самых важных периодов своей жизни – участии в ГЭСЛО.



Бывший телеграфист транспорта «Вайгач» А. И. Киреев (слева), Н. И. Евгенов (в центре) и бывший трюмный старшина транспорта «Таймыр» И. В. Прусов. Ленинград. Декабрь 1959 г.

Из фондов РГАЭ



В. Н. Лаптев (Ратомский)

*Из фондов РГАЭ*

Перу А. И. Киреева принадлежат также воспоминания о своих юношеских годах, предшествующих службе на флоте, о событиях в Кронштадте в 1917 г. и других эпизодах его яркой, насыщенной жизни. Предпринятые попытки их издать оказались неудачными. В 1963 г. редактор Политиздата писал о «Кронштадтском дневнике»: «Широкого общественного интереса он не представляет. Принять его к изданию мы не можем». В первой половине 1960-х гг., после смерти А. И. Киреева, его вдова передала архив своего мужа в Центральный государственный архив народного хозяйства СССР (ныне – Российский государственный архив экономики). Он хранится в фонде 247 (Коллекция документов исследователей Севера).

*Н. А. Кузнецов*

### От автора<sup>[215]</sup>

История плаваний, исследований и открытий в Северном Ледовитом океане знает и называет многие славные имена героических исследователей Арктики и судов, на которых они совершили свои плавания. Имена таких людей, как Дежнев, Челюскин, Прончищев, Беринг, Чириков, Седов, Брусилов, Русанов, Толль, навеки вошли в историю исследования Арктики. Наш народ помнит эти имена, преклоняется перед их героизмом и отвагой во имя науки и славы своей Родины.

Но есть имена непростительно забытые, как бы вычеркнутые из истории Арктики, а между тем имена эти оставили неизгладимый след в истории плаваний, исследований и открытий в Арктике.

Взгляните на карту. Вот острова Жохова, Вилькицкого, Старокадомского, а вот прямо на север от мыса Челюскин остров Малый Таймыр, а немного дальше – целый архипелаг Северная Земля. Между этим архипелагом и побережьем Таймырского полуострова расположен пролив Вилькицкого.

На географических картах до 1915 г. этих названий не было, т. к. открыты все эти объекты были только в 1913–1914 гг. на судах Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана – «Таймыре» и «Вайгаче».

Вот эти два имени непростительно забыты, забыты и труды, совершенные ими в Арктике на протяжении целого ряда лет, в 1910–1915 гг.

Забыты так, что даже на учебной карте Арктики, где показаны маршруты важнейших экспедиций, нет никакого намека на плавания этих судов, хотя там есть маршруты Нансена, Амундсена и Пири.

Жаль, что они забыты, жаль хотя бы уже потому, что плавание, исследования и открытия «Таймыра» и «Вайгача» в Арктике – это исторические страницы русского военного флота, в который входили оба судна. Плавали на них, в необычных условиях Арктики, военные матросы.

Не только плавали, но и провели тяжелую зимовку, а когда это было вызвано обстоятельствами, половина команд обоих судов совершила беспрецедентный, протяженностью более 1000 километров, поход по льдам Арктики, от места зимовки у островов Фирнлея и по нехоженой тундре до поселка Гольчиха на Енисее.

Плавания в Арктике знают только один случай, когда в итальянской экспедиции на судне «Стэлла Поларе»<sup>[216]</sup> было около 100 человек, но нельзя забывать, что во всех полярных экспедициях участниками были люди свободные, там порядки и отношения между командой и начальством строились на обычных человеческих взаимоотношениях, а не на таких началах, где воинской дисциплине, чиновничеству, строгостям военного корабля было подчинено все и вся.

О том, в каких условиях нам, матросам, пришлось плавать, а в особенности проводить зимовку и совершать пеший поход, можно судить по тому, как было организовано питание матросов на случай зимовки.

Участник всех плаваний в Северном Ледовитом океане, судовой врач «Таймыра», автор книги «Пять плаваний в Северном Ледовитом океане» Л. М. Старокадомский приводит расписание ежедневного пищевого довольствия<sup>[217]</sup>.

Наперекор самым элементарным правилам питания людей в полярных условиях, высшее морское начальство придумало такой рацион, что если бы он был предложен любому участнику экспедиций Норденшельда, Амундсена, Стефансона, то они, пожалуй, только посмеялись и в экспедиции не участвовали бы.

Когда дело дошло до зимовки, то положение с питанием оказалось значительно хуже. Та же солонина, соленая кета – питание очень однообразное и, вдобавок волею начальства уменьшенное. В меню нет завтраков.

Так можно было поступить только с людьми, всецело зависящими от начальства. Протестовать мы не могли. Всякий протест, если даже для него было веское основание, с точки зрения начальства – это бунт на военном корабле, со всеми вытекающими из него последствиями. Мне могут сказать, почему это только матросы питались так плохо, ведь в полярных плаваниях и офицеры находятся в одинаковых условиях. Нет, это далеко не так и только потому, что мы были военными матросами на военном корабле. Вот что пишет по этому вопросу автор книги «Пять плаваний» Л. М. Старокадомский.



В кают-компании «Вайгача», 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*

*«Офицеры устроились с питанием более или менее сносно. На военных кораблях командный состав питался отдельно от матросов; офицеры получали специальные „столовые деньги“ к отпущенным казной суммам, все члены кают-компании добавляли по раскладке свои личные средства и на эти деньги покупали различные продукты и нанимали повара.*

*Так было и на наших судах.*

*За счет офицеров были приобретены добавочные припасы: сливочное масло, сыр, яйца, ветчина, колбаса, пшеничная мука, кофе, печенье, кое-какие деликатесные консервы и т. д.*

*В результате офицеры получали обед из трех блюд и имели возможность разнообразить меню».*

К этому добавить нечего, разве еще только то, что всю тяжесть экспедиции нес наш брат матрос, живя в тесных холодных прокопченных кубриках, по 16 человек в кубрике, а офицеры – в отдельных каютах, по одному в каждой.

Немного нас осталось в живых, бывших матросов – участников и свидетелей тех далеких, но незабываемых дней и событий. Некоторые из нас были на «Таймыре» и «Вайгаче» начиная с 1912 г. Все мы – участники плавания и зимовки в 1914–1915 гг., а некоторые – и участники пешего перехода, о котором так мало или почти ничего не сказано и не известно.

Судьба разбросала нас по разным местам нашей необъятной Родины. По-разному устроилась наша жизнь. Но когда мы изредка встречаемся, основной темой наших разговоров служит не личное, а воспоминания о тех далеких днях службы на «Таймыре» и «Вайгаче», далеких, но до сегодняшнего дня таких ясных, незабываемых, воскресающих картинах пережитого.

Некоторые из нас высказывают сожаление о том, что военные моряки теперешнего времени так мало или почти ничего не знают о плаваниях и открытиях, произведенных в Ледовитом океане на судах «Таймыр» и «Вайгач», укомплектованных военными моряками старшего поколения.

И вот я взял на себя смелость, используя сохранившиеся у меня записи о плавании и зимовке на «Вайгаче», а также записи о нашем походе, дополнив их сохранившимися в моей памяти воспоминаниями, написать, если можно так выразиться, книгу или тетрадь воспоминаний матроса – участника плавания на «Вайгаче» в 1914 и 1915 гг.

Я старался в этих воспоминаниях не забыть людей, с которыми мне пришлось делить небольшие радости и большие горести и трудности. Помянуть добрым словом хороших и симпатичных людей, но не забыть неприятных, а иногда и злых. И те и другие встречались и среди начальства, и среди нашего брата матроса.

Занося в эту книгу-тетрадь мои воспоминания, относящиеся к периоду службы на «Вайгаче», я счел уместным включить в них и воспоминания о том, как я попал в состав экспедиции, как мы ехали от Петербурга до Владивостока, как проводили время во Владивостоке, что видели и слышали.

Я был бы бесконечно счастлив, если бы военные моряки, ныне несущие службу в нашем доблестном Военно-морском флоте, и их старшие предшественники, вписавшие в годы Гражданской и Великой Отечественной войны не одну славную страницу в летопись военного флота, по этим моим записям узнали бы, как служили и жили мы, их более старые предшественники, которые по мере своих сил и возможностей в те далекие и тяжелые для нашего брата матроса времена, храня традиции русских моряков, внесли свой вклад в исследование и освоение Арктики.

## Глава I От Кронштадта до Владивостока

Моя служба в военно-морском флоте началась в Кронштадте, в Первом балтийском экипаже. Несколько месяцев строевой муштры под руководством строевых унтер-офицеров и специально назначаемых для обучения этой премудрости офицеров. Бесперывное учение на Якорной площади Кронштадта, у памятника адмиралу Макарову. Репетиция ожидаемого царского смотра призывников-матросов 1912 г., наконец, присяга на верность «царю-батюшке», царский смотр в Царском Селе – и вот мы уже не новобранцы, а матросы срока службы 1913 г.

Дорого некоторым из нас досталось это право – иметь звание матроса и носить на бескозырке ленточку. Подзатыльники, зуботычины, придирки, издевательство, нередко карцер без серьезной причины, а только потому, что ты не так посмотрел или, по мнению какого-либо самодура унтера или офицера, недостаточно почтительно ответил, забыв добавить «господин унтер-офицер» или «ваше высокоблагородие».

Но получение права надеть на голову бескозырку с ленточкой и называться матросом II статьи – это еще не означает, что можешь быть пригоден для службы на корабле. Нет, на корабле нужны специалисты, а их даже на кораблях, составлявших флот в 1912 г., целый список: комендоры, минеры, минные машинисты, гальванеры, кочегары, машинисты, сигнальщики, радисты, трюмные машинисты, водолазы и т. п.

Для подготовки специалистов в Кронштадте были учебные отряды с приписанными к ним судами. Я попал в учебно-минный отряд, на учебное судно «Николаев». После службы и учебы в отряде я получил специальность радиста и ожидал назначения на один из кораблей Балтфлота, но случилось другое.

Как-то в минных классах, которые мы продолжали посещать, тренируясь в своей специальности, ожидая назначения на корабль, наш преподаватель лейтенант Муравьев<sup>[218]</sup> сказал нам, что прибыл офицер, которому нужны радисты для плавания в Северном Ледовитом океане, на ледокольных пароходах Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана – «Таймыре» и «Вайгаче».

Лейтенант Муравьев рассказал нам также, что на этих судах, совершающих плавания в Северном Ледовитом океане с 1910 г., ведутся интересные работы исследовательского характера и что в плавании 1913 г. эти работы увенчались открытием земли, названной Землей Николая II, и еще каких-то островов.

Узнали мы также, что «Таймыр» и «Вайгач» базируются во Владивостоке и в 1914 г. идут в очередное плавание для еще более глубокого изучения Арктики и что в планы плавания входит пройти из Владивостока в Архангельск Ледовитым океаном в одну навигацию.

Ввиду особых условий плавания, хотя суда эти принадлежат военно-морскому министерству, команды их комплектуются не по назначению, а только из матросов, изъявивших личное желание. Все это нам рассказал очень симпатичный, по первому впечатлению, лейтенант Жохов, плававший на одном из этих судов уже две навигации и прибывший в Кронштадт для набора охотников разных специальностей флота. Перспектива поплавать на таком судне была очень заманчивой, а рассказ Жохова о плавании в Ледовитом океане, о льдах, моржах, тюленях усилил мой интерес. Рассказывать, и красочно рассказывать, он умел, в особенности когда стал говорить, какие красоты мы увидим, когда попадем в Японию, на Камчатку,

Колыму, Лену. Увидим людей Севера – чукчей, эскимосов. От его рассказа веяло романтикой, а кто в 22–23 года не романтик, даже когда на нем роба матроса.

В конечном итоге мой земляк Ваня Гонипровский, дружок по отряду Толя Медведев и я после соответствующей характеристики нас как радистов были приняты лейтенантом Жоховым в группу матросов и других специальностей для направления во Владивосток.

Так я оказался будущим участником экспедиции. Уже через несколько дней, после коротких сборов, наша группа была в Петрограде во II Балтийском экипаже.

До этого мне не приходилось быть в Петрограде, и я, используя свободное время, с разрешения нашего нового прямого начальника лейтенанта Жохова, который должен был сопровождать нас до Владивостока, так же, как и другие ребята, начал знакомство с достопримечательностями столицы.

Для меня это знакомство окончилось неудачно. Идя как-то, уже к вечеру, по мосту, я остановился, чтобы полюбоваться величественной панорамой Петропавловской крепости и дворца. Вдруг ко мне подошел городской и с фразой: «Чего пялишь zenки, куда идешь?» – взял меня за плечо и повернул к себе. Я вскипел и сказал ему: «Какого черта тебе нужно, фараон?» За этим последовал «деликатный», чисто русский разговор, и в результате я оказался сначала в ближайшем участке, потом в комендантской, и наконец, в карцере II Балтийского экипажа.

Спустя дня два меня, как я был в карцерной брезентовой робе, дежурный отвел к какому-то начальнику. Когда я вошел в комнату, то увидел там лейтенанта Жохова и стоящего у стола офицера в погонах капитана II ранга и аксельбантах. Я понял, что это был начальник экспедиции капитан II ранга флигель-адъютант Вилькицкий, о котором мы уже кое-что слышали.

На мое «честь имею явиться, ваше высокоблагородие» он круто повернулся от стола, вплотную подошел ко мне и уставился на меня своими большими каре-черными глазами. Я стоял не шелохнувшись, по стойке смирно и тоже в упор смотрел на него.

Я понимал, что сейчас решается, быть или не быть мне в экспедиции, и в душе решил – ну и черт с ним, просить не буду. Посмотрев так некоторое время на меня, он вдруг спросил: «Ты что, не хочешь идти со мной в экспедицию?» «Никак нет, ваше высокоблагородие, очень хочу…» – ответил я. «Так что же ты дуришь?» – довольно спокойным тоном спросил он.

Я очень боялся, что он может начать ругань или, еще того хуже, ударить, смотрел на него настороженно и, взвинченный пребыванием в участке, комендантском и карцере, настроился на боевой лад, не учитывая последствий.

Не знаю, то ли он учел мое настроение, то ли я ему понравился, но это спокойно сказанное «так что же ты дуришь» заставило и меня спокойно ответить ему: «Виноват, ваше высокоблагородие, ошибка вышла». «Ничего себе ошибка, с кулаками лез к роже городского», – уже обращаясь не ко мне, а к лейтенанту Жохову, сказал он.

Я мельком взглянул на лейтенанта Жохова, он как бы ободряюще улыбнулся. Вилькицкий опять круто повернулся от меня, подошел к столу, посмотрел какие-то бумаги и с места спросил меня: «Ты что, плавал в торговом флоте, был за границей и в Америке?» На мое «так точно» с прибавлением «ваше высокоблагородие» он как бы про себя сказал: «Ну хорошо», а в сторону Жохова: «Алексей Николаевич, прикажите освободить, пусть идет в экипаж».

Так состоялись мое знакомство с начальником экспедиции и как бы утверждение меня участником ее. Но, откровенно говоря, особенной радости это у меня не вызвало, что-то не понравилось мне в начальнике экспедиции, в особенности его манера говорить и при этом пристально смотреть немигающими глазами, вернее, даже не смотреть, а рассматривать тебя, как какую-то вещь. За свою короткую службу матросом я уже как будто привык к тому, что офицеры флота, дворянские, барские сынки, смотрели на матросов как на каких-то низших существ, а не на себе подобных, но этот в аксельбантах, самоуверенный, с наглыми, в упор рассматривающими тебя глазами, был особенно неприятен.

Несколько дней спустя мы уже мчались в вагоне III класса в сторону Владивостока. Половину вагона, в котором мы ехали, занимали студенты и студентки – сельскохозяйственники, ехавшие в Сибирь на практику.

С первого же дня пути лейтенант Жохов решил установить такой распорядок: 2 часа до обеда и 2 после обеда – беседы о плаваниях на «Вайгаче» и «Таймыре» в предыдущие годы и о предстоящем плавании, знакомство с компасом, секстантом и т. п. Но уже на третий день эти благие намерения позорно провалились.

Зайдя на третий день утром в наш вагон, он застал большинство из нас еще спящими и никак не мог разобрать, где матросы, а где студенты. Завязалась такая дружба с нашими веселыми соседями по вагону,

что и водой не разольешь. Он постоял, посмотрел вокруг себя, махнул рукой, и на этом наши занятия закончились.

Мне кажется, что и ему роль наставника не особенно приходилась по душе. Веселый, жизнерадостный, немного экзальтированный, с внешностью молодого человека, которые нравятся женщинам, да вдобавок еще и большой барин, он мог найти себе другие развлечения в своем вагоне 1-го класса.

Да и нам было не до занятий, когда кругом такие красоты, много нового, еще нами не виданного. Проехали Вологду, Вятку, Пермь. Вот уже и Урал, в горах горят леса, ночью от лесных пожаров зарево в полнеба. Проехали Екатеринбург, вот и Сибирь-матушка, Омск, река Иртыш, вспомнили Ермака, спели: «На диком берегу Иртыша сидел Ермак, объятый думой».

Вот уже и Новониколаевск-на-Оби. Какая ширь, какие просторы – и все это необъятная Россия-матушка. Дни и ночи едешь, а конца все нет. Наконец, Красноярск и могучий Енисей. Где-то между Красноярском и Новониколаевском на небольшой станции – группа сибирских парней и девчат. Парни в широких плисовых штанах, забранных в сапоги с набором, девчата в разноцветных ситцевых платьях. Все здоровые, румяные, кряжистые. Мы тут как тут. Сибирские «паря» угощают самогоном-первачом, от него глаза на лоб.

Под гармонь-однорядку какой-то вихрастый паря поет с приплясом частушку: «Тятка с мамкой, я не ваш, не хочу я жить у вас, плохо чаем поите, на работу гоните». И девчата не отстают. Подталкиваемая подружками, в круг входит смазливая, румяная, во взгляде озорство, девка и под мелкую дробь полусапожек с резинками поет частушку: «По-над речкой я ходила да повизгивала. Сеньку ждала, не дождалась, да и плюнула».

У станции стоят небольшие крепкие сибирские лошадки. Парни и девчата приехали откуда-то издалека, с заимок, на людей посмотреть и себя показать. Сегодня нерабочий день, воскресенье.

Иркутск, а вот он красавец Байкал. Знаменитая станция Петля, ехали часа два, а приехали как бы на то же место, рукой подать до станции, которую оставили два часа назад.

Берег Байкала, над головой нависли скалы, на них могучий лес, а глянешь вниз – пропасть. Вон на той стороне Баргузин. Его, правда, не видно, но как не спеть: «Гей, баргузин, пошевеливай вал, молодцу плыть недалечко».

Чита – и наконец пограничная станция Маньчжурия. И все это время мы ехали по Великой Матушке-России. Ох и велика, и обильна, а порядку все нету, хоть опять зови варягов.

Чего только не насмотрелись мы в дороге, но только не знали, что не нужно будет звать варягов, что где-то там, в оставленном нами Петрограде, да и не только в нем, но и в Москве, Иванове, Вятке, Екатеринбурге, живут и работают люди, которых не страшат ни расстрелы, ни виселица, ни каторга, ни тюрьма. Они работают для того, чтобы на этих необъятных просторах России простому люду жилось вольготнее. Не знали мы, что через три года грянет гром и все старое, отжившее вместе с царем полетит к черту, а спустя еще немного лет все эти просторы, реки, горы с их недрами будут поставлены на службу человека, что жизнь здесь будет бить ключом и не поедут сибирские парни со своих заимок, чтобы людей посмотреть и себя показать, и у них там будет весело и радостно в новой жизни, и они не будут от жизни оторваны.

Едем по Китайско-Восточной железной дороге. Дорога охраняется русскими солдатами, т. к. где-то вблизи бродят шайки хунхузов.

На остановках к поезду подходят из видневшихся невдалеке фанз китайские крестьяне и предлагают всякого рода снедь: жареных куриц, уток, поросят и т. п. Вот вдоль вагонов вприпрыжку бежит уже немолодой китаец, ловкий, проворный, на его плече коромысло, на нем висят две корзины, одна с яйцами, другая – с ландышами. Он не придерживает коромысло рукой, и бог весть каким чудом оно не сваливается у него на бегу.

– Ходя, ходя, – кричат ему из вагона, – сколько стоит?

– Така одна лубля, – и повертывает в сторону спрашивающего корзину с яйцами, – и така одна лубля, – и показывает корзину с ландышами.

На лице спрашивающего недоумение. Китаец бежит дальше. У поезда короткая остановка, и ему нужно использовать ее время и продать свой товар.

Кругом ни деревца, только где-то вдали заросли гаоляна. До самого горизонта марево. За поездом клубы пыли. Наш вагон хвостовой, окна закрыты наглухо, но пыль забивается во все щели, лица у нас как у трубочистов. В довершение всего душно, на небе ни облачка.

На какой-то станции, еще до Харбина, вышедшему на перрон пассажиру предлагают: «Шибко шанго спилита». Этот самый «спилита» не в бутылке, а в запаянной жестяной банке. Поступает предложение и

нам: «Маталоса купай спилата». Соблазнились, купили. Это знаменитая на Дальнем Востоке ханжа. После пробы, еще на третий день, выпьешь воды и чумеешь. В общем, напиток хоть куда, вонючий, но стойкий.

Вот и Харбин. Длительная остановка, успели сбегать на базар. Еще на вокзале нас поразило большое количество русских и еще каких-то лиц, во всяком случае, не китайцев.

А на базаре, боже, что тут творится, чем только не торгуют. Русские, украинцы, поляки, китайцы, корейцы, евреи, японцы. Гомон стоязычный, но брань чисто русская, с вариациями, правда, не совсем ясная из-за акцента, но смысл понятен.

Своих спутников по вагону – студентов мы оставили в Иркутске, а сейчас во второй половине вагона стали появляться новые пассажиры, все больше мужчины. Женщин в этих местах почему-то очень мало. Большинство пассажиров под хмельком, в дороге добавляют. Едет в большинстве торговый люд, изредка солдаты, несущие охрану полосы отчуждения Китайско-Восточной железной дороги.

Прислушался к разговорам. Какой-то приказчик владивостокской фирмы Чурина, уже изрядно под хмельком, рассказывает анекдот, который, видимо, бытует в полосе отчуждения, т. к. рассказчика все время поправляют старожилы.

Анекдот такого содержания: солдат, охраняющий железную дорогу, пишет на родину, куда-то вглубь России, о тяжелой службе, о том, что приходится быть все время начеку, так что даже в уборную с винтовкой ходят. А самое главное, развлечений никаких, все в косах ходят, не поймешь, не то мужик, не то баба. Вся соль анекдота в последнем и вызывает смех.

В другой группе рассказ ведет солдат о том, как недавно «хунхузу» поймали. Тут вся соль рассказа в том, что «хунхуза» оказался фельдфебелем в пьяном виде, забредшим в запретную зону. Как солдатики, ошибочно приняв его в темноте за «хунхузу», и бока ему намяли, и личность попортили, и даже к дежурному офицеру сволокли, где и выяснилось, что это не «хунхуза», а фельдфебель. Как офицер укорял служаку-фельдфебеля и спрашивал: «Как же ты, сукин сын, теперь с такой харей службу царскую нести будешь?»

Во всем рассказе солдатика чувствовалось, что солдаты, испортившие «личность» фельдфебеля и намявшие ему бока, прекрасно знали, с кем имеют дело, но представился случай безнаказанно проучить, отомстить ретивому служаке-фельдфебелю, видимо, заслужившему такую «благодарность» солдат, и они это сделали. Рассказ произвел впечатление, понравился. Кто-то из пассажиров в знак одобрения сует рассказчику стакан с ханжой со словами: «Эй, служба, дерни чарочку!» Солдатик отказывается, ссылаясь на то, что он едет по казенному делу и находится при исполнении служебных обязанностей. Угощающий не настаивает, но сочувственно говорит: «Да, брат, военна служба – это таво...» Все понимающе поддакивают.

Но соблазн выпить чарочку велик, и спустя полчаса солдатик, едущий по казенному делу и находящийся при исполнении служебных обязанностей, уже поет высоким тенорком что-то грустное, а немного позже он мертвым телом раскинулся на вагонной полке.

Поезд бежит дальше. Едем по местам, где только 10 лет тому назад были поля сражения с японцами. Поля поражений и разгрома царской армии. Поля, где Куропаткин, Сахаров и им подобные военачальники своим неумением, а может быть, чем-нибудь во сто крат хуже обрекали на страдания и смерть тысячи и тысячи русских солдат, не знавших, почему, за что, за чьи интересы они погибают.

Поля, где в зарослях гаоляна толпами, ротами, батальонами бродили обезумевшие от горя, страданий, стыда, мук, от неразберихи, а иногда и прямого предательства многострадальные русские солдаты.

За разговорами о прошедших событиях Русско-японской войны, а о них очень красноречиво и живо рассказывают некоторые пассажиры – живые свидетели и участники, полилась песня «На сопках маньчжурских спит русский солдат, и слез он России не слышит».

И что же это такое? Все у нас в песни переложено – и про Ермака, и про Байкал, и про маньчжурские сопки, где спит русский солдат.

Опять граница, а там рукой подать – и Владивосток.

## Глава II Владивосток

«Таймыр» и «Вайгач», на которых нам предстояло служить, стояли в порту у стенки и принимали со складов порта продукты и всякое снаряжение для предстоящего плавания. Я и мой земляк Ваня



Гонипровский были назначены на «Вайгач». Сюда же попали: Костя Рязанов – машинистом и Виктор Шадрин – рулевым, а также Митрофанов – строевым.

Началось знакомство с кораблем, командой и начальством. «Вайгач» и «Таймыр» были однотипными, построены они были в 1908 г. и спущены на воду в июле 1909 г. с верфей Невского судостроительного завода.

Оба судна имели отличную от обыкновенных пароходов форму обводов, напоминавшую нансеновский «Фрам». Суда предназначались для плавания во льдах, почему нос и корма у них были усилены, а сама форма судна была рассчитана на то, чтобы в случае сжатия льдами судно выжималось.

Такая форма судна имела свои преимущества перед обычными судами при плавании во льдах Арктики. Не исключено, что только благодаря такой форме суда остались целы, хотя и со значительными повреждениями (в особенности «Таймыр»), когда в 1914 г. они подверглись колоссальным сжатиям льдов.

Однако плавать на таких судах в открытом море было настоящей мукой. Даже при небольшой волне суда клало на борт на 20–25°, а в штормовую погоду раскачивало на 40–45°. Нужно представить себе самочувствие экипажа, когда шторм продолжался двое-трое суток. Даже самые выносливые и мало подверженные морской болезни начинали «скисать» и понемногу «травить».

Оба судна были построены по заказу военно-морского министерства, экипажи на них были укомплектованы военными моряками. Вот почему, видно, и на бытовые условия матросов, несмотря на то что они должны были находиться в особых условиях плавания в Арктике, не было обращено должного внимания. Большинство команды корабля размещалось в тесных кубриках, находившихся в носовой части, с кроватями-ящиками в два яруса.

Господа офицеры, не в пример матросам, были устроены хорошо. У каждого отдельная каюта, хорошая кают-компания и даже пианино. И тут большое морское начальство осталось верным себе, во всем стараясь подчеркнуть, что они – господа, а мы – матросы – «черная кость».

В общем, я после ознакомления с кораблем пришел к заключению, что хотя мы, матросы, попали сюда не по назначению, а с известной привилегией, ввиду особых условий плавания, бытовые условия для нас были созданы отнюдь не лучше, а, пожалуй, даже хуже, чем на боевых единицах флота. В этом мнении я еще больше укрепился во время плавания и зимовки.

Экипаж «Вайгача» состоял из 39 человек матросов разных специальностей, двух вольнонаемных – повара и буфетчика для офицеров – и семи человек офицеров, включая врача.

Братва на «Вайгаче» оказалась хорошей. «Старички» (некоторые из них плавали на «Вайгаче» с 1911 г.) встретили нас по-братски, по-товарищески. Правда, среди матросов было человека три, с точки зрения матроской морали, неподходящих. Как о них говорили, льнущих к начальству. Но это не портило общего впечатления.

Естественно, что от тех же «старичков» мы получили самые исчерпывающие характеристики офицеров. Все они были дети дворян, заносчивые, пренебрежительно относившиеся к нашему брату матросу и в большинстве своем не желавшие видеть в матросе человека.

Давая характеристику нашим офицерам, «старички» тепло отзывались о штурмане «Вайгача» К. К. Неупокоеве, докторе Арнгольде и с нескрываемым озлоблением говорили о лейтенанте фон Транзе, остзейце, сумевшем своим отношением к матросам, своим подчеркнутым пренебрежением, незаслуженными оскорблениями вызвать это озлобление. О командире корабля «старички» говорили: «Не поймешь, не то командир, не то ученый, нашего брата матроса даже на вахте вроде не замечает».

«Вайгач» и «Таймыр» постепенно готовились к плаванию. Мы ходили в портовые склады за продуктами и снаряжением. Из этих посещений складов порта мне запомнился такой случай.

Однажды территорию складов порта посетил в сопровождении разного рода комендантских чинов командир Владивостокского порта адмирал Корсаков<sup>[219]</sup>. В это время группа матросов человек в восемь, орудуя молотками и зубилами, рубила на куски большой, из красной меди умывальник. Такие умывальники были во всех казармах флота.

Завидев адмирала, кто-то из этой группы матросов скомандовал: «Смирно!» Адмирал, поравнявшись с матросами, кинул в их сторону обычное: «Здорово, молодцы!» На что последовало стройное, во всю глотку: «Здравия желаем, ваше высокопревосходительство!» «Работаете?», – спросил адмирал. «Так точно, вашедейство!» «Молодцы», – весело бросил в их сторону адмирал. «Рады стараться, ваше действо!» – уже совсем озорно, весело, дружно отчеканили матросы.

Адмирал, довольно улыбаясь, пошел дальше, а мы, наблюдавшие эту сцену, надрывали животы от смеха. Дело в том, что эти матросы, так бойко отвечавшие на приветствие и похвалу за работу, были из

отчаянных, оголтелых, рубили они вполне годный умывальник, а куски меди перебрасывали через забор, затем сбывая их на табачок и чарочку.

Когда все приемки были закончены, наши суда отошли от стенки и стали на якоря рейда бухты Золотой Рог.

Мне, в бытность мою матросом торгового флота, пришлось побывать в разных портах, но такой гавани, как Золотой Рог, я не видел. В особенности она красива при солнечном закате, в тихую, безветренную погоду, когда на фоне зеленого высокого левого берега отчетливо видны силуэты военных кораблей – и среди них красавец «Аскольд», овеянный славой в Русско-японской войне. Матросы всегда с уважением говорят об «Аскольде».

Стоим на якоре. На корабле идет размеренная, от склянки до склянки, жизнь. Вокруг на своих «шампуньках» ходят «ходи». Кому-то из матросов понадобилось постирать робу. Окрик с корабля: «Ходя!» – и он тут как тут на своей «шампуньке». В нее летит узелок с робой, и «ходя» поюлил к берегу стирать.

К вечеру у борта корабля характерный окрик: «Матолоса!» За борт спускается конец, и выстиранная роба в руках заказчика – матроса. Роба чистая, белая, выглажена, дырки заштопаны, пуговицы пришиты. Даже портянки приведены в идеальный порядок, любая хозяйка позавидует.

Матрос доволен. «Вот чертяка, как это он? Ну и ну». В обрывок бумаги завертываются два двугривенных, но, пораздумав немного, матрос роется в карманах, добавляет еще гривенник, наверное, последний – и бросает комок с деньгами в «шампуньку». «Ходя» нагибается, поднимает, разворачивает, на лице довольная улыбка.

С борта смотрит матрос, оба улыбаются, оба довольны. «Ходя» поюлил к берегу, но еще несколько раз бросает юлить и посылает матросам приветственные жесты. А на палубе матросы, наблюдавшие эту сценку и бессловесный диалог, расходятся.



Виды Владивостокского порта

*Из собрания Исторического фонда ДВМП*

Не дай бог кому-либо обидеть труженика-«ходю». Матросы таких поступков не прощают. Бывают и более деликатные поручения какому-либо «ходе». Матросы решили «дернуть по чарочке», но тут надо действовать аккуратно. Начальство таких поступков не жалуется. «Ходя» это тоже знает. Он юлит, не приближаясь к борту. Но вот момент улучен, деньги незаметно для глаз вахтенного оказались в «шампуньке», и «ходя» поюлил к берегу. Через час он уже опять среди юлящих вокруг шампунек и ловит момент, чтобы незаметно передать на борт привезенное. Момент улучен, бутылка в руках у матросов.

Поручение выполнено во всем, согласно неписаным законам. Юлящие вокруг «ходи», наблюдавшие за всем, не подавая вида, отходят. Но не дай бог «ходе» смухлевать. На берегу ему это напомнят, и, будьте уверены, присвоенные деньги будут возвращены на борт.

Иногда выезжаем на берег, знакомимся с Владивостоком. Хороший город. Жизнь бьет ключом, колорит полуазиатский. Хороша главная улица – Светланка<sup>[220]</sup>, но наш брат старается быть подальше от глаз начальства, а тут его много, на каждом шагу козыряй.

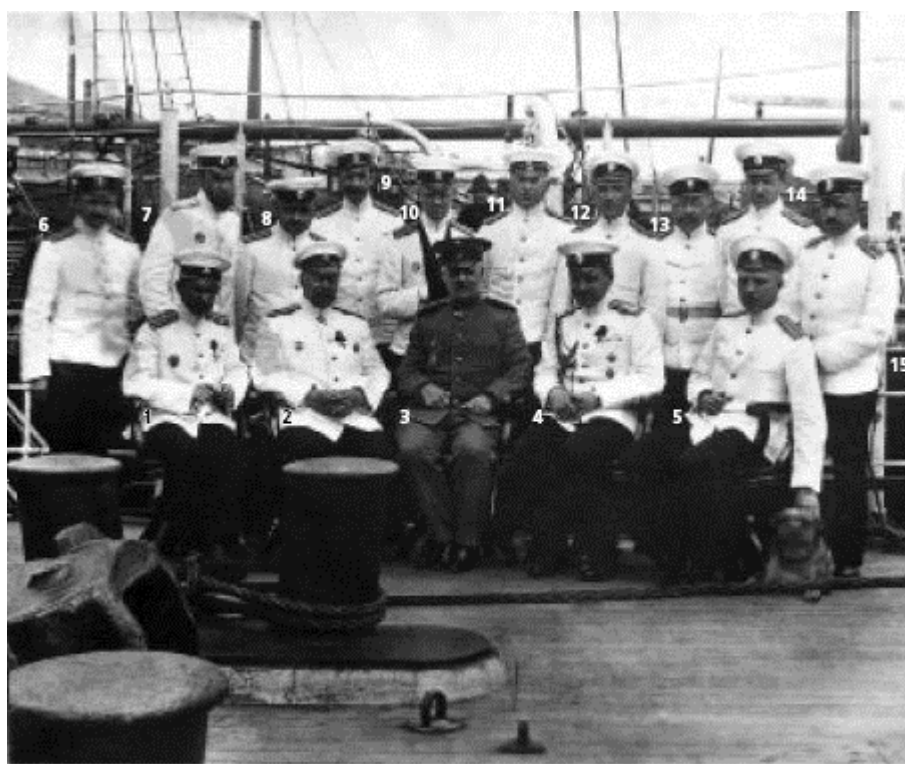
То ли дело Корейская слободка. Это настоящая Азия. Самое большое начальство, которое здесь встретишь, это какой-либо боцман или фельдфебель, но здесь на чиновничество он не претендует, знает, чем это может кончиться.

Обстановка здесь своеобразная. Есть даже китайский театр с самобытными постановками, древними героями, драконами и т. п. Мы не совсем понимаем, что происходит на сцене, но основным зрителям нравятся и музыка, и пение, и жесты, и танцы, и какие-то акробатические трюки по ходу действия. Представления продолжаются часами. Нас занимают больше другие картины быта Корейской слободы.

Продукты в ларьках, на лотках или просто на разостланной на земле циновке. Есть и хорошие продукты, но от остальных яств душу воротит. Морская капуста, какие-то водоросли, трепанги, совершенно черные яйца, чеснок, лук зеленый – и все это в ужасном антисанитарном состоянии, над всем рой мух. Тут же корень женьшеня и настойка из пантовых рогов.

Всякие изделия китайского, корейского, японского и еще какого-то привозного происхождения из бумаги, рисовой соломы, кости, дерева, шелка, чесучи. Все очень дешево, но все жуткая дрянь.

Есть и такие картинки. На циновке сидит пожилой китаец с предлинными косами, жиденькой бородкой, по виду очень благообразный. Ногти на руках у него, как метко говорят наши матросы, как у черта когти, неимоверно длинные. На белой тряпочке, положенной поверх циновки, стоят какие-то склянки и банки с жидкостями и мазями. Бывавшие уже тут ранее ребята говорят, что это доктор. Вскоре из уст доктора я услышал слова, подтверждавшие его профессию: «Моя челвяка тащи зуба. Зуба нет больше боли». Тут я обратил внимание на целый арсенал сделанных из кости очень тонких палочек с зазубринками, крючками, завитушками.



Группа офицеров «Таймыра» и «Вайгача» вместе с командиром Владивостокского порта контр-адмиралом П. В. Римским-Корсаковым (2) и генерал-губернатором Приамурской области Н. Л. Гондатти (3)

(1) Командир «Вайгача» старший лейтенант П. А. Новопашенный

(4) Начальник экспедиции и командир «Таймыра» капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий

(5) Старший офицер «Таймыра» в 1910–1913 гг. лейтенант В. В. Нилендер

(6) Старший инженер-механик «Вайгача» мичман А. Н. Ильинский

(7) Врач «Таймыра» Л. М. Старокадомский (8) Ревизор «Вайгача» мичман А. Г. Никольский (9) Старший офицер «Вайгача» лейтенант А. Н. Гельшерт

(10) Радиоспециалист «Вайгача» лейтенант Н. А. Транзе

(11) Старший офицер «Таймыра» лейтенант А. Н. Жохов

(12) Старший штурман «Таймыра» лейтенант Н. И. Евгенов

(13) Старший инженер-механик «Таймыра» старший лейтенант А. Г. Фирфаров

(14) Старший штурман «Вайгача» лейтенант К. К. Неупокоев

(15) Ревизор «Таймыра» лейтенант А. М. Лавров.

Владивосток, 1914 г.

*Из фондов РГАЭ*

Как-то мне пришлось увидеть, как он «тащи челвяка». Подошел какой-то верзила из портовых грузчиков с подвязанной тряпицей щекой и гримасой боли на лице. Доктор усадил его на циновку, надел очень выпуклые очки в черепаховой оправе, заставил пациента открыть рот, постучал костяной палочкой, видимо, по больному зубу, т. к. пациент скорчил недовольную гримасу. Потом китаец долго и сосредоточенно смотрел на свои костяные палочки. Наконец он выбрал одну, внимательно осмотрел ее, залез в один из бесчисленных карманов своего костюма, достал чесучовую тряпицу, которую протер и окунул в одну из баночек с жидкостью.

Все это он делал, как бы священнодействуя. Наконец наступил самый ответственный момент. Привстав на колени около пациента, который начал высказывать уже нетерпение, он опять заставил его открыть рот, наклонился над ним, и вдруг молниеносным движением опустил в дупло больного зуба свою палочку и с вращательным движением отдернул ее обратно.

Раздался истошный крик пациента. Выпученными глазами он смотрел на палочку доктора, которую он поднес к нему, непрерывно повторяя: «Во кака челвяка, нету больше боли зуба». И действительно, пациент, посидев еще с минуту с открытым ртом и прополоскав его жидкостью из склянки, вдруг одобрительно выругался по-русски, сказав, глядя на публику: «И впрямь не болит, ну и черт косоглазый», полез в карман (видимо, за деньгами). «Человяка» – это зубной нерв, как мне объяснили. Так ли это – не знаю.

На Корейской слободке были и другие забавы, когда целые группы человек по 100 и более солдат гарнизона и матросов вступали в кулачный бой. Тогда обычных патрулей уже не хватало, вызывались дополнительные наряды с кораблей и из воинских частей, которые с трудом утихомиривали разгоравшиеся страсти.

Особой достопримечательностью Корейской слободки были публичные дома. Русские, населенные русскими, польскими, эстонскими, немецкими, латышскими, еврейскими обитательницами, и отдельно японские, корейские и китайские. В два последних русские и европейцы не допускались.

Самое большое количество было японских с большим населением, как правило, в возрасте 16–18 лет. У нас говорили, что они приезжают сюда, чтобы скопить в течение 2–3 лет деньги на приданое и, вернувшись домой, выйти за любимого человека замуж.

Перед каждым таким домом, а здесь насчитывалось их около 100, сидело 2–3 здоровенных китайца, остриженных под скобку, в красных рубашках, широчайших плисовых брюках, забранных в лакированные сапоги «в гармошку». Это были охранители порядка и для населения домов, и для посетителей.

Все это происходило на глазах и у малого, и у большого начальства города. А его здесь было немало.

Случилось мне побывать на огородах, расположенных среди сопки недалеко от Владивостока. Участки земли здесь были в аренде, и работали на них корейцы, китайцы и японцы. Работали только мужчины, женщин мы здесь не видели. Вообще, Владивосток – это город мужчин, вот чем и объясняется, по-видимому, такое обилие домов терпимости в Корейской слободке.

На этих огородах было на что посмотреть и у кого поучиться трудолюбию. Всякого рода удобрения приносились на традиционных коромыслах в корзинах. Таким же способом доставлялись в город и плоды труда огородников. Труд тяжелого, изнурительного, от зари до зари, с самыми примитивными орудиями – лопатой, мотыгой, граблями. Вода для поливки таскалась тоже откуда-то издалека на себе. Жили эти труженики тут же, в наспех сооруженных из всякого барахла шалашах. Эти, как и те, с Корейской слободки, приезжали сюда, чтобы скопить деньжонки. Семьи оставались там, на родине.

С чувством изумления и восхищения смотрели наши ребята, в особенности из крестьян, на их труд, на плоды их труда, и частенько можно было услышать: «Вот бы нашим тверским да ярославским поглядеть, как работают».

Вот так мы и проводили время во Владивостоке. Все нами слышанное и виденное было для нас большой жизненной школой, а начальству, поди, и невдомек, что не одна смена матросиков проходила эту школу и медленно, но верно делала свои выводы об окружающей жизни.

С нетерпением ждали мы выхода в плавание. Наконец и этот день настал.

## Глава III

### От Владивостока до островов Фирнлея в Северном Ледовитом океане (1914)

Еще на стоянке во Владивостоке я задался целью вести дневник, делая пока кое-какие заметки. Но обстановка для этого была неподходящей. Кубрик – не место для ведения дневника, в особенности на военном корабле. Люди разные, хотя и кругом свой брат матрос. Да и, по всей вероятности, и начальству может не понравиться.

Поразмыслив, я решил отложить это занятие к началу плавания и регулярных вахт в радиорубке. Правда, и тут есть свои неудобства. Сидишь с наушниками, регулируешь детектор, чтобы не прозевать свои позывные или «всем, всем», но зато тебе никто не мешает, и, конечно, всегда можно найти 10–15 минут времени, чтобы сделать небольшие записи. В часы ночной вахты такого времени более чем достаточно, а главное, что здесь же в рубке есть место, где можно хранить дневник. Таким местом я избрал уголок с лейденскими банками<sup>[221]</sup> старого передатчика Попова. В этот уголок никому не придет в голову заглянуть.

*25 июня, среда.*

Вчера (24 июня, вторник) с утра на рейде бухты Золотой Рог стояла прекрасная погода. Вода в бухте как бы замерла, даже ряби не видно. В бухте тихо. Тишину нарушают только редкие гудки буксиров, да еще рев сирены какого-то большого коммерческого парохода и, через определенное время, звуки склянок, отбиваемых на стоящих в бухте военных судах.

Вокруг, как обычно, несмотря на ранний час, уже юлят на своих «шампуньках» «ходи». Как на ладони высокий, весь в зелени виден берег бухты. Кое-где на берегу видны дымки – это «ходи» стирают или готовят завтрак.

Солнце далеко за полдень, ясно, тихо. На «Вайгаче» тоже торжественная тишина. Все на своих местах, все знают, что сегодня уходим в поход, в далекую Арктику.

На «Таймыре» сигнал: «Поднять якоря». Заработали паровые лебедки. Визг, грохот якорных цепей. На мостике командир корабля и штурман лейтенант Неупокоев. У штурвала старший рулевой Степа Глазунов. Слышна команда: «Право руля».

«Вайгач» медленно разворачивается и подстраивается в кильватер «Таймыру». Над нами клубы дыма с «Таймыра», из трубы «Вайгача» тоже повалил дым, кочегары шуруют. Слышна команда «Полный вперед», идем в кильватер «Таймыру», нужно держать положенный интервал. По палубе в сторону к корме по-журавлиному, на своих длинных ногах озабоченно прошел старший офицер Гельшерт. Куда-то на бак заспешил всегда медлительный, флегматичный боцман Петр Эллер.

Часть матросов – «стариков» «Вайгача» – уже не впервые уходят из Золотого Рога. Они безразлично (или делая вид, что безразлично) смотрят на меняющийся ландшафт, а мы – новички Владивостока, Золотого Рога и «Вайгача» – как зачарованные смотрим на открывающиеся взору красоты и, полные грусти, прощаемся с Владивостоком.

Невольно в голову лезут мысли, что-то нас ждет впереди. Как будет проходить плавание? Удастся ли нашим судам выполнить поставленную перед нами задачу – в одну навигацию пройти через Ледовитый океан с востока на запад?

О том, что мы вот-вот должны уйти в плавание, мы знали заранее, т. к. уже в воскресенье никто не сходил на берег, а офицеры устроили в кают-компании прощальный ужин в обществе дам. Ну а мы, матросы, обошлись без прощального ужина, но зато и у нас, что называется, было в чужом пиру похмелье. С пристани на корабль и обратно с корабля мы перевозили дам на вельботе, потрудились на славу.

Хотя мы приблизительно знали день ухода, самый факт его как-то по-особенному подействовал на всех. Не слышно шуток и смеха, все настроены серьезно, но не видно и грусти.

*28 июня, суббота.*

Второй день стоим в небольшой красивой бухте японского города Хакодате, расположенного на острове Хоккайдо. Заход в Хакодате был вынужденным. Испортилась какая-то деталь в машине «Таймыра»<sup>[222]</sup>. Наши ребята из машинной команды посмеивались, что, мол, попадет машинистам «Таймыра» от Фирфарова – механика, человека тяжелого, плохо обращавшегося с матросами (которые платили ему тем же).

Откровенно говоря, мы были довольны заходом в Хакодате. Кроме нас, в бухте стояли английский крейсер «Ньюкастл», какое-то небольшое японское военное судно и несколько торговых кораблей. Портовое начальство разрешило офицерам и команде сойти на берег. Я был очень удивлен, когда первый, кого мы встретили на берегу, оказался польским евреем. Я разговаривал с ним по-польски, хотя он мог

объясняться и по-русски. Естественно, мы поинтересовались, как он попал в Японию. Из его очень путаного рассказа мы узнали, что он бывший военнопленный, по каким-то причинам не пожелавший вернуться на родину. По профессии он часовщик, женат на японке, имеет двух ребят. Пока мы бродили по городу, он не отставал от нас, высказывая всячески желание услужить нам. Все свои разговоры он сводил к расспрашиванию о том, как у нас там с жизнью, с работой. Мы поняли, что это не только любопытство, но и тоска по родине. Около «Вайгача» и «Таймыра» все время вертелись на лодках японские торговцы, предлагая обувь, ткани, сорочки и даже костюмы, не говоря уже о всякого рода безделушках. Все очень дешево, но по качеству никудышное.

У нас на «Вайгаче» побывали гости: ученики младших классов мореходного училища. С ними произошла забавная и вместе с тем поучительная сцена. Из входа в кочегарку вылез кочегар Катасонов. Тут же стояла группа «малышей» – японцев. Катасонов удивленно посмотрел на одного из них, уж очень маленького ростом, и обронил: «Ох, какой махонький, косоглазенький». Каково же было наше удивление, когда этот «махонький» вдруг обратился к Катасонову и с присюсюкиванием, как говорят японцы, по-русски сказал: «Госоподина матроса, можно немного смотри там низу». Катасонов смутился, не нашелся, что ответить «малышу», услышав от него русскую речь, и кубарем скатился по трапу в кочегарку. Мы долго обсуждали этот эпизод. Вот, оказывается, какие они, японцы.

*30 июня, понедельник.*

Тихий океан. Ох, совсем он не тихий.

В эти дни, после ухода из Хакодате, «Вайгач» делал промеры глубины одной из самых глубоких впадин Тихого океана. Как нам объяснил лейтенант Неупокоев, впадина эта носит название Тускарора – по имени корабля, с которого при промере глубин была обнаружена эта впадина<sup>[223]</sup>. Мы работали на значительной мертвой зыби. «Вайгач» кладет градусов на 25–30. Я после своей вахты тоже работаю у лебедки глубоководного лота с приборами. Даже не верится, что есть такие глубины. Когда лот стравили на глубину более 4500 саженей, случилась неприятность – оборвалось около 1500 саженей троса с лотом и приборами. Это результат раскачки «Вайгача» на зыби. Начальство очень расстроилось, в особенности Неупокоев, под руководством которого производились промеры.

*2 июля, среда.*

Идем к Петропавловску-на-Камчатке. Погода хорошая, тихо, тепло, небольшая зыбь. Кто-то из матросов заметил небольшое деревянное судно без оснастки, людей на нем не было. Так его носит по морю уже, видно, давно, т. к. все оно покрыто мелкими ракушками. В свое время оно, видимо, попало в основательную штормовую перепалку, и вот результат.

*4 июля, пятница.*

Стоим у входа в Авачинскую бухту, рядом Петропавловск, а попасть в него не можем. Где-то рядом маяк, но огней его не видно. Всему причина – густой липкий туман. С «Таймыра» стреляли из орудия, чтобы дать о себе знать на маяк. Ребята, побывавшие уже ранее в Петропавловске, говорят, что вход в бухту очень сложен, т. к. нужно идти очень узким проходом.

*8 июля, вторник.*

Наконец ушли из Петропавловска. На стоянке ничего не получается с писанием дневника, а впечатлений и событий много.

Бухта Петропавловска небольшая, но очень уютная, она хорошо защищена небольшими горами. Из бухты видны две большие горы, или, как их здесь называют, сопки. Одна из них – Авачинская, это действующий вулкан. Несколько лет тому назад из него было сильное извержение<sup>[224]</sup>. Недалеко от Петропавловска бьют горячие ключи, местные жители считают их целебными и ездят туда лечить ревматизм и подагру. Мы просили разрешения побывать там, но начальство не разрешило.

В бухте стояли небольшое сторожевое судно «Алеут»<sup>[225]</sup> и английский крейсер «Ньюкастл». Англичане периодически приходят сюда, чтобы привести в порядок братские могилы англичан, погибших при высадке десанта в войну 1854 г. Местные жители-старожилы рассказывали нам, что десанту англичан оказали упорное сопротивление находившиеся здесь часть уссурийских казаков и коренные жители – камчадалы, прекрасные стрелки. В благодарность за защиту Петропавловска царское правительство якобы дало им какие-то привилегии, вроде казацких, и даже присвоило им форму, как у казаков<sup>[226]</sup>.

Петропавловск – городишко неважный. В беспорядке разбросанные деревянные домишки и, по сути дела, одна улица. В городе две церкви и одно приличное здание – дом губернатора. Его сейчас в городе нет. У него своя шхуна или яхта, и он куда-то на ней ушел<sup>[227]</sup>. Ребята из «старичков» говорят: «Баба с возу – кобыле легче, поспокойнее будет нам гулять, насмотрелись на начальство достаточно во Владивостоке». Город, видно, живет рыбой. Около каждого домишки рыба вялится и сушится, все кругом пропахло рыбой. Наши ребята вместе с «таймырскими» ездили на какую-то речушку и привезли много кеты и еще

какой-то рыбы. Особая достопримечательность здесь – собаки. Ночью от их воя не заснешь. Большинство собак какой-то местной породы, большие, сильные. Мы наблюдали, как 8 таких собак тащили по траве, а местами по земле нарты, на которых одним концом была закреплена сосна длиной сажени 4, диаметром вершков 5–6, а другой конец тащился по земле.

Каюр-камчадал гикал, свистал, орал, всячески понукал собак, а они, высунув языки, довольно ходко тащили этот груз.

Людей на улице и около домов не видно, сейчас сезон, все на рыбалках. Вся торговля сосредоточена здесь в руках двух владивостокских фирм – Чурина и Кунст-Альберта. В магазинах есть самые разнообразные товары: мука, соль, сахар, керосин, мыло, одежда, обувь – и тут же ружья, порох, дробь, ну и конечно, водка и табак. Водки, кажется, больше, чем нужно. Пришлось увидеть и основных потребителей водки. Вот по улице шагает здоровенный, весь заросший дядя, в очень и очень потрепанной одежонке, перепоясанный патронташем. На одном плече у него ружье – винчестер, через другое перекинута что-то вроде грубого женского чулка, чем-то туго набитого. На этом же плече связка шкурок соболя. Вокруг дяди человек 15 основательно потрепанных (некоторые в опорках, с испитыми лицами настоящих забулдыг), видимо, больших любителей выпить. Идет о чем-то шумный разговор, одни кричат – к Чурину, другие – к немцу. Вопрос решает «дядя», и вся ватага повернула к Чурину. Нам объяснили, что это из леса пришел охотник, он же старатель. Сейчас пойдет сдаст добычу, рассчитается с долгами и пойдет дней 10–15 гулять – дым коромыслом. Это его дружки, как и он, охотники и старатели. Недавно они тоже пришли из тайги, покуролесили, но уже выдохлись.

Вот погуляют еще с вновь прибывшим с добычи, потом на поклон к приказчику Чурина или Кунста, возьмут в долг на кабальных условиях снаряжение, провиант – и опять в тайгу. Народ пришлый, выдавший виды. Есть и такие, что успели побывать на Сахалине и после срока поселились здесь. Некоторые, говорят, так и не возвращаются из леса. Спрашиваем: почему? «Да кто его знает, всяко бывает, народ-то видишь какой», – отвечают местные жители. Вот так и живут. В общем, картина безрадостная, да и вся жизнь здесь, видно, безрадостная.

Из петропавловских достопримечательностей нам показали памятник Берингу и очень интересный памятник-монумент Лаперузу.

*13 июля, воскресенье.*

Никак не могу очухаться от перенесенной встряски. Нас основательно потрепало в Беринговом море на пути в залив Провидения. И сейчас еще «Вайгач» не может успокоиться, до того его разболтало. Дня три до этого штормовало. Дул необычайной силы ветер. Море все вздыбилось, через палубу все время перекачивалась волна, вода попадала в кубрик. Казалось, вот-вот сорвет шлюпки со шлюпбалок. И верхней, и нижней командам досталось основательно. С морской болезнью у большинства неблагоприятно. Очень стойко держали себя: Глазунов, Филиппов, Косолапов, Леонтьев, Эллер, Ильин и лейтенант Неупокоев. Командир все время на мостике, но тоже болел. Винт у «Вайгача» нет-нет да и оказывался в воздухе. «Вайгач» качало, что называется, до отказа, градусов на 50. У нас на борту были еще захваченные во Владивостоке свиньи. От перенесенной качки они еще и сегодня как очумелые. Даже наши собаки – два «Вайгача», один доктора Арнгольда, другой команды – в дни шторма не жрали, куда-то запрятались и только сегодня появились на палубе.

Я все время старался быть в телеграфной рубке. Здесь полегче, чем в кубрике, где дают себя знать и двухъярусные койки-ящики, и моменты, когда кто-либо из страдающих морской болезнью, лежащих над тобой, не может удержать порывов рвоты. В кубрике душно, тяжелый запах, спертый воздух. Ребята поругиваются: вот бы их (офицеров) сюда. Да, тесновато в кубрике на 16 человек. Но ничего не поделаешь, хотя и особые условия плавания, но все же мы только матросы срочной службы, а корабль военный, тут много не поговоришь и не потребуешь. Мы, нижние чины, – мужички да рабочие, а они – офицеры – господа. Но, положив руку на сердце, можно без предубеждения сказать, некоторые из них звезд с неба не хватают.

Даже мы, новички, уже успели узнать наше начальство, и о каждом из них у нас сложилось свое мнение. А о «старичках» и говорить нечего. Все ребята очень хорошего мнения о штурмане Неупокоеве как об офицере и человеке. Как-то короче расстояние между ним и нами. Нам кажется, что офицеры, включая командира, относятся к нему с должным уважением, а матросы дали ему короткую, но характерную оценку: «Одно слово – моряк».

От Неупокоева мы узнали о том, что в бухте Эмма залива Провидения мы будем принимать уголь и воду с транспорта «Тобол».

*20 июля, воскресенье.*

15 июля, во вторник стали на якорь в бухте Эмма залива Провидения. Пришвартовались к транспорту «Тобол», который пришел сюда раньше нас и доставил нам уголь и воду. На следующий день в бухту пришло небольшое судно какого-то русского промышленника с громким названием «Арктика».

На «Тоболе» довольно большая партия китайцев. Они, как оказалось, взяты для перегрузки на наши суда угля. Это уже совсем что-то новое в практике военных судов. Обычно при приемке угля объявляется аврал, и вся команда занята погрузкой угля, и даже комсостав в какой-то мере принимает участие в аврале, а тут за нас работают китайцы. Трудятся они часов по 18 в сутки, а вот питаются неважно. Несколько горстей риса, одна-две камбалы, отваренных в воде, – вот и вся порция на человека. Посуда и прибор – небольшие чашки и палочки, которыми они пользуются вместо ложек. 15–20 минут, и обед закончен. Небольшой отдых, и опять за работу. Работа тяжелая, в быстром темпе, уголь переносят в корзинах.

Несмотря на усталость, они находят в себе силы еще и пошутить. На наш вопрос одному, еще совсем молодому, китайцу, зачем он так быстро бегаёт с грузом, он с улыбкой во весь оскал крепких белых зубов ответил нам: «Моя еся старшинка, семь наваливай, я один носи». Ребята удивляются их выносливости, упорству и нетребовательности.

Перед сном, а спят они тут же на палубе, подложив под голову свои ватные куртки, пожилые очень подолгу о чем-то разговаривают, сильно жестикулируя. Молодые не участвуют в этих разговорах, видимо, им не положено участвовать в беседах старших, и они держатся своей группой. Некоторые поют вполголоса, а один, видимо, желая, чтобы на него обратили внимание, спел очень своеобразно начало двух русских песен: «Ухоря купеза, шибко молодеза, ярмарка ходи лошака покупай» и «Солнце юла и ми юла шибко шанго хорошо». Между прочим, мы обратили внимание, что все они в большом количестве едят чеснок, запах которого буквально висит над ними.



Строевые занятия на «Таймыре»

*Из фондов РГАЭ*

Сегодня на песчаной отмели бухты очень оживленно. Идут последние приготовления к апробированию гидросамолета. Вокруг гоголем ходит капитан 2-го ранга Александров, героем дня должен быть он. Но мы видим и понимаем, что первую скрипку здесь играет Федя Смирнов, очень симпатичный и дельный парень – матрос-механик.

Мне не пришлось видеть самой попытки Александрова полететь, но ребята, присутствовавшие при этом, посмеиваясь, рассказывали, что, как только самолет отделился от воды, Александров тут же посадил его на воду, а при повторной попытке взлететь в этой игрушке что-то сломалось<sup>[228]</sup>. Ребята – «старички», не раз участвовавшие в предыдущих плаваниях, – говорят, что эта игрушка не для Ледовитого океана. Александров переживает, Федя Смирнов матерится. Очень странно, что ребята-«таймырцы» как-то сочувственно относятся к неудаче Александрова. Чувствуется, что он пользуется среди матросов симпатией, по-видимому, за свой покладистый характер.

*21 июля, понедельник.*

Сегодня оставили бухту Эмма в заливе Провидения. «Вайгач» идет к Чукотскому полуострову для промерных работ, а «Таймыр» пошел на Аляску в порт Ном. Через лейтенанта Неупокоева мы узнали, что Вилькицкий в Номе должен встретиться с капитаном канадской экспедиции Стефансона на судне «Карлук», которое в конце 1913 г. погибло, раздавленное льдами в районе острова Врангеля. Команда судна высадилась на лед и пошла на остров Врангеля. Сведения эти доставил капитан судна Бартлетт, по льдам добравшийся с острова до русского берега, по которому он дошел до бухты Эмма, а оттуда перебрался на Аляску. Вот с ним на свидание и пошел Вилькицкий для выяснения некоторых вопросов, связанных с заданием, полученным еще во Владивостоке, пройти к Врангелю и снять с него команду «Карлука». Стоит хорошая, теплая погода, изредка находит туман.



Стоим у мыса Дежнева, тут же «Тобол». Подошел из Нома «Таймыр». Ребята с «Таймыра» передали нам нерадостную весть. Началась война с немцами. Это известие поразило не только нашего брата матроса, но не в меньшей мере и офицеров. В кают-компании, как передает нам буфетчик Чебанюк, происходят бурные разговоры. Офицеры требуют возвращения для принятия участия в войне. В кубриках тоже гомон, но патриотического подъема не видно. В кубрике особенно не разговоришься, но с глазу на глаз можно услышать: «Что им, их дело другое, а мне вот скоро службу кончать» – говорят «старички».

«Вайгач» пошел к острову Врангеля для оказания возможной помощи канадцам, а «Таймыр» – к Анадырю<sup>[229]</sup>. Как мы впоследствии узнали через радистов «Таймыра» Шунько и Медведева, Вилькицкий телеграфировал через Анадырскую радиостанцию в Петербург морскому министру Григоровичу, что состав экспедиции счастлив был бы принять участие в войне, но получил отрицательный ответ с приказанием продолжать экспедицию.

Идем к острову Врангеля. Делаем небольшую остановку у острова Диомид. К нам на судно приезжали обитающие здесь эскимосы. Странно было видеть, что старшим группы эскимосов, посетивших «Вайгач», была молодая, лет 35, женщина, очень мужественного вида, в ладно лежащей на ней одежде, с патронташем, ножом на поясе и винчестером в руке. Держалась она в разговоре с нашими офицерами очень непринужденно, с чувством собственного достоинства. Еще более странно было слышать, что эскимосы ни слова не понимали по-русски, но все норовили объясниться по-английски. У всех на руках ружья не отечественного производства, а винчестеры. Видимо, здесь здорово хозяйничают соседи с той стороны Берингова пролива. Даже табак у эскимосов не наша махорка или пампушка, а какой-то американский. На острове громадные гнездовья птиц. На «Вайгаче» сделали выстрел из 75-миллиметровой пушки – в воздух поднялись десятки тысяч птиц. Палуба «Вайгача» в минуту покрылась птичьим пометом и перьями. У эскимосов здесь своеобразный промысел – они собирают птичий помет и пух, которые выменивают у них соседи.

*25 июля, пятница.*

Вот и лед. «Тобол» в нем идти не может, а он должен дойти до Колючинской бухты. Мы его оставили и идем к Врангелю. Да, Чукотское море – это уже Арктика.

*2 августа, понедельник.*

Много мы пережили за прошедшие дни. Вот уже несколько дней стоим затертые во льдах. Небольшие торосы, мелкий битый лед и небольшие ледяные поля, но все это не стоит на месте, а в движении. Слышно, как лед скрипуче трется о борта «Вайгача». Когда ясно – видим остров Врангеля. Мы считаем, что до него верст 10–12. Ребята божатся, что видели дом на острове. В кубриках среди матросов идет разговор, что надо две шлюпки поставить на полозья и на них попытаться дойти до острова. Никто и не думает о том, что и наше положение незавидное. Вот она, наша русская морская душа. На острове страдают оторванные от внешнего мира люди, им надо помочь, а там будем разбираться, как самим выбраться из ловушки. Начальство, судя по его действиям, думает так же. Все время делаем попытки продвинуться ближе к острову, но в конечном итоге эти попытки кончились для «Вайгача» плачевно – перестал проворачиваться винт. Да, неважно складываются у нас дела. А что должны были переживать люди там, на острове? Ей-богу, мы тоже очень переживаем за людей на острове, даже не спится. Нет-нет видишь группы ребят, свободных от вахты, пристально всматривающихся в сторону острова.

Через боцмана П. Эллера обратились к старшему офицеру лейтенанту Гельшерту о разрешении идти с лодками на остров. Он внимательно выслушал Эллера и инициатора этого мероприятия – старшего рулевого С. Глазунова. Чувствовалось, что он разделяет наше страстное стремление помочь людям в их беде. Он обещал поддержать нашу просьбу перед командиром, но спустя некоторое время передал нам, что наше предложение всесторонне было обсуждено, но что при таком состоянии окружающего нас льда, с очень интенсивными подвижками, попытка дойти до острова чревата последствиями, и командир не имеет права рисковать.

Наш «Вайгач» ни с места. Взрываем лед за кормой, но винт не освобождается. Командир дал приказание использовать для освобождения винта водолазов. Попытка рискованная, лед в движении и все время давит на корпус. У нас два водолаза – старший Иван Елисеевич Филиппов и его помощник Володя Косолапов.

Филиппов ниже среднего роста, коренастый, плотный, мускулистый. Он, кроме водолазного дела, хорошо знает все виды матросской службы. Любит ли он свою водолазную профессию – трудно сказать, но все, что касается этой специальности, он выполняет с большим знанием дела. Всегда спокойный, выдержанный, невозмутимый. Производит впечатление, что он из тех людей, на которых можно положиться. Да это так и было, все, что он делал, делал спокойно, обдуманно, без спешки, но работа у него спорилась. Он пользовался большой симпатией, уважением и авторитетом у матросов и заслуженным уважением начальства, хотя никогда нельзя было сказать, что он выслуживается. Никогда, даже в минуты раздражения, от него не услышишь бранного слова. Ко всему этому он

любитель-фотограф. Под стать ему его напарник Володя Косолапов. Дед его одним из первых начал осваивать Сибирь, а Володя уже вырос на сибирских хлебах. Он кряжистый, недюжинной силы человек. После получения приказа освободить винт Филиппов ответил коротким морским «есть» и так же спокойно, как будто он это делал с борта шлюпки где-нибудь в гавани, несколько раз спустился под «Вайгач» через прорубь, проделанную во льду упершегося в борт ледяного поля, и наконец, доложил наблюдавшим за его работой лейтенантам Гельшерту и Неупокоеву, что винт он освободил, выпилив застрявшие между лопастями льдины, но одна лопасть сломана.

Многие из нас с замиранием сердца ждали не столько результата его работы, сколько благополучного окончания каждого погружения Ивана Елисеевича. Лед все время был в движении, и при подвижке льда могло закрыть прорубь, срезать шланг и даже поджать под киль работавшего у винта Филиппова. К счастью, все обошлось благополучно, и мы все легко вздохнули, когда И. Е. доложил о результатах своей работы. Тут же была сделана проверка, винт стал проворачиваться.

Было очень странно, что, кроме Гельшера и Неупокоева, наблюдавших за работой Филиппова, никто из начальства при выполнении этой опасной и вместе с тем очень важной для «Вайгача» работы не присутствовал.

*3 августа, воскресенье.*

Связались с «Таймыром». Передали ему наши координаты. Он идет к нам.

*7 августа, четверг.*

Второй день стоим в Колючинской губе, здесь же и «Таймыр». Принимаем с «Тобола» воду, уголь и продукты.

В кубриках, да и в кают-компании, не прекращаются разговоры о Врангеле. Наши разговоры в какой-то мере, по-видимому, доходят до начальства, как и их разговоры до нас. В тех и в других высказывается сожаление о неудачной попытке достичь острова. Говорят, что мы еще раз пойдем к Врангелю, чтобы попытаться подойти к нему с другой стороны, может быть, ледовая обстановка там другая.

Все ребята строчат письма. «Тобол» завтра уходит во Владивосток, с его уходом связь с внешним миром у нас, по сути дела, прекращается, даже при наличии радио – радиус действия его небольшой.

*11 августа, понедельник.*

Мы ушли из Колючинской губы 8 августа. Пошли опять к Врангелю, но сразу же встретили тяжелые непроходимые льды. Видимо, ледовая обстановка в этом году, а может быть только в это время, здесь тяжелая.

Необычайное зрелище мы увидели этой ночью. На льдине, немного левее нашего курса, вдруг четко показался огонь. «Таймыр» шел впереди. Когда мы подошли ближе и застопорили машину, к нему подошли три байдарки, в которых были чукчи. Оказывается, они где-то здесь охотились на тюленей, но, отойдя далеко от берега, боялись на своих утлых байдарках идти обратно к берегу. Было небольшое волнение, льдины ударялись одна об другую и могли раздавить байдарки. Учтя это, они решили устроиться на льдине и переждать волнение. Жгли на льдине костер из плавника. Вот этот огонь мы и увидели, а они, увидев огни «Таймыра», направились к нему на своих байдарках, рассчитывая, по-видимому, что мы их возьмем на борт. Вот она – действительность Арктики и ее обитателей. Позднее ребята с «Таймыра» рассказали нам, что среди чукчей, подошедших на своих байдарках к «Таймыру», был какой-то русский. Ребята строили догадки о том, кто бы это мог быть и как он попал к чукчам. Кое-кто из матросов высказал предположение, что это политический ссыльный, добравшийся до этих мест.

Наши попытки пробиться к Врангелю не увенчались успехом. Кругом непроходимый лед. С тяжелым чувством повернули мы от Врангеля.

*13 августа, среда.*

«Вайгач» получил приказание начальника экспедиции идти к островам Жаннетты и Генриетты, входящим в группу Новосибирских островов. Идет снег, ветер северный, морозит.

*14 августа, четверг.*

Ура! «Вайгач» открыл новый остров. К островам Жаннетты и Генриетты мы подойти не могли, т. к. встретили тяжелые льды, и пошли к острову Вилькицкого, открытому экспедицией в 1913 г. Обходя остров Вилькицкого, кто-то из вахтенных ребят или из свободных от вахты, но находившихся на палубе увидел землю. Доложили начальству и около 3 часов подошли к острову и стали на якорь. После определения астрономического пункта и подъема русского флага ждали подхода «Таймыра», которому сообщили по радио об открытии острова. Ребята, побывавшие на острове, говорят, что на нем горами навален плавник, у берега остров низменный, а в глубине холмистый. Между холмами лежит еще

прошлогодний снег. У берега видели чаек и еще каких-то птиц. Даниленко говорит, что видел истлевшие олени рога. Были ли здесь олени или их занесло вместе с плавником – трудно сказать, т. к. вглубь острова не ходили. Подошел «Таймыр», начал опись острова. По длине он около 18 верст.

В кубрике гомон. Даниленко, Фома Волынец, Витя Шадрин переругиваются, кто первый увидел остров. На шум подошли кочегары и машинисты, а также боцман Эллер, и кто-то сказал, что не стоит волноваться, все равно его именем остров не назовут.

*15 августа, пятница.*

Идем вдоль северных берегов Новосибирских островов к островам Самуила почти по чистой воде. Изредка проходим небольшие ледяные поля, шквалами налетает снег, туман, немного морозит. «Таймыр» пошел куда-то к северу. «Старички» – ребята в кубрике посмеиваются, говорят, что начальник пошел искать Землю Санникова. Эти разговоры, вернее всего, отголосок разговоров, которые ведут между собой офицеры.

*19 августа, вторник.*

Стоим на якоре против Таймырского полуострова. Подошел «Таймыр», и «Вайгач» получил приказ идти к мысу Челюскин. Идем почти по чистой воде, изредка встречаются ледовые поля, набегает туман, идет снег, немного морозит, кое-где виден молодой лед. Вот он и мыс Челюскин, самая северная оконечность нашей Родины. О нем я прежде знал только по географии. Подошел «Таймыр» и тоже стал на якорь, как и мы, в непосредственной близости от ледового припая. В кубриках разговоры о том, что сейчас только один путь – это Архангельск. Только вот что плохо: похоже, что зима не за горами, сегодня уже основательно похолодало. Вокруг нас ледяные поля, они в движении. А вот на берегу что-то невероятное. Целые горы ледяных глыб, нагроможденных одна на другую. Какая невероятная сила была нужна, чтобы вывести на берег и нагромоздить эти горы льда! По сравнению с этими массами льда наши суда кажутся скорлупками. Не дай бог любому судну попасть в сферы подвижки таких масс льда, да еще стоя у берегового припая. Хотелось поскорее уйти отсюда.

*20 августа, среда.*

Идем вдоль кромки большого ледяного поля. Ясно, видимость хорошая, отчетливо видим берега Земли Николая II. Дует сильный ветер, но не холодный.

*21 августа, четверг.*

Идем вдоль южного берега Земли Николая II почти по чистой воде. Ветер стал еще сильнее. Он относит небольшие ледяные поля. Берег земли низкий, около него вода, невдалеке видны возвышенности, покрытые льдами. В кубрик сбежал рулевой Витя Шадрин, разбудил отдохавших после вахты ребят, чтобы посмотреть еще не виданные нами айсберги.

Как нам объяснили, эти айсберги не плавучие, а стояли на глубине порядка 25–30 саженей. Ребята тут же окрестили их комодами за их форму. Налети с ходу на такую махину судно – ему несдобровать. Несколько раз принимался идти снег. Идем с описью острова Цесаревича Алексея и другого острова<sup>[230]</sup>, открытых в 1913 г. Опять пошли к Земле Николая II. Гонипровский принял с «Таймыра» телеграмму, в которой говорилось, что пароход попал в тяжелую ледовую обстановку. Конечно, ребята тут же отреагировали на это сообщение по-своему. Какого, мол, черта вертимся здесь, в этом проливе, как будто у нас нет целевого задания идти на запад. Наконец подошел «Таймыр» и стал на якорь рядом с нами у южного берега Земли Николая II.

Вместе с «Таймыром» идем вдоль южного берега Земли Николая II на запад. Опять стали на якорь. Лейтенант Жохов с кем-то из офицеров «Таймыра» ходил на берег. Берег здесь очень низкий, на нем лед, вдали видны возвышенности.

*22 августа, пятница.*

Вокруг ледяные поля, они движутся на восток. Кругом ничего живого не видно, даже птиц. Может быть, они где-либо в глубине острова. Пасмурно, за день погода меняется несколько раз.

*23 августа, суббота.*

Ночью снялись с якоря, пошли к Таймырскому полуострову. Кругом ледяные поля. Они в движении. Среди старых ледяных полей встречается молодой, уже крепкий лед. «Вайгач» отошел от «Таймыра», ищем где-нибудь проход между ледяными полями, движемся на северо-запад.

*25 августа, понедельник.*

Пасмурно, моросит дождь, окружающие нас ледяные поля тащит на север. Медленно между ледяными полями пробиваемся к Таймырскому берегу. Видимость плохая.

*26 августа, вторник.*

Стоим на ледяном якоре. Густой туман. Когда туман рассеялся, пошли медленно между ледяными полями и стали на якорь у одного из островов Фирнлея, у ледяного припая. Офицеры и матросы с «Вайгача» и «Таймыра» сходили на берег. Лейтенант Неупокоев объяснил нам, что эти острова открыла экспедиция Нансена на «Фраме» и что после открытия их никто еще не посещал.

*27 августа, среда.*

Сегодня ночью здорово стухнули. Ледяные поля берегового припая оторвались, и наши суда вместе с ними стали отходить от острова Фирнлея. Стали на ледяной якорь, но спустя некоторое время среди находившихся в движении ледяных полей появились разводья. «Вайгач» тут же использовал их и успел выйти из сферы интенсивной подвижки больших ледяных полей. «Таймыр» не успел выйти из этой ледяной ловушки, его закрыло от разводья большим ледяным полем. Началось сильное сжатие и торошение льда. Ледяные поля сжимало, слышался характерный треск ломающегося льда. Все кругом в движении. С «Таймыра» передали, что он подвергся сильному сжатию. Пошли, пробиваясь, к «Таймыру», но от них передали предупреждение, и «Вайгач» повернул к большому разводью. «Таймыр» терпит бедствие. Пытались еще раз подойти к нему, но вынуждены были отойти. Нас начало сжимать, кругом треск и грохот. Вся команда на ногах. В один из отсеков стала поступать в большом количестве вода. «Вайгач» несет вместе со льдом на северо-восток. Мы опять в виду острова Фирнлея.



Машинная команда «Таймыра»

*Из фондов РГАЭ*

*28 августа, четверг.*

Вокруг нас непрерывное движение больших масс льда. Вахтенный Даниленко с бочки<sup>[231]</sup> сообщил, что на юге видна чистая вода. Лейтенант Неупокоев полез на бочку проверить. «Вайгач» сейчас же, хотя и с трудом, стал, пользуясь каналами и разводьями между ледяными полями, пробиваться к югу. Движемся очень медленно. Машинист Бер говорит, что, судя по работе машины, у нас сломалась еще одна лопасть. Я с Гонипровским несем непрерывную вахту, чтобы не терять связь с «Таймыром». Дела, по-видимому, неважные, это видно и по начальству. То один, то другой из них нет-нет да и забегают в рубку справиться, как «Таймыр».

«Таймыр» связался по радио с «Эклипсом». Обменялись радиogramмами. На «Таймыре» большие повреждения корпуса. Ребята там работают, как черти, латают, чинят и следят за состоянием корпуса. У нас тоже все начеку. Все, что можно, подлатываем.

*29 августа, пятница.*

Стараемся пробиться к полынье, но мешают плохая видимость и туман. Нас несет со льдом на северо-запад. Никому не спится, все в каком-то напряжении, но не скулят. Опять очутились почти в чистой воде с редкими льдинами. Ну и Арктика, что ни час – новая обстановка, и не знаешь, какой сюрприз она тебе поднесет.

*30 августа, суббота.*

Мы у полуострова Короля Оскара. Мерзкая погода, холодно, идет снег. Стараемся пробиться ближе к берегу. Опять начало сжимать, даже треск идет. «Вайгач» под напором льда стало кренить. Ребята все больше помалкивают, каждый ушел в себя, но растерянности не видно. Командир почти все время на мостике. Хорошо, что между корпусом и ледяными полями, которые движутся на нас, ледяная каша. Она играет роль амортизатора и принимает на себя давление ледяных полей. Там, где одно ледяное поле давит на другое, сразу образуются значительные торосы высотой полтора – два аршина.

*2 сентября, вторник.*

Мы, по сути дела, вертимся на одном месте и потихоньку дрейфуем. Все прошедшие дни и сегодня часто начинает идти снег. Становится прохладно, мороз доходит до 10 градусов, похоже, что это зима, а у нас положение неясное. Непонятно, удастся ли нам продвинуться еще на запад или здесь придется зимовать. Место для зимовки неважное. Мы в сфере интенсивного движения льда.

*4 сентября, четверг.*

Кругом на полыньях и разводьях новый лед, от движения его крошит и превращает в кашу. Идет снег. Мы понемногу дрейфуем на северо-восток. Изредка проворачиваем машину, чтобы судно не обмерзло.

*5 сентября, пятница.*

Около берега заметили большую полынь. Стали пробиваться к ней через небольшое ледяное поле, но, видно, сказывается отсутствие двух лопастей. Пока пытались пробиться к воде, попали в сильное сжатие. Лопнул штуртрос, судно накренило градусов на 10. Все начеку. Трос исправили.

*6 сентября, суббота.*

Прошедшая ночь была тревожной. Как быстро меняется обстановка! Буквально на наших глазах лед пополз в разные стороны. Появились полыньи и разводья. «Вайгач» медленно стал продвигаться к полуострову Короля Оскара, а затем вдоль берега. Встретили большое ледяное поле, нас стало относить вместе с ним на восток. Сильный ветер, пурга.

*7 сентября, воскресенье.*

Все кругом мертво, лед не движется. Вокруг торошенный лед. Между торосами успело наместить сугробы. Ночью одну за другой приняли две радиogramмы с «Таймыра» на «Эклипс». Судя по ним, положение на «Таймыре» тяжелое. Он течет, люди готовятся к высадке на лед и к возможному переходу или на «Вайгач», или на «Эклипс».

*9 сентября, вторник.*

Резко изменилась погода. Подул южный ветер. Снег идет с перерывами, влажный, температура около 0°. Вокруг нас спокойно, но начальство беспокоится о том, что могут принести нам это потепление и южный ветер. В кубриках разговоры, что, похоже, это уже зимовка. Так ли это, трудно сказать, но, судя по настроению начальства, пожалуй, мы плавание закончили.

*10 сентября, среда.*

Да, от Арктики можно ожидать всяких сюрпризов. Сегодня опять похолодало, идет густой снег, но тихо. Льды в спокойном состоянии. Мне кажется, что здесь и будем зимовать. Жаль, что нас так отнесло от берега и «Таймыра».

## Глава IV Зимовка 1914–1915 гг

*На тысячи верст лишь унылое море,  
На тысячи верст лишь полярные льды.  
Безлюдье, унынье в этом просторе  
И рокот придавленной льдами воды.*

Зимовка «Таймыра» и «Вайгача» в Северном Ледовитом океане, как это понимали мы, матросы, ни в плавании 1914 г., ни в предыдущие плавания судов начиная с 1910 г. никогда не входила в планы экспедиции. На «Вайгаче» была целая группа матросов, плавающих на судне начиная с 1912 г. Это были:

1. Боцманмат водолаз ФИЛИППОВ И. Е.
2. Машинист КОЛЧАНОВ П. М.
3. Боцман ЭЛЛЕР П.
4. Старший рулевой ГЛАЗУНОВ Н.
5. Рулевой ЛЕОНТЬЕВ Г. П.
6. Старший электрик ХАТЧЕНОК В. Г.
7. Минный машинист НОВИКОВ С. Н.
8. Кочегар КАТАСОНОВ С. П.
9. Кочегар ЧЕРНЯЕВ И. В.

10. Машинист МАРУСИН И. С.
11. Водолаз КОСОЛАПОВ В. М.
12. Парусник ДАНИЛЕНКО И. М.
13. Старший комендор ВОЛЫНЕЦ Ф. П.
14. Кочегар ГУБИН П. Л.
15. Кочегар ЛИТВИНОВ Ф. А.
16. Матрос ЧЕБАНЮК С.

Кроме этих матросов, была еще значительная группа, начавшая свое плавание на «Вайгаче» в 1913 г. И все они в один голос утверждали, что, судя по опыту предыдущих плаваний, наши суда не будут и не могут зимовать в Ледовитом океане, что они для этого не подготовлены. Правда, иногда раздавались голоса: зачем же тогда на судах есть запас провизии чуть ли не на 16 месяцев? На это всегда получали ответ: «Знаем мы эти запасы, эти запасы не для зимовки в Ледовитом океане. На макаронах, солонине, соленой кете да вонючих мясных консервах не будешь зимовать». Однако зимовка стала фактом, она была вынужденной.

Кроме того, что зимовка была вызвана сложившейся ледовой обстановкой, какую-то роль сыграло и состояние судов, при котором делать попытки форсировать окружающие нас тяжелые льды было уже рискованно.

Если бы в плане экспедиции имело место хотя бы предположение о возможной из-за каких-либо причин зимовке, то, по всей вероятности, к такой перспективе были бы своевременно проведены и соответствующие мероприятия. Но они не имели места.

Руководство экспедиции не проявило никакой заботы на случай зимовки по отношению не только к нашему брату нижнему чину, но и к офицерам.

Уже в самом начале зимовки это подтвердилось в вопросе с питанием. Положение с самым насущным вопросом зимовки – питанием – еще более укрепило нас в нашем мнении, что зимовка была непредусмотренной, вынужденной.

Только благодушием, беспечностью и, пожалуй, в какой-то мере безразличием к вверенным людям можно было объяснить, что имевшиеся на судах запасы продовольствия ни в какой мере не отвечали даже самым элементарным требованиям, которые предъявлялись к продуктам, предназначенным для питания людей в Арктике, а тем более на зимовке. А ведь, пожалуй, можно было бы решить вопрос с продовольствием иначе, тем более что был уже опыт Норденшельда, Нансена, Толля и других полярных экспедиций, зимовавших в Арктике.

Мы, военные матросы, в своем большинстве молодые, здоровые, неизбалованные и неприхотливые в своих требованиях, более стойчески переносили невзгоды зимовки и, пожалуй, даже в какой-то мере мирились с надоевшим однообразным, а зачастую негодным питанием. Мирились и с прочими тяжелыми условиями зимовки, а они действительно были тяжелыми: скученность в кубриках, тяжелый, спертый воздух, холод, лед на переборках кубриков, копоть от ламп и коптилок. Немалую роль для условий зимовки играло и отсутствие развлечений.

Единственным развлечением был граммофон с несколькими хрипящими пластинками, исполнявшими «Турецкий марш» Моцарта и «Не искушай меня без нужды» Глинки. Тяжело было и без возможности почитать при тусклом свете ламп, а затем и коптилок, которые заменили лампы из-за экономии пиронафта.

Однако, несмотря на все эти трудности и ненормальности, ребята в кубриках жили дружно, спаянно, стараясь ликвидировать даже самую маленькую шероховатость во взаимоотношениях. За все время зимовки не было ни одного случая сколько-нибудь серьезной ссоры. Более того, между целым рядом ребят завязалась теплая, хорошая дружба, желание помочь друг другу в ремонте белья, формы и обуви.

Самым тяжелым было время сильных морозов и метелей, вынуждавших нас сидеть в кубриках. Тогда шли нескончаемые разговоры, в основном о жизни и быте деревни. Некоторые ребята, получившие специальности во флоте, мечтали после службы попасть на заводы, фабрики. Эта группа матросов всегда была слушателями бывших рабочих, уральца Саши Попова и питерца Сергея Новикова. На зимовке мы, по сути дела, были предоставлены сами себе. Офицеры кубрик не посещали, если не считать от случая к случаю посещения лейтенанта Гельшerta, как старшего офицера корабля.

Ребята никогда не падали духом. Наиболее инициативные подготовили самодельные игры: лото, домино, шашки. Изредка развлекал нас своей игрой на балалайке и душевной песней Ваня Морозов. Но все это происходило в тех же надоевших кубриках, а нужно было побольше двигаться, побольше быть на воздухе. Вот тогда-то проявилась инициатива Степана Глазунова, Вити Шадрина, Саши Попова. Была

организована футбольная команда. Желающих играть оказалось много. Играли с азартом, невзирая на любую погоду и даже на лютые морозы. В скором времени среди футболистов оказался и кое-кто из офицеров. Это занятие оказалось очень полезным в условиях зимовки. Нужно сказать, что хотя игра производилась зачастую при очень низкой температуре, она велась азартно, что называется, «до седьмого пота». Причем, несмотря на то что играли в облегченной одежде, а некоторые даже в кожаной обуви, не было ни одного случая простуды, зато аппетит, даже на нашу надоевшую еду, был зверский. Как же проводили зимовку наши офицеры, как питались, как проводили время? Сказать, что неважно, это еще не все.

Уже с первых дней зимовки со всей очевидностью выяснилось, что в своем большинстве, за исключением, пожалуй, только одного Неупокоева, офицеры были подготовлены и приспособлены к зимовке значительно слабее, чем мы, матросы.

Это, конечно, объяснялось в первую очередь прежним образом жизни, отсутствием необходимости отказывать себе в чем-либо, касавшемся удобств, а тем более в разнообразной, хорошо приготовленной, вкусной пище.

Пожалуй, без преувеличения можно сказать, что они первые стали пожинать плоды никудышной подготовки экспедиции в части питания.

Буфетчик кают-компаний в наше плавание – вольнонаемный, а ранее – матрос, плававший на «Вайгаче» с 1911 г., С. Чебанюк, хорошо знавший распорядок и времяпрепровождение офицеров в своих каютах и кают-компаний, рассказывал нам, что среди офицеров уже с первых дней зимовки точно черная кошка пробежала. Большинство в одиночестве проводит время в каютах, а что касается еды, то больше вилкой ковыряют, чем кушают.

О том, что кое-кто из офицеров уже в первые месяцы зимовки с отвращением пользовался столом, приготовленным из продуктовых запасов корабля, мы знали, но, ей-богу, никто по этому поводу не злорадствовал. А когда на палубе появлялся доктор Арнгольд, еле передвигавший ноги, с явно выраженными отеками лица, все ребята очень переживали такое его состояние, считая, что он являет собой жертву действий большого начальства в обеспечении питанием членов экспедиции.

Тот же Савелий Чебанюк передавал нам, что большинство офицеров органически видеть не могут макароны и кашу, а когда он подает как-то специально приготовленное блюдо из солонины и кеты, начинается бегство из кают-компаний.

Из офицеров питались более или менее нормально лейтенант Неупокоев и механик Ильинский.

Еще в первые годы, когда «Таймыр» и «Вайгач» начали свои плаванья в Северном Ледовитом океане, большое морское начальство в Петербурге разработало своеобразный рацион питания для личного состава на случай зимовки.

дни недели	ЗАВТРАК	ОБЕД	УЖИН
Понедельник	Солонина с картофелем, Чай	Борщ с мясом (консервы), Чай	Каша гречневая. Чай
Вторник	Каша гречневая. Чай	Щи мясные с кашей. Чай	Каша пшенная. Чай
Среда	Каша пшенная. Чай	Горох, солонина с картофелем, Чай	Каша рисовая. Чай
Четверг	Соленая кета с картофелем, Чай	Суп мясной (консервы), Чай	Каша гречневая. Чай
Пятница	Каша рисовая. Чай	Щи с мясом и кашей (консервы), Чай	Каша пшенная. Чай
Суббота	Соленая кета с картофелем, Чай	Щи с солониной и кислой капустой, Чай	Каша рисовая. Чай
Воскресенье	Каша пшенная. Чай	Борщ с мясом (консервы), Макароны, Чай	Соленая кета. Чай

Большое морское начальство в Петербурге не особенно ломало себе голову над тем, как кормить матросов в особых условиях плавания в Северном Ледовитом океане, а тем более на зимовке. Солонина, соленая кета, мясные консервы, в общем, все то, что противопоказано для находящихся на зимовке в Арктике. Зато насчет чайку позаботились, что ни второе блюдо, то чай.

Однако когда дело дошло действительно до зимовки, то тут действительность оказалась значительно хуже.

Уже в самом начале зимовки начальник экспедиции утвердил свой рацион питания, но уже не трехразового. Из рациона исключены завтраки. Имевшийся на судах запас продуктов на случай зимовки не обновлялся в течение ряда лет и фактически пришел в негодность. Сухари с плесенью, солонина и соленая кета одеревенели от длительного пребывания в соленом растворе. Консервы, молотый горох с

мясом давности от Японской войны – с отвратительным запахом или совершенно порченые. Пшенная и гречневая крупа затхлая, после варки отдает горечью.

Офицеры должны были пользоваться теми же продуктами, но у них был свой повар, он мог как-то разнообразить их стол, имея в виду, что у них были запасы, закупленные на личные средства. Но даже при этом положении стол все же их не удовлетворял.

Как-то к нам в кубрик зашли офицерский повар Хонявка и матросский кок Сидоркевич. Их появление в кубрике вызвало веселое настроение у ребят, хотя оба они почему-то были совсем не в веселом настроении. По словам Сидоркевича, к ним в камбуз только что заходил Неупокоев и, назвав их обоих «соломенными шляпами», а это было самое уничтожающее ругательство Неупокоева, спросил их: нельзя ли блюдо из солонины делать как-либо иначе, чтобы его можно было есть. По словам Сидоркевича, Хонявка, по своей привычке, еще сильнее засопел носом и не нашелся, что ответить, а Сидоркевич якобы расхрабрился и сказал: «Как же из нее вкусно сделаешь, если она деревянная, да еще и воняет?» Теперь они оба пришли в кубрик узнать, не попадет ли им за такой прямой ответ.

*20 сентября, суббота.*

Вот уже 10 дней, как мы спокойно стоим на одном месте. Сегодня значительно теплее, чем в предыдущие дни, идет дождь, и можно ожидать какого-либо сюрприза от Арктики. Он не заставил себя ждать.

Началась подвижка льдов, появились значительные трещины в окружавшем «Вайгач» ледяном поле и невдалеке большие полыньи. Тепло, температура +2°. «Вайгач» дрейфует на север. Возможно, что видимая нами полынья – путь для дальнейшего движения на запад. Так, видимо, это решило начальство, дав указание собирать уже разобранную для зимовки машину. Все попытки продвинуться к полынье оказались тщетными – слаб для таких льдов «Вайгач».

*3 октября, пятница.*

Арктика есть Арктика. Вот уже несколько дней мороз до 15°, но тихо. Нас еще несколько дней вместе со льдом подвигало на север. От последних подвижек льда кругом образовались торосы, достигающие местами высоты 1 сажени.

*12 октября, суббота.*

Мороз до 20–25°. День очень короткий, солнце еще на короткое время появляется, но из-за туманов его редко видим. Изредка идет снег, к вечеру начинает дуть поземка, заметая торосы. Несколько раз наблюдали северное сияние. Кажется, теперь мы уже твердо стали на зимовку. Судно затянули тентом, устроили выносной гальюн, давший повод Саше Попову и тут позлословить, т. к. гальюн был разделен на две части – для офицеров и для матросов. Сделали сходни с борта на лед, из кубриков оставили один выход. Вот уже несколько дней топим углем камельки в кубриках. Выдачу угля производит Ильин, по пуду на камелек – маловато, но надо экономить уголь.

*16 октября, четверг.*

Вчера, 15 октября командир корабля и матросы: Митрофанов, Кошко, Гончаров и Шадрин – ушли на «Таймыр». Здорово морозит, градусов под 30°.

*19 октября, воскресенье.*

После ухода командира на «Таймыр» мы опять пережили тревожные часы. Подул сильный ветер с пургой, вокруг судна появились трещины, а затем и торосы. Сегодня Новопашенный и ребята возвратились. Наше начальство и матросы здорово за них переволновались. Трещины мы заметили и далеко от «Вайгача», лед был в движении. Навстречу возвращавшимся выслали матросов во главе с Неупокоевым, с канатами и досками для переброски их через трещины, которые буквально на глазах то сжимались, то расходились. Сопровождалась эта картина сильным треском и торошением. Все кончилось благополучно, помогли захваченные доски, перебрасываемые через трещины, но имевшиеся у уходивших санки пришлось бросить.

«Вайгач» понемногу дрейфует на северо-восток. Долго ли так будет продолжаться? Начальство нервничает. Дни стали совсем короткие.

*21 октября, вторник.*

Уже вчера не было никаких признаков появления солнца. Мороз градусов 25. Началась полярная ночь. Как это она скажется на нас... Ведь, по сути дела, не только мы, матросы, но и наше начальство понятия не имеет, как вести себя в этой обстановке.

*31 октября, пятница.*

Тяжелое испытание выпало на долю «Вайгача». В ночь со среды на четверг началось движение льда, судно сжимало. Все были на ногах. Передали на «Таймыр» тревожную телеграмму. Около «Вайгача» лед двигался очень быстро, иногда нажимая на борт. Отдельные льдины подпирали под киль, и мы



чувствовали, как пароход поднимало и валило на бок. Дул сильный ветер с севера, и «Вайгач» несло на юг. Местами были видны большие полосы совершенно чистой воды. Сегодня тихо, лед в спокойном состоянии, не видно и воды. Когда ребята сошли на лед, было заметно, что «Вайгач» приподняло больше чем на пол-аршина и накренило градусу на 2–3. Нечего греха таить, поахали мы в эту беспокойную ночь, но по тому, как вели себя матросы, никто не сказал бы, что было что-то похожее на растерянность. Такова уж, видно, русская натура: перед лицом опасности не падать духом.

*16 ноября, воскресенье.*

Нехорошая это штука – полярная ночь. Действует она как-то по-особенному на людей, расслабляет, наводит уныние. В особенности когда к темноте прибавляется еще и мороз с метелью. Так было 8 ноября, когда мороз был за 30°. Все сидят в кубриках, только один вахтенный шагает по палубе. А сегодня хорошо, тихо, небольшой мороз – градусов 7–8. Луна и днем, и ночью светит. Кое-кто из матросов имеет работу, они занимаются у метеорологической станции, проверяют толщину и нарастание льда. Они все же как-то заняты, у них есть какие-то обязанности, и это уже хорошо. Правда, кое-чем заняты и другие – боцман Эллер старается найти им работу: то снег смести с тентов, то прибрать палубу, набрать снег для воды и т. п.

*30 ноября, воскресенье.*

Вот и луна не появляется, только яркие-яркие звезды. Они видны и днем, и ночью, да северное сияние, которое продолжается целыми часами. Но странно: некоторые ребята не любят его, в особенности когда целые снопы разного цвета как бы устремляются вниз и начинается игра на белой пелене снега и на торосах, покрытых снегом. Создается впечатление, что эти разноцветные холодные огни где-то тут, рядом с тобой, стоит лишь протянуть руку – и можно схватить пучок этих огней. И вдруг на снегу только отблески, а все уже где-то далеко вверху и вновь переливается там, перебегая с одного места на другое, как бы играя между звездами.

Ребята говорили, что когда на вахте украинца Даниленко начиналась такая игра северного сияния, он спускался в кубрик и говорил: «Хлопцы, не могу глядеть, страх бере», и никто над ним не подсмеивался, а иногда даже можно было услышать: «И впрямь жутко...»

*14 декабря, воскресенье.*

Со вчерашнего дня ударили морозы. Вахтенные передают, что вчера ночью был мороз до 45°, с сильным ветром и метелью. Все сидят в кубриках, хотя и в кубрике в такой мороз тоже несладко, температура здесь не больше +6°. Спертый воздух, на переборках лед, под ногами лужи. От коптилок, в которых горит масло, – копоть. Идут разговоры о том, как будем проводить рождественские праздники и встречать Новый год. Ребята собираются соорудить елку. Фельдшер Мизин предлагает поставить пьесу. Нашлись желающие участвовать: Новиков, Морозов, Попов, Гонипровский, Шадрин и я. Решили сыграть чеховского «Медведя». Сцену, с разрешения начальства, решили устроить в помещении у офицерских кают. В нашей радиорубке очень холодно, мало света, а на небе луна опять стала светить и ночью, и днем. То и дело выбегаешь из рубки посмотреть игру северного сияния. Удивительное явление природы продолжается иногда по несколько часов кряду.

*28 декабря, воскресенье.*

Три дня праздников, отпраздновали мы их хорошо. Ребята постарались. Елка получилась загляденье, разукрасили ее самодельными игрушками, которым могли позавидовать фабричные. Золотые руки у некоторых ребят! Даже обвесили елку мишурой из галунов и погон офицерских мундиров. У Новикова нашлись электролампочки, так что елка даже была освещена. Свет, с разрешения начальства, дали от нашей динамо-машины, работавшей от двигателя, находившегося в ведении Новикова. Поставили разученную нами пьесу. Получилась она не совсем гладко, но все остались довольны. После спектакля машинист Морозов под балалайку, на которой он неплохо играл, спел несколько песен. Пели хором «Ермака», «Варяга». Начальство принимало длительное участие в подготовке и проведении праздника, помогало советами.

Даже обычно замкнутый, хмурый командир заразился нашим энтузиазмом в подготовке праздника и то и дело вызывал боцмана Эллера, спрашивая: «Не нужно ли что ребятам?» Под впечатлением предпраздничного и праздничного настроения все как-то ожило, стали веселее. Наш стол на праздник оказался действительно праздничным. К нашему удивлению, нам даже поднесли по чарке, по старому корабельному обычаю, из ендовы, которую держал писарь-баталер Ваганов, в присутствии ревизора, мичмана Никольского. Стоял смех, шутки, матросы шутя просили боцмана Эллера к чарке свистеть. Праздник прошел, а в кубриках все еще продолжались разговоры о нем. Кубрик не узнаешь, люди повеселели, и кубрик стал уютнее. Как, в сущности, мало нужно, чтобы в наших условиях поднять у людей настроение! Теперь главной темой в разговорах стал Новый год. Его мы тоже собираемся

встретить по-праздничному, а старый, 1914 г. проводить по-хорошему, хотя он и не оправдал наших надежд – в одну навигацию пройти Ледовитым океаном из Владивостока в Архангельск.

## Глава V 1915 год

*1 января, четверг.*

Вчера в праздничной обстановке и настроении проводили старый и встретили новый, 1915 г. Опять зажгли елку, пели, плясали. Что-то он нам сулит?

Арктика ознаменовала новый год морозом  $-12^{\circ}$ , но ветер дует с юга, и на корабле поговаривают, как бы этот ветер не принес нам сюрприза. Кругом «Вайгача» все в тумане, небо в облаках, на нем не видно ни одной звездочки...

*4 января, воскресенье.*

Вчера опять пережили несколько тревожных часов. В пятницу подул сильный западный ветер при морозе  $-39-40^{\circ}$ , а в субботу опять началась подвижка льда. Эта подвижка посеяла тревогу, на «Таймыр» была передана радиограмма. Непокойная зимовка у «Вайгача»... По всей вероятности, это в какой-то мере объясняется тем, что нас отнесло от ближайшего берега миль на 20. Недалеко от «Вайгача» видны полосы воды. Подвижка льда затихла где-то недалеко от «Вайгача». Сегодня опять все спокойно, мороз  $-36^{\circ}$ .

*18 января, воскресенье.*

На «Вайгаче» идет тихая, спокойная, размеренная жизнь. Донимают только морозы, все это время, кажется, меньше, чем  $-30^{\circ}$ , не было. В кубриках тоже холодно, на стенках всюду иней, лед. За время с 4 января, когда я сделал последнюю запись, произошли некоторые события.

7 января радист «Эклипса» Иванов связался, наконец, с радиостанцией Югорский Шар и передал радиограммы начальника экспедиции, переданные с «Таймыра» на «Эклипс» еще в начале октября. В них сообщалось о положении наших судов, а также указывались их координаты и сообщалось о том, что часть экипажей с обоих судов будет переведена на «Эклипс». Вообще, радиослышимость с начала января стала лучше. Гонипровский клялся мне, что два раза на своей вахте слышал работу какой-то радиостанции и что якобы, несмотря на слабую слышимость, он разобрал, что в радиограмме речь шла о Перемышле. В адрес экспедиции поступили телеграммы из Петрограда от Гидрографического управления, из Морского министерства.

Мороз все держится, сегодня  $-32^{\circ}$ , сильный ветер, метель. А все же на душе как-то легче оттого, что где-то там, далеко знают о нас. Радует и то, что скоро конец полярной ночи. Уже сейчас после 12 часов на некоторое время делается светло. Мы хотим встретить появление солнца по-праздничному, собираемся устроить маскарад. Все принимают деятельное участие в подготовке к нему и снабжают нас старыми мундирами, треуголками, кортиками и т. п. Нашлось и у матросов кое-что: штатские костюмы, шляпы, кепки и какие-то вещи, купленные в свое время при заходе в Японию, в Хакодате. В маскараде собирается принять участие человек 18, и все деятельно готовятся, вкладывая немало остроумия, изобретательности и вкуса. Где-то там, далеко в России идет война и некоторые из ребят в своих костюмах отображают наших союзников и противников. Даже те, кто не принимает личного участия в маскараде, стараются чем-либо помочь. Кубрики – настоящие мастерские: в них шьют, клеят, вырезают. Слышны шутки и смех, у всех приподнятое настроение, это очень хорошо. Я тоже будущий участник маскарада, и у меня свободное от вахты время посвящено подготовке костюма.

*1 февраля, воскресенье.*

Праздник встречи солнца у нас получился на славу. Только вот солнца мы не видели, стоял туман, но стало значительно теплее, дул небольшой западный ветер. Костюмы у ребят получились замечательные. Некоторые загримировались так, что даже мы, матросы, с трудом их узнавали. С борта корабля устроили карнавальное шествие, в котором приняли участие все. На льду у корабля Филиппов заснял тех, кто был в костюмах. Когда стемнело, ребята из машинной команды устроили фейерверк. Вечером на корабле пели, плясали, а затем жюри из офицеров и некоторых матросов присуждало премии за лучшие маскарадные костюмы. Я получил книгу «Мир животных» Брема. Такого рода праздники повышают настроение у ребят, а разговоров о празднике теперь будет на неделю.

*2 февраля, понедельник.*

Сегодня опять праздник – по-настоящему увидели солнце. Правда, появилось оно на горизонте очень ненадолго и имело очень причудливую форму, но это уже солнце, конец полярной ночи, и мы

ознаменовали его появление футбольным матчем. На корабле в кубрике почти никого нет, все сошли на лед. Даже доктор Арнгольд подошел посмотреть нашу игру. Вид у него неважный, ходит он с трудом.

*6 февраля, пятница.*

Сегодня у нас на «Вайгаче» гости. С «Таймыра» пришли Александров, Транзе и пять человек матросов. Переход на «Вайгач» им дался нелегко, тащили на санках груз пудов 12. Мороз был градусов 40, с ветерком.

Ребята встретили матросов-«таймырцев» тепло. Разговоры о жизни на судах и условиях зимовки затянулись за полночь. Много говорили о предстоящем пешем походе, и все в один голос решили, что прогулка Транзе и Александрова предпринята не зря, что они, по-видимому, включены в число уходящих с «Таймыра», а за время пребывания на «Вайгаче» обсудят детали похода. Некоторые из ребят считали, что посещение ими «Вайгача» – это своего рода тренировка для них.

Из разговоров о жизни на кораблях выяснили, что на «Таймыре» не совсем здоровая атмосфера. Матросы недовольны отношением Транзе и Фирфарова, а о начальнике говорят, что он чуть ли не использует кое-кого из привезенных из Петрограда как доносчиков о разговорах и делах матросов. «Таймырцы» жаловались на питание и передавали, что иногда даже воруют сухари на «мурцовку»<sup>[232]</sup> взамен горелых и сильно заплесневелых.

*17 февраля, вторник.*

Наша радиорубка – довольно большое помещение. В нем, кроме радиоаппаратуры, расставлены шкафы, принадлежащие нашей медицине, а в середине стоит большой стол, на котором в плавании доктор Арнгольд и фельдшер Мизин препарировали птиц или помещали в банки какие-то свои уловы.

На зимовке за этот стол, обычно свободный, присаживались те, кто заходил к нам поговорить.

Частым гостем рубки был лейтенант Жохов, часами просиживавший здесь, а сегодня бездыханным телом лежит он на этом столе в своей морской парадной форме. До нас доходили слухи, что Жохов пишет стихи, и, глядя на него, вспомнились стихи Бунина «Полярная звезда»:

Свой дикий чум среди снегов и льда  
 Воздвигла Смерть. Над чумом – ночь полгода.  
 И бледная Полярная Звезда  
 Горит недвижно в бездне небосвода.  
 Вглядись в туманный призрак. Это Смерть.  
 Она сидит близ чума, устремила  
 Незрячий взор в полуночную твердь —  
 И навсегда Звезда над ней застыла.

Лейтенант Жохов скончался вчера, 16 февраля, утром. В нашей рубке холодно, она не отапливается, и поэтому из каюты, где он скончался, его перенесли к нам. Лежит он пока без гроба, который готовят матросы Иванов и Катасонов. Я и мой напарник Ваня Гонипровский стоим, смотрим на него, и не хочется верить, что его уже нет.

То и дело в рубку заходят два-три матроса, и слышишь приглушенные голоса: «Боже, что стало с человеком, до чего он худ». Все матросы, конечно, через нас знают содержание тех радиограмм, которыми в последнее время обменялись «Вайгач» и «Таймыр» по поводу болезни Жохова.

Слышны весьма неодобрительные отзывы по поводу действий командира корабля. Разговоры эти прекращаются, когда в рубку входит лейтенант Неупокоев. Он единственный из офицеров, кто побывал здесь, у тела Жохова, во время моих вахт.

Обмен радиограммами буквально за несколько часов до смерти Жохова носил действительно более чем странный характер.

14 февраля на «Таймыр» была передана радиограмма с вызовом доктора Старокадомского для консультации, ввиду тяжелого состояния Жохова. Однако в ней тревожный сигнал о состоянии больного сводился на нет припиской, в которой говорилось о том, что пока консультация не нужна, т. к. угрожающих симптомов нет. Принимавший на «Таймыре» эту радиограмму дежурный радист Толя Медведев просил повторить ее, полагая, что он ее неправильно понял. Радиограмма эта шла от имени командира корабля Новопащенко.

Еще более странно выглядел ответ на радиограмму «Таймыра», в которой передавалось, что доктор Старокадомский выйдет, как только прекратится метель. В этом ответе, по сути дела, отвергалось предложение Старокадомского помочь доктору Арнгольду в его мероприятиях, как лечащего врача Жохова.

Ответ этот гласил, что в приходе Старокадомского нет необходимости, просят не беспокоиться. Эта радиограмма шла также от имени Новопашенного.

Когда о содержании этих радиограмм узнал фельдшер Мизин, он буквально был ошеломлен: «Как же так, – сказал он, – да ведь он же умирает»<sup>[233]</sup>.

Уже к вечеру после смерти Жохова матросы узнали, что он умер от уремии. Такова была официальная версия, но мы знали и кое-что другое.

Приятель старшего кочегара Ильина, бывший матрос срочной службы, а в плавании 1914–1915 гг. – вольнонаемный буфетчик кают-компании Савелий Чебанюк передавал Ильину, что Жохов уже с 20 декабря чуть ли не объявил голодовку.

Он и до этого питался ненормально и, по словам того же Чебанюка, почти никогда не появлялся в кают-компании к обеду и только изредка приходил к ужину. За одним из таких ужинов у него произошел конфликт с Новопашенным. На ужин была подана каша. Не знаю, как ее готовил офицерам повар Хонявка, но та каша, которую готовил нам кок Сидоркевич, всегда отдавала прелым по той простой причине, что гречневая и пшенная крупа, на которой она готовилась, была не первой свежести.

По словам Чебанюка, лейтенант Жохов сказал что-то в сторону Новопашенного о качестве этого блюда и о том, что он есть его не намерен, на что Новопашенный якобы ответил ему, что если доктор скажет, что это блюдо ему противопоказано, то ему будут готовить что-либо другое. На это замечание Жохов ответил, что его отец не ел такого блюда и он не собирается.

С этого времени он фактически голодал и до того ослаб, что большинство времени проводил в каюте и наконец совсем слег. И вот результат...

Не последнюю роль в этой ненужной смерти сыграло наше питание, первой жертвой которого стал, конечно, более изнеженный, неприспособленный, избалованный жизнью Жохов.

Но мы, кто успел узнать Жохова поближе, понимали, однако, что для молодого здорового человека, каким он был, даже все тяготы зимовки, плохое однообразное питание, с которым с трудом мирились и другие, употреблявшие его только в силу необходимости, зная, что ничего другого нет, – это было еще не первоочередной причиной его трагического конца. Дух человека, его моральное состояние, друзья, которые могут поддержать тебя в минуту уныния и упадка духа и помогут преодолеть их, – вот главное, а этого как раз и не было.

Лейтенант Жохов появился у нас на «Вайгаче» как-то неожиданно. Это произошло уже после того, как «Таймыр» сходил в Ном для встречи с капитаном шхуны «Карлук» – Бартлеттом.

Чем было вызвано появление его на «Вайгаче», мы достоверно не знали, но, стоя в Колючинской губе и беседуя с приятелями-«таймырцами», мы узнали, что Вилькицкий не особенно жаловал Жохова, не как офицера, конечно, офицер он был неплохой, а по каким-то другим причинам. Поговаривали, что Жохов якобы где-то отзывался о Вилькицком как о карьеристе, выскочке. Это дошло до Вилькицкого, и тот искал только повода, чтобы убрать его с «Таймыра». Такой повод нашелся (в чем он заключался, матросы не знали), и Жохов оказался на «Вайгаче».

В душе мы приветствовали появление его на «Вайгаче» вместо чопорного, черствого, сухого гордеца, плохо относившегося к матросам, остзейца фон Транзе, и хотя слышали от «таймырцев» кое-что нелестное и о Жохове с точки зрения матросов, но нас подкупили в нем его веселость, жизнерадостность и умение, если нужно, подойти к матросу. Мы, что называется, признали его своим и, во всяком случае, считали появление его на корабле меньшим злом, чем фон Транзе, хотя и видели в нем представителя дворянско-барствующего офицерства, которое никак не хотело видеть в матросе человека.

Спустя некоторое время после появления Жохова на «Вайгаче» матросы, чутко реагирующие на все события жизни корабля, стали замечать, что Жохов не совсем пришелся ко двору офицерам «Вайгача», что он здесь не нашел друзей, замкнулся как-то в себе.

Среди офицеров только один Неупокоев пользуется его расположением, и, как мы это узнали от того же Чебанюка, только с ним у него иногда происходили беседы.

Одинокому человеку всегда очень тяжело. Даже самый замкнутый, ушедший в себя человек ищет иногда общества не для того, чтобы открыть, излить свою душу, а хотя бы просто поговорить.

Не знаю, что послужило поводом для сдержанности и более чем холодного отношения между ним и другими офицерами корабля, не понимал ли он их, не понимали ли они его, в его уязвленном самолюбии, но, во всяком случае, чужой, одинокий здесь, глубоко что-то переживавший, морально подавленный, он своим настроением готовил себе участь. Видимо, стараясь бороться со своим настроением, он писал стихи, а убегая от своего одиночества, стал частым гостем нашей радиорубки.

Из разговоров, которые он вел со мной и моим напарником Гонипровским, мы узнали такие стороны его жизни, которые вызвали у нас недоумение. Мне иногда казалось, что, рассказывая, он просто предавался воспоминаниям, как разговаривал с самим собой. Спросив как-то у меня, женат ли я или есть ли у меня невеста, он на мой отрицательный ответ сказал, что у него есть невеста в Петрограде, что они любят друг друга, но его или ее отец против их брака.

Как-то, еще в первые месяцы зимовки, Жохов зашел в необычное время в рубку, в час обеда у офицеров. С гримасой отвращения на лице, не обращаясь лично ко мне, а куда-то в пространство, он вдруг сказал: «Не кушанье, а какая-то свинская жратва!» Я понял, что он очень взволнован. В разговоре с ним я всегда соблюдал субординацию, не задавал, а только отвечал на вопросы, боясь задеть его самолюбие и как человека, и как офицера, полагая, что мои вопросы могут создать у него впечатление фамильярности, а это насторожит его. И на сей раз я не проявил никакого любопытства к им сказанному, а он, присев на стол и, по-видимому, немного успокоившись, спокойным голосом спросил: «А как команда кушает? Хорошо?» Я ответил ему, что большинство команды нажимает на «мурцовку», а вот насчет консервов не особенно жалуют, уж больно у них запах противный, да вот еще солонина как деревянная и с душиком, а так ничего. При упоминании консервов он даже поморщился. «А как с аппетитом?» – спросил он. Я ответил ему, что как у других – не знаю, но, кажется, в целом неплохой, матросы – народ непривередливый, а у меня лично аппетит хороший. Когда бывает медвежатина, люблю очень котлеты из нее, да и кости поглотать люблю.

Он удивленно посмотрел на меня и спросил: «Какие кости?» На этот вопрос я ответил ему, что завел дружбу с поваром Хонявкой и коком Сидоркевичем. Дружба эта возникла на почве того, что оба они выходцы из Польши, а я говорю по-польски, и мы иногда беседуем. Когда случалось убить медведя, из его мяса готовили котлеты. Сидоркевич на противне поджаривал медвежьи мослы с остатками мяса, а я, сидя на вахте, круто посолив, обгладываю их. Этим блюдом интересуются и другие ребята, все же разнообразие. Услышав мой рассказ, он расхохотался, заметно повеселел, но вдруг опять нахмурился и сказал: «Счастливец».

Пробыл он у меня в эту вахту долго. Учítывая его настроение и желая отвлечь от каких-то тяжелых дум или переживаний, я ждал от него какого-либо вопроса, чтобы рассказать что-либо забавное. Он спросил меня, долго ли я был за границей и что там делал. Рассказывая ему о своем пребывании за границей, я рассказал ему о том, что, будучи в Германии, работал в небольшом порту города Браке на Везере. Из порта бегал обедать в столовую, где блюда почище наших: пфердэ гегантес<sup>[2341]</sup>, картофель, салат, эрпсэн<sup>[2351]</sup>, линцен<sup>[2361]</sup>, бонэн зуппе<sup>[2371]</sup>, гиммель<sup>[2381]</sup> зуппе, броуд<sup>[2391]</sup> зуппе, вассер<sup>[2401]</sup> зуппе, мит никс<sup>[2411]</sup> зуппе. Он покатывался от смеха и ушел как будто успокоенный.

На следующий день Гонипровский рассказал мне, что на его вахте заходил Жохов, долго сидел, расспрашивал у него, почему он, дворянин, отбывает службу матросом. Это обстоятельство тяжело переживал Гонипровский, и Жохов как будто даже пытался его утешить, а перед уходом сделал лукавое лицо и спросил его, ел ли он когда-нибудь гиммель зуппе или мит никс зуппе?

В одно из посещений рубки Жохов положил мне на стол книгу и сказал: «Вот, почитай, как нужно зимовать в Ледовитом океане». Это была книга Фритьофа Нансена «В стране льда и ночи». Прочитав эту замечательную книгу, я был поражен, узнав, какой запас самых разнообразных продуктов, специально заготовленных, соответствующим образом проверенных, рассчитанных на длительное хранение, был на «Фраме».

Вот он лежит сейчас у нас здесь в рубке, и нам невольно приходит в голову мысль, что в какой-то мере он жертва нашей вынужденной зимовки и никчемной подготовки на такой случай.

Болезнь и голодовка сильно изменили его. Лицо заросло густой бородой, на голове и в бороде пряди седых волос.

Через фельдшера Мизина мы узнали, что перед смертью он выразил просьбу похоронить его на берегу, поставить на могиле крест из плавника и на нем написать сочиненные им стихи. Вот они.

Под глыбой льда холодного Таймыра,  
Где лаем сумрачным испуганный песец  
Один лишь говорит о тусклой жизни мира,  
Найдет покой измученный певец.  
Не кинет золотом луч утренней Авроры  
На лиру чуткую забытого певца,  
Могила глубока, как бездна Тускароры,  
Как милой женщины любимые глаза.  
Когда б он мог на них молиться снова,  
Глядеть на них хотя б издалека,

Сама бы смерть была не так сурова  
И не казалась бы могила глубока.

Содержание этого стихотворения оставило глубокий след в душе многих из нас и как бы подтвердило, что он был очень одинок здесь на «Вайгаче», в своей офицерской среде, этот забытый певец.

*20 февраля, пятница.*

Сегодня партия матросов в сопровождении нескольких офицеров «Вайгача» повезла гроб с телом Жохова на «Таймыр».

Теперь уже с каждым днем становилось светлее, хотя все еще из-за частых туманов солнце мы видим редко. Морозы все еще держатся, и сегодня они достигают  $-35^{\circ}$ .

*27 февраля, пятница.*

Ребята, провожавшие гроб с телом Жохова, рассказывают, что дорога до «Таймыра» была тяжелой, по торосистому льду, донимал мороз. Похоронили Жохова на самом берегу, там, где в свое время «таймырцы» устроили склад провизии. Похороны состоялись только 24 февраля. С «Таймыра» несколько раз ходили на берег большими партиями копать могилу, с трудом выкопали ее. На берегу все так промерзло – ни лом, ни кирка, ни пешня не берет. Могила получилась не очень глубокой. Похоронами руководил Неупокоев, и он настоял на том, чтобы все было сделано так, как перед смертью просил Жохов. Поставили крест из плавника, прибили иконку и даже медную доску с выгравированным на ней стихотворением покойного.

*8 марта, воскресенье.*

На «Вайгаче» полным ходом идут работы. За кормой «Вайгача» устроили что-то вроде сухого дока. Ежедневно за кормой снимается слой льда, за ночь оставшийся слой утолщается, а днем мы опять снимаем слой. Таким образом и руль, и винт с обломанными лопастями оказались доступными для производства ремонта и замены обломанных лопастей. Стало значительно теплее, и день длиннее, но не везет нам, «вайгачцам». Серьезно заболел кочегар Ладоничев.

*15 марта, воскресенье.*

Нет и еще одного из «вайгачцев». Умер, и нелегко умирал, Ладоничев. Хмурые ходят ребята, из рук валится работа, а ее сейчас хоть отбавляй. Доставили с «Таймыра» одну запасную лопасть. Одним нашим ребятам, пожалуй бы, и не справиться, ведь весит она пудов 30, но совместными усилиями ребят «Таймыра» и наших справились и с этим делом. Полным ходом идет установка лопастей. Работе благоприятствует погода, точно по заказу, прекратились метели, мороз градусов 10–15, день совсем длинный.

*22 марта, воскресенье.*

Сегодня первый день праздника Пасхи. В кают-компании шумно. Повар Хонявка еще вчера готовил из каких-то неприкосновенных офицерских запасов особенные блюда. Не обошли и нас, наш кок Сидоркевич закатил праздничный обед. Командир поздравил нас с праздником и велел выдать по чарке. Несмотря на праздник, настроение у ребят, в особенности у машинной команды, подавленное. Они все еще под впечатлением смерти Ладоничева. Похоронили его 16 марта рядом с Жоховым. Теперь там уже два креста. Тяжелую память оставит о себе «Вайгач» на Таймырском полуострове.

Две смерти в течение одного месяца. Праздник Пасхи ознаменовался у нас необычайным для военного судна событием. Значительная часть матросов оказалась к концу дня здорово выпившей, не исключая и боцманматов и даже боцмана. Спирт, который пили ребята, попал в руки матросов не без ведома писаря – баталера Ваганова, большого любителя выпить. Много ли надо, чтобы при таком питании, как наше, опьянеть от нескольких чарок? Конечно, поговорили несколько шумнее, чем обычно, да и спали погромче, все в конечном итоге так бы и прошло незаметным для начальства, но какими-то путями сведения о произошедшем все же дошли до ревизора мичмана Никольского, и он вместе со старшим офицером Гельшертом явился в кубрик. Откровенно говоря, кое-кто из нас боялся какого-либо необдуманного действия со стороны этих офицеров, но, к счастью, у них нашлось столько такта и понимания обстановки, что они превратили все в шутку, дескать, мол, как же вас развезло от одной чарки. Все обошлось хорошо, а могло быть и нехорошо, учитывая настроение ребят после смерти Жохова и Ладоничева.

*5 апреля, воскресенье.*

У нас на «Вайгаче» опять побывали гости с «Таймыра». Приходил начальник экспедиции. Чебанюк передавал нам, что он все время совещается с нашим командиром. Он осматривал «Вайгач» и его состояние, по-видимому, нашел удовлетворительным. Что и говорить, после постановки новых лопастей и другого ремонта состояние «Вайгача», пожалуй, лучше «Таймыра». Сейчас почти целые сутки уже

светло, но мороз все еще держится и доходит иногда до  $-25^{\circ}$ . Вчера с борта заметили медведицу с двумя медвежатами. Один медвежонок шел между передними ногами матери, другой, побольше, держался у бока. Когда эта группа подошла на расстояние выстрела, с борта раздалось несколько беспорядочных выстрелов. Медведица была убита, а медвежата бросились наутек. Наш охотник и лыжник карел Митрофанов пустился за ними вдогонку, но спустя часа полтора вернулся и сказал, что не догнал их. Нам в этот же вечер он рассказал, что медвежонок, по-видимому, был ранен, т. к. по льду были следы крови. Он нагнал их где-то верст за 8 у большого тороса, но, когда он стал подходить, медвежонок побольше стал на задние лапы и выказал такую готовность защищать своего меньшего брата или сестренку, что это поразило его, и у него не хватило духа стрелять по ним. Ребята с вниманием слушали рассказ Митрофанова, и все облегченно вздохнули, услышав конец его, а некоторые даже резюмировали – ну как, в самом деле, стрельнуть, и то горе – мать потеряли. Вот тебе и грубые, неотесанные мужики – матросы, а сколько в них души и тепла...

*12 апреля, воскресенье.*

Дни становились все длиннее, а вчера солнце уже не скрылось за горизонтом. Теперь уже и ночью светло, хотя солнце скользит где-то близко от горизонта. Настроение у ребят приподнятое, чувствуется приближение весны. С борта несколько раз видели бродивших вдали медведей, но, пока наши охотники собирались, они уходили. В полдень солнце светит очень ярко, его лучи отражаются от снега, а снег кругом, в особенности на торосах. Он как бы искрится, и на него смотреть больно глазам. Солнце светит, но пока еще греет слабо. Вот только что опять увидели медведя за очень своеобразным занятием. Это занятие было настолько забавным и поучительным, что решено было по медведю не стрелять. Он то сидел спокойно, то делал стойку, как собака, а затем стремительно приближался все к одному и тому же месту. На этом месте он лежал буквально часами, скреб лапами лед и даже лизал его языком, обнюхивал и пытался возвращаться на свой наблюдательный пост. Так продолжалось более двух суток. Он до того увлекся своим занятием, что даже забыл о нашем соседстве. И вот мы, наконец, свидетели результата его терпения, выдержки и хитрости. Медведь буквально ползком перебирается на подветренную сторону от какой-то черной точки, которая временами появляется надо льдом. Это голова тюленя, проделавшего себе во льду лунку, а медведь, выследивший его по запаху, старательно все это время помогал ему. Молниеносный скачок медведя к черной точке, появившейся над лункой, и вот на льду барахтается туша небольшого тюленя. Это борьба за жизнь здесь, в Арктике.

Видимо, здорово наголодался за зиму белый мишка, и потому так терпеливо, проявляя хитрость, проворство и инстинкт хищника, он дождался своей добычи. Голод не тетка.

В том, что белые медведи зимой голодают и основательно тощат, теряя накопленный за лето и осень жир, мы убедились. Некоторое время назад у самых сходней в ночную вахту был убит громадный медведь. Когда фельдшер Мизин вскрыл его желудок, то обнаружил там несколько клочков бумаги и спичечную коробку, которые мишка подобрал у борта судна, а также небольшое количество желтоватой жидкости. Подкожный слой жира, который был у медведей, убитых осенью, достигал толщины 4 вершков, а у этого медведя он был толщиной менее чем полвершка. Медвежье мясо с меньшей прослойкой жира значительно приятнее на вкус, чем с толстой, т. к. оно не имеет специфического привкуса.

Мы не знаем, кто намечен к пешему походу. Повар Хонявка и кок Сидоркевич усиленно угощают нас в последние дни котлетами из медвежатины. Ребята, остающиеся на «Вайгаче», шутя советуют нам набираться сил – топтать придется далеко.

## Глава VI

### Пеший переход от места зимовки «Таймыра» и «Вайгача» у островов Фирнлея до Гольчихи на Енисее (1915)

Когда в ночь с 27 на 28 августа 1914 г. «Вайгач» и особенно «Таймыр» переживали тяжелые часы, подвергшись сильному сжатию льдов, и «Таймыр» был на грани катастрофы, его радисты Шунько и Медведев слышали работу какой-то радиостанции. С «Таймыра» тут же в эфир была дана радиограмма: «„Таймыр“ и „Вайгач“ находятся у островов Фирнлея, скажите, где вы и кто вы?»

Спустя некоторое время радисты «Таймыра» и «Вайгача» приняли ответ: «„Эклипс“, экспедиция для поисков Брусилова и Русанова, находимся между островами Тилло и Маркгама. Свердруп».

Мы, матросы, обсуждая в кубриках этот обмен радиограммами и положение наших судов, а оно в условиях Арктики было более чем тяжелым, приходили к выводу, что теперь у нас, в случае необходимости, есть какой-то выход.

Это наше мнение подтвердилось, когда в одной из радиogramм Свердрупу, переданных 7 сентября, начальник экспедиции прямо поставил вопрос о помощи «Эклипса» или даже о переходе на «Эклипс».

Теперь мы уже ясно представляли, что «Эклипс» – это один из этапов нашего пути в случае несчастья с кораблями или других обстоятельств, которые вынудили бы нас оставить корабль.

Мы, конечно, мало знали о том, что и как решает начальство, но, как оказалось впоследствии, не только катастрофа может послужить поводом для оставления судов если не всеми, то частью команд.

Уже в первые дни зимовки начальник экспедиции просил Свердрупа сообщить в Петроград, что в случае нехватки угля придется, спасая людей, оставить корабли.

8 октября 1914 г. на «Эклипс» была передана радиogramма морскому министру Григоровичу, в которой говорилось о том, что в марте 1915 г. часть офицеров и половина команд с обоих кораблей будут переданы на «Эклипс».

Однако эта радиogramма была передана радистом «Эклипса» Ивановым только 7 января 1915 г., когда он установил двухстороннюю связь с радиостанцией Югорский Шар.

2 февраля 1915 г. через «Эклипс» была передана радиogramма начальнику гидрографии<sup>[242]</sup>. В ней уже твердо говорилось о том, что с кораблей на «Эклипс», как промежуточный пункт, будет отправлена часть людей. Мотивом для отправки людей служило уже не плохое состояние судов, не какое-либо непредвиденное несчастье с судами, не недостаток угля, а отсутствие достаточного провианта для всего личного состава кораблей в случае еще одной зимовки.

О чем думали раньше?<sup>[243]</sup>

До матросов только от случая к случаю доходили слухи о мероприятиях, намечаемых командованием в случае, если ледовая обстановка в навигацию 1915 г. сложится неблагоприятно и кораблям придется зимовать еще раз.

Мы, радисты, более других были осведомлены о намечаемых мероприятиях из обмена радиogramмами по этому вопросу, но еще более полные сведения мы получали от некоторых офицеров, посещавших радиорубку.

Они делились с нами с глазу на глаз своими мнениями о состоянии судов, о наличии продовольствия и его качестве, о возможных перспективах навигации в 1915 г. Мы всегда при таких разговорах выносили впечатление, что эти разговоры – не личное мнение того или другого офицера, а в какой-то мере копия тех разговоров, которые они все ведут между собой. Как-то я стал передавать старшему радисту «Вайгача» Гонипровскому разговор, который я имел на вахте с мичманом Никольским, а он мне на это ответил, что слышал уже об этом от Гельшера.

Нужно сказать, что сведения, доходившие до нас от офицеров, мы не всегда считали объективными, т. к. хорошо понимали, что условия зимовки, питание, полная неподготовленность большей части из них к переживаемым трудностям, их моральное состояние не могли не породить у части их пессимизма в оценке состояния судов, питания, перспектив навигации 1915 г., а тем более еще одной зимовки.

Сведения, получаемые нами при обмене радиogramмами, а также от офицеров, естественно, попадали и в кубрики. Ребята всегда их очень серьезно обсуждали, высказывали свои мнения и строили планы на будущее.

Однако при сетованиях иногда на тяжелые условия зимовки, однообразие и некачественность питания, скученность и холод, плохое освещение и копоть от ламп и коптилок среди матросов никогда не было разговоров о том, чтобы оставить корабль. Если иногда и раздавались голоса за то, что, пожалуй, нужно будет оставить судно в случае тяжелой ледовой обстановки, или потому, что мало угля, или потому, что судно в значительной мере потеряло ход из-за обломанных лопастей, то когда нам удалось путем вымораживания сменить поломанные лопасти, основательно заделать трещины и т. п., и эти голоса перестали иметь место.

Матросы верхней команды говорили: «Ну, наш „Вайгач“ опять хоть куда, и со льдами побороться может». Ребята из машинной команды на вопрос: «Как котлы, как машины?» – отвечали: «На большой».

Несколько упало настроение у части матросов только после смерти лейтенанта Жохова, а за ним и кочегара Ладоничева. Но, когда в полдень уже стало светать, а в первых числах февраля некоторые ребята утверждали, что видели проблески солнца, настроение у команды стало лучше, начались разговоры о предстоящей навигации, об Архангельске.

Изменилось настроение и у офицеров, они чаще стали появляться на палубе и заходить к нам в рубку.

Как у офицеров, так и у матросов, хотя последние в зимовку находились в несравненно более тяжелых условиях, был какой-то патриотизм к своему судну, с которым большинство, а в особенности те, кто



провел уже не одну навигацию на «Вайгаче», сроднились, полюбили его, и это исключало даже мысль о том, что корабль можно оставить в критическую минуту.

Было тут и какое-то традиционное чувство долга моряков к своему кораблю. По всей вероятности, этим чувством долга моряка были продиктованы и планы начальствующего состава экспедиции. Хотя, пожалуй, не в меньшей мере и учетом реальной обстановки, которая могла сложиться на судах, если бы пришлось со всем личным составом делать еще одну зимовку. На корабле было слишком много людей для такой перспективы, а главное – скудные запасы продовольствия, неважного качества, весьма однообразного и малопитательного.

Начальник экспедиции принял вполне правильное решение освободиться от части людей. Этим решался вопрос возможности делать еще одну вынужденную зимовку без голодовки, с имеющимися запасами, если в навигацию 1915 г. суда не освободятся из льдов.

Контуры такого ухода с судов части людей стали вырисовываться уже в те дни, когда была установлена радиосвязь с «Эклипсом». По всей вероятности, план перехода уже в деталях обсуждался обоими командирами кораблей, когда с 15 по 19 октября командир «Вайгача» ходил по дрейфующему льду на «Гаймыр».

Детали перехода обсуждались и во время посещения лейтенантом Транзе и капитаном Александровым «Вайгача», когда они приходили к нам 6 февраля 1915 г.

До чего же смекалистый наш народ! Ребята сразу сообразили, что для Транзе и Александрова это своего рода тренировочный поход. Пришедшие на «Вайгач» Транзе, Александров и матросы – будущие участники похода. Не зря они тащили на санях груз пудов 15.

Мы, матросы «Вайгача», узнали, кто из нас пойдет в поход, только после посещения «Вайгача» начальником экспедиции, т. е. после 10 апреля.

В список уходящих были включены:

1. Старший офицер лейтенант ГЕЛЬШЕРТ Н. А.
2. Боцман ЭЛЛЕР П.
3. [Старший рулевой] ГЛАЗУНОВ С. Н.
4. Машинный содержатель КРЯЖЕВ Ф. П.
5. Фельдшер МИЗИН В. Г.
6. Старший электрик ХАТЧЕНОК В. Г.
7. Телеграфист КИРЕЕВ А. И.
8. Сигнальщик ПРОХОРОВ Т. Л.
9. Водолаз КОСОЛАПОВ В. М.
10. Парусник ДАНИЛЕНКО И. И.
11. Старший комендор ВОЛЫНЕЦ Ф. П.
12. Машинист ПОПОВ А. Е.
13. Машинист РЯЗАНОВ К. Г.
14. Кочегар ГУБИН П. А.
15. Кочегар ЛИТВИНОВ Ф. А.
16. Кочегар ШОХИН М.
17. Кочегар МЯЧИН [Г. Е.]
18. Матрос АНТРОПОВ С. С.
19. [Матрос ПОПОВ Г. К.]<sup>[244]</sup>

По какому принципу подбирались люди для большого пешего перехода от места зимовки кораблей в Ледовитом океане до Енисея, трудно сказать. Но, судя по списку, можно было сделать вывод, и такой вывод в кубриках мы сделали. В основном ставка была сделана на крепких, здоровых людей<sup>[245]</sup>. Правда, было несколько человек, на которых зимовка сказалась отрицательно, как, например, фельдшер Мизин, кочегар Шохин, кочегар Мячин. Но зато среди уходящих были такие, как комендор Волынец, водолаз Косолапов, парусник Даниленко, кочегар Литвинов. Это были люди не только здоровые, но и недюжинной силы, да и остальные не жаловались на здоровье. Я тоже принадлежал к числу не слабеньких. Пять пудов 10 фунтов веса в 23 года говорили за себя. Тяжелая зимовка на мне, как и на большинстве уходящих, отрицательно не сказалась. Пожалуй даже, часть из тех, кто оставался на

корабле, были с меньшим запасом сил для второй возможной зимовки. Были там и крепыши, как Филиппов, Ильин, Митрофанов, Шадрин, Кошко, но были и слабенькие, как Ваганов, Новиков.

По всей вероятности, при отборе людей был принят в расчет и принцип их взаимозаменяемости по специальностям. Уходил водолаз Косолапов, оставался Филиппов, уходил, как радист, я, оставался Гонипровский, уходила вахта кочегаров, оставалось еще два. Были среди уходивших комендор, сигнальщик и парусник, но их отсутствие на корабле даже в плавании не вызывало бы трудностей. Зато для таких специальностей, как рулевые, кочегары, машинисты, предстояло в плавании больше часов вахт.

Нам не совсем ясны были причины включения в список уходящих боцмана П. Эллера и старшего рулевого С. Глазунова, а также машиниста А. Попова. Они очень переживали включение их в список, но первых двух мы утешили тем, что они идут как помощники Гельшера, что же касается Попова, то среди матросов ходили слухи, что он, бывший уральский рабочий, слесарь, пользуется плохой репутацией у начальства за свою прямоту, умение постоять за себя, а иногда и за не совсем лестные отзывы по тому времени о властях предрержащих, в особенности когда мы узнали о войне с немцами.

Когда на «Вайгач» приходили Транзе, Александров и пять матросов-«таймырцев» с грузом на санках около 12 пудов, мы себе довольно ясно представили предстоящие трудности похода и были удивлены, что в список включены такие, как Мизин, Шохин и Мячин, уже на зимовке чувствовавшие себя неважно, а Мизин даже болел цингой. В конечном итоге мы поняли, что это своего рода нагрузка на здоровых и сильных в походе и нежелание иметь на борту корабля неполноценных по здоровью людей в случае еще одной зимовки.

Итак, все ясно. Начались сборы в дорогу. Да, откровенно говоря, сборы были короткие. Сухари, консервы, топленое масло, немного сахара, чай – вот и вся провизия. Постели – спальные мешки, палатки, а вот на чем готовить пищу и чай – не ясно, примусов не было, а в общем, груз получался увесистый. Каково же было наше удивление, когда от мичмана Никольского, по должности ревизора, нам было приказано взять с собой первый и второй сроки форменной матросской одежды в брезентовых чемоданах. Объяснение по этому вопросу было коротким: «Казенные вещи».

Саша Попов и тут остался себе верен и спросил удивленного его дерзостью Никольского: «А на тот свет матрос тоже должен тащить казенные вещи? Или без них не пустят?» Мичман Никольский, по натуре человек малоподвижный, всегда очень длительно обдумывавший ответ, если к нему обращались с вопросом или просьбой, на сей раз внимательно посмотрел на Сашу и ничего не ответил, т. к. не захотел или понял всю абсурдность повторять слова о казенных вещах в нашем положении. По своей привычке еще ниже опустил голову и зашагал к себе. Все уложено на санки, занайтовано, можно по первому сигналу шагать.

В нашем снаряжении для пешего похода была и такая деталь. Еще до выхода с «Таймыра» для каждого из четырех санок, на которые были погружены наши вещи и продукты, были изготовлены небольшие, высотой немногим более 2 аршин, мачты, а к ним приснащены прямоугольные паруса из брезента. Предполагалось, что эти паруса должны были облегчать труд тащивших санки. Действительно, когда санки скользили по ровной поверхности снега, почти или совсем не нужно было применять усилия, чтобы они двигались вперед, а наоборот, люди еле поспевали за санками чуть ли не бегом. Но, как только санки попадали на непроходимую поверхность снега, они, будучи и так неустойчивыми, кувыркались через каждые несколько шагов. От этого приспособления пришлось уже в первые дни похода отказаться, т. к. начавшаяся во время первого привала пурга намела такие сугробы, по которым и без парусов мы с трудом еле тащили санки.

Перед отправкой пешей партии в путь у нас появилось еще одно приспособление – измеритель пройденного пути. Теперь уже не совсем хорошо помню, было ли это предложение кого-либо из «таймырцев» или это предложили пришедшие на «Таймыр» со Свердрупом норвежцы. К небольшим, специально приспособленным для этой цели санкам на шарнире была прикреплена развилка, а в ней вмонтировано колесо с металлическим ободом. Колесо шестеренкой было соединено со счетчиком оборотов, укрепленным на этой же развилке. Каждый оборот колеса отсчитывался на счетчик, и таким образом определялось пройденное расстояние. Но в этом приспособлении были такие недостатки: колесо не всегда проворачивалось, а иногда скользило, т. е. шло юзом, а на слое мягкого рыхлого снега оно тонуло. Но самым главным недостатком было, пожалуй, то, что для обслуживания санок, ничем не загружаемых, нужно было выделить отдельного человека, а каждый человек нужен был, чтобы тянуть основательно нагруженные вещами и продуктами сани. И от этого приспособления нам пришлось вскоре отказаться.

Уже позднее я пытался выяснить у Л. М. Старокадомского, откуда у нас появилось это приспособление. Он высказал два предположения: первое, что оно было изготовлено «таймырцами» и для него был использован счетчик от батометра, второе, что его мог передать нам Свердруп после его прихода на «Таймыр» перед нашим выходом в пеший поход<sup>[246]</sup>.

*16 апреля, четверг.*

Получено сообщение, что Свердруп, помощник капитана «Эклипса» – Маркиссен и два матроса-норвежца вышли с места зимовки «Эклипса» у мыса Вильда к зимовке «Таймыра».

*17 апреля, пятница.*

Командир и с ним 14 человек матросов вышли с «Вайгача» к «Таймыру». Они везут на двух санях пиронафт и провизию. Среди матросов два человека из нашей пешей партии – Костя Рязанов и Прохоров. Они останутся на «Таймыре» для дальнейшего следования на «Эклипс».

*20 апреля, понедельник.*

Командир и 12 человек команды вернулись с «Таймыра». Ребята говорят, что санки для перевозки на них груза неудобные, неустойчивые. Узнали и некоторые «таймырские» новости. Там произошел такой случай. Матросы расчищали от торосов дорогу на берег, работа была тяжелая, люди устали и отказались работать. Начальник экспедиции послал к ним кого-то из офицеров и после каких-то резких переговоров якобы пригрозил с ними расправиться, как за бунт на корабле.

Этот случай, обстоятельства коего передавались шепотом, оставил нехороший осадок у матросов. Если этот инцидент действительно повлек за собой такую угрозу со стороны начальника экспедиции, то это было большой ошибкой с его стороны, в особенности в обстановке, в которой корабли находились.

*2 мая, суббота.*

Тяжелый, грустный день расставания с «Вайгачом», с товарищами. Со многими из них зародилась хорошая дружба. Хорошие ребята остаются на «Вайгаче», с ними делили мы и невзгоды, и радости. Вот положительный человек, машинист Бер, немец по национальности, аккуратный, выдержанный, большой знаток своего дела. Вот старший кочегар Ильин Ф., хозяйство у него, в особенности в условиях Арктики, капризное, но он всегда с улыбкой, с шуткой делает свое дело. Вот мой закадычный друг Витя Шадрин, мы вместе с ним ехали из Петербурга, это культурный парень, до военной службы – аптекарь; вот юркий, ловкий, с чисто русской смекалкой Леонтьев – рулевой, а на зимовке центр нападения нашей футбольной команды, вот водолаз Филиппов, он остается за боцмана, знаток морской службы, любитель-фотограф. Вот разбитной, неугомонный, прекрасный балалаечник и песенник машинист Морозов. С какой душой он пел нам русские песни, в особенности «Коробейников»! Вот строевой, вымуштрованный Митрофанов, карел по национальности, превосходный стрелок и лыжник. Для него корабль, служба на корабле – святая святых. Когда-нибудь из него будет образцовый боцман. Вот Сергей Новиков, всегда надутый, угрюмый, он – моторист, единственный в своем роде специалист на судне. Мы, радисты, с ним связаны, это он дает ток нашей радиостанции. Самомнения у него хоть отбавляй, самолюбив, не терпит насмешек, а в общем, парень хороший, он из культурных питерских рабочих. Вот маленький, юркий любимец ревизора Никольского – баталер-писарь Ваганов, большой пройдоха, всегда под хмельком, в его распоряжении ендова<sup>[247]</sup>, но в нем души не чаёт Никольский. Две совершенно разные по характеру натуры, водой не разольешь. Вот Катасонов С., кочегар, мастер на все руки, простой русский душевный человек.

Последние рукопожатия и пожелания. Еще раз заглянул в тесный кубрик, где провел столько дней. В радиорубке на вахте мой земляк – Гонипровский, с ним мы призывались, были в Учебном минном отряде, вместе приехали из Петербурга. Он из дворян, учился в кадетском корпусе, почему-то был исключен, а теперь отбывает военную повинность матросом. Служба матросом, среда, в какой ему пришлось быть, как помелом смели с него дворянскую спесь, и он стал своим парнем матросом, я тепло с ним попрощался.

Откровенно говоря, жаль расставаться и с некоторыми офицерами. Особенно жаль расставаться с лейтенантом Неупокоевым и доктором Арнгольдом. Это замечательные, душевные, сердечные люди.

Вот и все, прощай, «Вайгач», придется ли свидеться?

К вечеру пришли на «Таймыр».

*4 мая, понедельник.*

На «Таймыре» был устроен праздник для норвежцев в честь какого-то национального события<sup>[248]</sup>. На палубе была выстроена подтянутая, подчищенная команда «Таймыра» – 40 человек – и нас, «вайгачцев», 27 человек. Офицеры в белых кителях. Вышедшим на палубу Свердрупу и норвежцам прокричали многократное «Ура!». Свердруп и норвежцы были растроганы нашим вниманием. «Таймыр» почистился, но в кубриках нас как сельдей в бочке.

*5 мая, вторник.*

Что-то неважно выглядит и чувствует себя Шохин. Он какой-то желтый, без кровинки в лице, а завтра мы выходим. Последние дни мы занимались окончательной укладкой на сани вещей. От части груза нас освобождают, его берет с собой Свердруп, у него три собачьих упряжки.

Норвежцы критически посматривали на наши сборы и давали нам понять, что наши санки не приспособлены для переходов по льдам. Они действительно несуразные. Но наши ребята говорят – «ничего, авось вытерпят». Когда дело дошло до погрузки на санки вещевых мешков, норвежцы заинтересовались их содержимым и что-то оживленно стали между собой обсуждать. Ребята по поводу казенных вещей опять помянули кое-кого крепким словом.

*6 мая, среда.*

Вот мы и в дороге. Что-то ждет нас впереди, что будет с «Вайгачом» и «Таймыром»? Некоторые «таймырцы», прощаясь с судном, даже прослезились.

Радуют хорошая погода, солнце, тепло, небольшой ветерок. Нас проводили начальник экспедиции, лейтенант Лавров и мичман Никольский, а также 27 человек матросов с «Вайгача» и «Таймыра». Пройдя с нами верст 5–6, Вилькицкий, Никольский и 10 человек матросов ушли к «Таймыру». Дорога сразу оказалась неважной, лед торосистый.

Через некоторое время нас нагнали норвежцы. Они на трех нартах вышли с «Таймыра». Около одной из нарт, как погонщик, бежит Свердруп. Не верится, что этому человеку 60 лет. Какой это, видимо, крепкий, закаленный, натренированный человек. Бежит он на лыжах, управляя бегом шестерки запряженных веером собак. А когда нарта на неровном пути кренится, он, ловко пригибаясь, поддерживает ее. Нередко на ходу присаживается на нарты, легко с них становится на лыжи и опять бежит с нартами рядом. Для такого дела нужна и сноровка, и сила. Чувствуется, что это выдавший виды полярник, не только имевший дело с судном во льдах Арктики, но и хорошо знающий обращение и с другими видами транспорта Севера.

Ветер стал усиливаться. Распрощались с остальными провожающими с Лавровым во главе. Вот мы и одни, теперь тащим сани без помощников. Двигаемся между торосами, по рыхлому снегу, да еще со значительным грузом на санях, довольно тяжело. Неудобные санки то и дело ложатся на бок, да, видно, нет у нас и необходимой тренировки.

Остановились на дневку после того, как пошел небольшой снег. От «Таймыра» прошли верст 12–13. Разбили палатки. Установка палаток у нас не клеилась. Долго возились с примусами, кстати сказать, их доставил на «Таймыр» Свердруп. Да, для всего нужна тренировка. Ветер стал крепчать, началась метель.

*7 мая, четверг.*

Ночь была беспокойная, ветер срывал палатку, приходилось вставать, крепить. Из палатки не высунешься. Невероятной силы ветер, метель, палатку срывает. Идти в такую погоду нельзя, кругом большие снежные наносы, но тепло. Вот так Арктика, вчера радовалась погоде, а сегодня кругом не видно ни зги.

*8 мая, пятница.*

Всю ночь и сегодня днем настоящая снежная буря. Сидим в палатках, попиваем чаек. Начали уверенно обращаться с примусом. С провизией у нас не богато – мясные консервы с противным запахом, гороховые консервы с мясом в порошке фирмы Вихорева. Ребята посмеиваются, говорят, что эти консервы большой давности, еще от Японской войны. Среди консервных банок попадаются совершенно порченные (видимо, через ржавчину в них попал воздух). Сухари, белые и черные, тоже невысокого качества, попадают с плесенью. Ребята из сухарей, запаренных кипятком с добавлением некоторого количества топленого масла, делают любимое матросское блюдо – «мурцовку», блюдо грубое, но сытное. Да, погода не радует, а сидеть нам нет резона, продукты уходят, а мы не двигаемся вперед.

*9 мая, суббота.*

В ночь ветер стих, не метет, кругом сугробы, торосы замело снегом. Кругом, насколько глаз хватит, снежная пелена, появилось солнце, слепит глаза.

Пока собрались, уложились, вытряхивая набившиеся во все складки снег, прошло часа два. Дорога была очень тяжелая, санки, да и мы, проваливались в снег или попадали на торосы, покрытые снегом. За день прошли верст 15. Устали все основательно.

*10 мая, воскресенье.*

На этой дневке спали все как убитые, сказала усталость от вчерашнего перехода. Сегодня собрались в дорогу значительно быстрее. Идем к месту зимовки яхты «Заря», на которой в 1900–1902 гг. была экспедиция под начальством ученого Толля, трагически погибшего со своими спутниками на острове Беннетта при розыске Земли Санникова. По словам нашего начальства, на рейде «Зари» имеется склад провизии, организованный Свердрупом. Начальство вообще с нами мало разговаривает, но сегодня Гельшерт разговорился и рассказал нам об этапах нашего пути.

Дорога получше, снег осел, ребята выглядят бодро. Из офицеров бодрее всех лейтенант Гельшерт. Он длинноногий, здорово шагает и даже иногда помогает тащить санки, капитан Александров тяжеловат, но бодрится. Лейтенант Транзе выглядит кисло, видно, не по нутру ему этот променаж. Все никак не пойму, почему он вызывает такую антипатию у ребят. Саша Попов, он вообще немного желчный и злой на язык, говорит: «Вот выжил Жохова с „Таймыра“, но и сам не угодил начальству – и послали прогуляться». Я думаю, что пошел он, как наш Гельшерт, по должности, как старший офицер, а в общем, кто их знает! Среди «таймырцев» есть и мои старые знакомые: Федя Смирнов, Медведев Анатолий, Серебрянников Николай. С Анатолием Медведевым я был в Учебном минном отряде и вместе приехали во Владивосток; с нами ехал также из Петрограда и Николай Серебрянников. Он сын капитана 1-го ранга, начальник экспедиции взял его по просьбе отца после какой-то истории. Смотрю на него и диву даюсь. Около года пробыл он среди матросов «Таймыра», и куда девалась барская заносчивость, высокомерие? Он стал своим парнем. Правда, осталась у него одна привычка – в обращении обязательно похлопать по плечу и как-то по-особенному сказать: «Голубчик». Матросы относятся к нему по-дружески, снисходительно, считают его почти своим, но между собой иначе как «голубчик» не называют. Хороший парень Федя Смирнов. Он тоже ехал с нами из Петрограда. Ему ребята сочувствуют, он механик самолета, хотел лететь, а пришлось шагать с нами.

*11 мая, понедельник.*

Все бы ничего, но плохо с питанием. У меня от «мурцовки» появилась изжога. Это, по-видимому, оттого, что часть сухарей сильно подгоревшие, а приходится их есть. Если выбрасывать те, которые покрыты небольшим налетом плесени и подгоревшие, тогда и нечего жрать будет. Жалуются на изжогу и другие ребята.

Шагаем бодро, но чертовы сани очень неустойчивы. Хорошо, что среди наших ребят есть такие могучие, как водолаз Володя Косолапов, кочегар Литвинов, комендор Фома Волынец, парусник Иван Даниленко. Они выносят на своих плечах работу, которую с трудом выполняют Мизин, Мячин, Шохин. От «Таймыра» до рейда «Зари» верст 160, а прошли мы, считая сегодняшний день, верст 70–80. Дорога неплохая, правда, кое-где торосы, но снег осел, ночью подмораживает.

*12 мая, вторник.*

Сегодня шагали хорошо, хотя и шел небольшой снег. Офицеры стараются держаться обособленно. Тон задает Транзе, но и между ними не чувствуется особенной близости. Сегодня на привале в палатке я рассказал о своем пребывании за границей, слушали внимательно, расспрашивали.

*16 мая, суббота.*

Вот мы второй день на рейде «Заря». Здесь Свердруп устроил склад продуктов. Его до нашего прихода охраняли два норвежца из команды «Эклипса». Они не сидели здесь зря и успели заготовить мясо диких оленей. Обьедаемся мясом, галетами и очень хорошего качества консервами.

Отсюда до зимовки «Эклипса» у мыса Вильда 120 верст. Тепло, легкий южный ветер заметно подтаивает снег.

*18 мая, понедельник.*

Вчера тронулись дальше, шли очень тяжело. Под снегом на льду вода. Когда в снег проваливается нога, чувствуешь, что хлюпаешь в воде. Стали промокать сапоги, а сушить их в палатке на примусе не будешь.

Что-то неважно выглядят Шохин и Мячин, жалуется на боль в желудке Саша Попов. Острый на язык Губин тут же поставил диагноз – обьелся олениной и галетами. Что-то не в духе и Степа Глазунов. Ребята его понимают, он ведь старший рулевой, а послали пешком. Он грамотный, толковый, хорошо знающий свою специальность матрос. Ребята, плававшие с ним на «Вайгаче» в 1912–1913 гг., говорят, что за строптивость его недолюбливал командир.

Боцман Петр Эллер тоже не особенно сияет, но ребята считают, что его послали как помощника Гельшерту. Не знаю, не в утешение ли ему так говорят. Вообще, Эллер пользуется авторитетом у команды и ее расположением, а это, пожалуй, начальству не нравится.

Очень интересно ведет себя украинец Иван Даниленко. Это крепкий, здоровый, флегматичный служака, матрос-парусник, но однообразие пути начинает понемногу выводить и его из себя. Это стало заметно, когда под ногами стала хлюпать вода. Когда он начинал волноваться, то переходил на украинский язык: «Та щось це таке, хлопцы, ни кінця тобі ни краю, усе рівно як чумаки у степу, тильки да сами за водив». После такого выступления тут как тут Саша Попов – и пошла перепалка, а ребятам весело. Между прочим, Даниленко заявил сегодня, что на стоянке, выйдя из палатки, он видел летящих гусей.

*20 мая, среда.*

Я что-то стал путать дни, нужно будет сделать себе календарь. Дорога очень, очень плохая, шли буквально по воде, но, видимо, близость цели подбадривает всех. Угрюмо шагает Мизин, на вид он очень

тщедушный, с впалой грудью, и очень хорошее впечатление производят Волынин, Даниленко, Хатченко, Косолапов, Губин, Попов, да и остальные довольно бодры на вид, за исключением Мизина и Шохина. Я чувствую себя бодро, но сегодня основательно промочил ноги, на стоянке пришлось отжимать портянки. Сегодня и я рано утром видел гусей. Они летели на северо-восток.

*21 мая, четверг.*

Дорога была неважная, но шагали бодро. Сильно подтаивает, ноги опять мокрые, но, как это ни странно, теплые. Это, видно, потому, что мы в движении, да и в работе, тащить санки довольно тяжело. Начальство говорит, до «Эклипса» верст 20–25, значит, еще одна ночь хода – и сможем отдохнуть. Ребята не особенно верят, что от «Эклипса» нам ничего не придется тащить на себе. Задаю вопрос: какого черта тащим на себе I и II сроки обмундирования? Ну да там видно будет.

Транзе, как говорят «таймырцы», кряхтит. На меня он производит впечатление нездорового человека, но почему-то сочувствия у ребят он не находит. Уж больно он, как говорят немцы, «штольц»<sup>[249]</sup>. Он мне напоминает немецких офицеров, которых я наблюдал в бытность в Германии. Идет такой «гер лейтенант» по улице – и словно аршин проглотил.

*23 мая, суббота.*

Вчера, 22 мая, около 6 часов утра, пришли на «Эклипс». Еще издали мы увидели его мачты, все приободрились, подтянулись. Даже Мизин, Шохин и Мячин как-то посветлели.

На судне нас уже ждали, т. к. два норвежца ушли вперед. Команда и начальство «Эклипса» на ногах. Первое, что ребята стали спрашивать, это где помыться.

Если верно, что от зимовки «Таймыра» до зимовки «Эклипса» 300 верст, то мы, по сути дела, шагали не так уж плохо, хотя дорога последнее время была очень плохая, шли и тащили санки буквально по воде. Всего мы были в пути неполных 17 дней. Из них два дня была задержка из-за пурги и два дня отдыхали у склада на рейде «Зари», значит, ходовых дней у нас было неполных 13, причем мы не просто шли, а тащили на неудобных санках груз, частью даже ненужный, как, например, брезентовые чемоданы с барахлом. Ребята подсчитали, что, когда мы вышли с «Таймыра», на каждого человека приходилось груза более двух пудов, а сознание того, что часть его ненужная, еще более отяжеляло его.

*24 мая, воскресенье.*

Сегодня норвежцы закатали нам праздничный обед. Был даже очень вкусный, хорошо выпеченный белый хлеб, откровенно говоря, некоторых из нас этот обед навел на грустные размышления: как это норвежцы на русские деньги сумели так себя обеспечить, и, конечно, правы были те, кто говорил, что с таким запасом продуктов, какой был у нас, такой старый полярник, как Свердруп, не только не рискнул бы зимовать, но, пожалуй, дальше Диксона не пошел бы, недаром он был в свое время капитаном «Фрама» в экспедиции Нансена. На «Эклипсе» очень симпатичный повар Линдстрем. Кроме норвежцев, здесь есть и двое русских – радист Иванов, которого мы уже заочно знали по радиоперекличкам, и доктор Тржемесский<sup>[250]</sup>.

Иванов познакомил меня с радиостанцией «Эклипса». Это 4-киловаттная «телефункенская» станция с радиусом действия 800 верст. Иванов или очень замкнутый, или с очень большим самомнением человек. С нами, матросами, он почти не общается, но радист он мастак, дело свое знает хорошо. Ребята чувствуют его отношение к ним и платят ему тем же, а кто-то даже сострил: «Шишка на голом месте».

Зато с командой и даже с начальством «Эклипса» у нас с первых же часов пребывания на борту создались прекрасные взаимоотношения. Все норвежцы относятся к нам очень предупредительно, по-дружески, по-товарищески.



О. Свердруп (слева) и И. И. Тржемесский около «Эклипса»

*Из фондов РГАВМФ*

Я хоть и слабо, но объясняюсь кое с кем из них по-норвежски. Мы в разговорах между собой удивляемся взаимоотношениям норвежцев. Между ними не видно той внешней дисциплины и субординации, какая во всем сквозит у нас. Как будто все равны, но в спокойном тоне отданное распоряжение выполняется быстро, точно, четко. Все без исключения заняты, все что-то делают, но не спеша, без шума, гама. На судне чистота, образцовый порядок, не чувствуется, что судно на зимовке.

*31 мая, воскресенье.*

Наши ребята буквально влюблены в Свердрупа. Не было дня, чтобы он не спустился в наше помещение, не оглядел все хозяйским оком, не спросил, довольны ли мы питанием, и т. п. Это отношение и внимание нас тоже подтягивают, и, конечно, чистота у нас образцовая.

Говорят, что на «Эклипсе» нам придется пожить долго в ожидании Н. А. Бегичева, который должен прийти к судну с оленями. Как говорит наше начальство и Иванов, ему, т. е. Бегичеву, поручена организация дальнейшего нашего перехода к Енисею. Мы, конечно, не возражаем пожить здесь подольше. Отношение к нам и питание хорошие, не чета нашему, дел почти никаких. Присматриваясь к распорядку дня и жизни экипажа «Эклипса», все больше убеждаемся, что такой распорядок, отношения между командой и начальством мог установить только такой человек, как Свердруп, имеющий большой практический опыт плавания и зимовок в Арктике.

На льду недалеко от «Эклипса» на привязи находятся ездовые собаки. За ними здесь установлен хороший уход. Все собаки в меру упитанные, около их лежек всегда чисто, кормят их по твердо установленному распорядку, так что они в промежутки между кормлениями даже не скулят. И для собак здесь, по-видимому, есть дело. Вот уже второй раз за время нашего пребывания здесь помощник капитана Свердрупа Маркенсен и штурман или второй помощник уезжают для каких-то наблюдений на собаках.

Здорово это у них получается, чувствуется, что это – люди, хорошо знающие север. Видно это по тому, как они управляют собачьими упряжками. А мороки с ними много, когда они оказываются в упряжке. Иногда начинается такая грызня и свалка, что несведущий в обращении с ними человек иногда сам может оказаться жертвой их ярости.

Последние дни идет бурное таяние снега, большими стаями летят гуси, утки, другие птицы.

*18 июня, четверг.*

У меня кончилась бумага. Тетрадь заполнена, а бумага, которую имел, подмокла на переходе, и на ней нельзя писать. Сегодня мне дал бумагу норвежец Янсен, с которым я уже некоторое время работаю в кузнице. Кузница устроена на берегу в палатке, с переносным, очень хорошей конструкции горном и обычным кузнечным мехом. Делаем мы с Янсеном мелкие поковки: угольники, костыли, ерши<sup>[251]</sup>, заправляем пешни, ломы.

За время, пока я не вел записи, у нас произошло много событий. Кочегар Мячин, который после прихода на «Эклипс» чувствовал себя неважно, слег. Лежал он в нашем помещении на койке. Мы поочередно несли у его постели дежурство. Дня за три до смерти я сменил Косолапова. У Мячина были частые позывы рвоты, очень для него мучительные, вызывавшие боли в области желудка. Рвота распространяла невероятное зловоние. Когда боли у него немного успокаивались, он, не стесняясь, начинал молиться, делая даже попытки встать на койке на колени. Молился он страстно, исступленно, путая слова молитв. Но когда наступал очередной позыв рвоты, а это у него, по всей вероятности, сопровождалось нестерпимыми болями, он начинал ругаться, поминая в ругани и Бога, и царя, и всех святых, обвиняя их в своих страданиях. От этой ругани становилось жутко. Так он мучился дней шесть. Похоронили мы его на самом берегу мыса Вильда, поставили деревянный крест.

Смерть Мячина произвела очень тяжелое впечатление, в особенности на нас, «вайгачцев», ведь это уже третий из нашего экипажа. Кое-кто из ребят высказывал даже обиду, почему мы дали умереть ему где-то в трюме.

Долгое время мы не видели лейтенанта Транзе. Он отлеживался в каюте. Передавали, что он, так же как и Мячин, болел воспалением слепой кишки, но у Мячина все закончилось перитонитом, а у Транзе обошлось без осложнений. Когда он оправился и вышел на палубу, то вид у него был неважный, и мы тут же решили, что дальше он с нами не ходок.

Как-то, совершая свой очередной обход, Свердруп в сопровождении Транзе спустился в наше междупалубное помещение, в котором находилось несколько человек матросов, остальные были на обколке «Эклипса». Кто-то из матросов подошел к стоявшему здесь шкафу и взял с полки несколько галет и кусочек шоколада (здесь лежало несколько плиток шоколада).

Матрос не видел Свердрупа и Транзе, но последний тут же с недовольной grimасой на лице обратился к Свердрупу со словами о том, что нельзя так баловать матросов. Старик сделал удивленное лицо и

ответил, что каждый человек на судне в Арктике несет одинаковые тяготы, а шоколад – это не баловство, а необходимый элемент в рационе каждого полярника.

Когда до ребят дошла эта сцена, она еще больше обострила их неприязнь к Гранзе, и, откровенно говоря, хотелось ему посоветовать не идти с нами дальше к Енисею<sup>[252]</sup>.

Некоторое время болел Свердруп. Ребята очень переживали его болезнь. Недалеко от «Эклипса» было небольшое озеро, а кругом него кочковатое болото. На этом болоте обосновались гуси, не серые, а какие-то черные, и мы ходили туда собирать яйца из-под наседок-гусынь. Яйца предназначалась в подарок старику. Сбор яиц проходил очень оригинально. Мы старались подходить к гусыне-наседке без шума, сзади. В первый момент гусыня волновалась, поднимала голову, втягивала шею и даже издавала шипящие звуки. Когда мы подходили совсем близко, гусыня плотно прижималась к земле, вытягивала по земле шею, видимо, стараясь обмануть нас, авось ее не заметят. Мы осторожно, все так же сзади, подсовывали под нее руку, вытаскивали яйцо, смотрели его на свет, и если в нем не было пятен, забирали, а с пятном, т. е. уже насиженное, клали обратно. Так мы проделывали все время, и только некоторое из гусынь, видимо, особенно пугливые, поднимались и с криком отлетали – видимо, все зависит от характера. Я набрал 11 штук хороших яиц, а некоторые ребята даже по 15 штук. Большинство яиц передали повару Линдстрему.

Странный повар этот Линдстрем. В свободное время он сходит на берег, ребята подсмотрели, он собирает травку, мох, цветочки (они уже появились), камешки и все это тащит к себе.

Наши ребята просушивают вещи, стирают, кое-кто чинит обувь.

*19 июня, пятница.*

Сегодня я, Даниленко, Косолапов и Глазунов ходили к озеру на охоту. Я был с винтовкой и удачно на воде убил гуся. Убили несколько гусей и каких-то, с очень красивым оперением, уток. Ребята пошли к «Эклипсу», а мы со Степаном Глазуновым пошли побродить по тундре. Разговорились. Он считает себя очень обиженным, что его послали пешком. Говорит зло и считает, что это результат конфликта между ним и Новопашенным. Из наводящих вопросов я узнал от него суть этого конфликта.

Глазунов плавал на «Вайгаче» с 1912 г. и уже как рулевой приобрел некоторый навык плавания во льдах, разбирался в ледовой обстановке. Грамотный, смысленный, толковый, он был незаменимым старшим рулевым. В плавании 1914 г. он как-то стоял вахту на руле вместе с Новопашенным. Вахта была тяжелая, шли во льдах, командир то и дело давал команду. После одной из команд Глазунов резко положил руль на несколько румбов от курса, указанного в команде. Оказывается, Глазунов заметил старое торосистое поле, столкновение с которым на курсе, указанном командиром, было бы неизбежным и не предвещало ничего хорошего для «Вайгача». Обычно всегда уравновешенный, выдержанный Новопашенный обругал нецензурной бранью Глазунова, а тот, вместо того чтобы смолчать, еще раз подчеркнул ему, что он поступил правильно. По словам Глазунова, конец этой сцены слышал Неупокоев, пришедший на мостик. Он проводил взглядом ледяное поле, которое обошел Глазунов, и обронил в сторону Новопашенного: «Да, пожалуй, оно помяло бы нам бока». Глазунов самодовольно улыбнулся, и это еще более обозлило Новопашенного.

Проходя от озера, мы спугнули несколько песцов. Они, видимо, приходили сюда охотиться на гусей. Один из песцов, когда отбегал, потягивал, как собачонка. Песцы какие-то грязные, рыжеватые.

Наше начальство нервничает, Бегичева все еще нет. На настроение, видимо, действуют и периодически получаемые Глазуновым сведения о ходе боевых действий. Мы их тоже знаем через того же Иванова, и они не утешительные.

Эллер нам передает, что из разговора с Гельшертом он узнал, что нам предстоит пройти от «Эклипса» до Гольчихи верст 750–800, а если до Дудинки, то еще дальше. На такую дорогу провизии не наберешься, да, не дай бог, придется еще тащить сани. Тащить по снегу – забава нелегкая, а по тундре и того чище. Ну да там видно будет,

«Эклипс» все еще в крепком льду, но его кругом обкололи. Лед голый, снег повсюду стаял, стоят лужи. Бедным собакам стало неважно, они на привязи на мокром льду. Вот уж скоро месяц, как мы на «Эклипсе», а о Бегичеве все еще ничего не слышно.

На «Эклипсе» идет размеренная деловая жизнь. Судно готовят к навигации: чистят, скребут, моют, красят, мы тоже не без дела, все заняты – и все же нет-нет и вспоминаем «Вайгач», оставшихся ребят и что-то им сулит предстоящая навигация. Часто возникают споры, кому лучше, им или нам. «Старички»: Эллер, Глазунов, Косолапов, Губин, Даниленко, Вольнец – в один голос, что называется, с пеной у рта стараются доказать преимущества оставшихся, и основное доказательство – что они [давно] на «Вайгаче». Мы их понимаем, все они на «Вайгаче» с 1912 г. Он для них дом родной, мы, новички, тоже успели его полюбить.



Питание у нас по-прежнему хорошее, очень разнообразное, все ребята заметно поправились, это хорошо для предстоящего пути. Когда начинаются споры – кого положение лучше, Саша Попов тычет пальцем в живот Даниленко: «Что, черт, по „мурцовке“ на „Вайгаче“ соскучился, небось, от „мурцовки“ тебя только пучило, а тут как гусак откормился», Даниленко, смущенно улыбаясь, отходит и, как будто не обращаясь к Попову, говорит: «А я тебе кажу, то це ж „Вайгач“». И слышно столько теплоты в этом «та це ж „Вайгач“», что и Попов замолкает и сочувственно смотрит вслед уходящему Даниленко.

В свободное время ходим на берег. В тундре весна, есть даже какие-то чахлые цветочки. Несколько раз на берегу видели мышей.

*20 июня, суббота.*

Все, кто находился на берегу у «Эклипса», услышали выстрелы в стороне палатки, которая стояла верстах в 4–5 от судна. Прибежавшие оттуда наши ребята Рязанов и Хатченок рассказали, что к ним подошел Бегичев. Вот в честь его прихода и были эти выстрелы. Ребята качали его, кричали «ура».

*21 июня, воскресенье.*

Наше начальство ждало Бегичева вчера, ждет и сегодня, а он все не приходит. Ребята, бывшие у палатки говорят, что от них он ушел обратно в тундру, где, как он объяснил, пасутся приведенные им олени.

*22 июня, понедельник.*

Наконец сегодня к «Эклипсу» пришел Бегичев и с ним еще два человека, по виду инородцы.

Первое впечатление от Бегичева очень хорошее. Он выше среднего роста, широкий в плечах, весь какой-то литой, ходит мягкой эластичной походкой, но делает большие шаги. Держит себя очень скромно, но непринужденно. Лицо волевое. Носит коротко подстриженные усы, сейчас лицо обросло в дороге, видно, было не до бритья. Одет в короткую куртку, туго перепоясанную ремнем патронташем. На плече ружье, на поясе нож в ножнах. На ногах что-то вроде бахил, голова покрыта неказистой кепкой.

Норвежцы, а за ними и наше начальство приняли Бегичева радушно, приветливо. Свердруп долго тряс его руку и поощрительно хлопал его по плечу. Оба, видимо, друг другу понравились. О нас, матросах, и говорить нечего, мы видели в нем своего брата матроса. Как оказалось, его задержка в течение двух дней с приходом на «Эклипс» была вызвана запозданием подхода основного стада оленей в количестве до 500 штук, которое вел какой-то Кузнецов, а с Бегичевым было только 100 оленей.

*30 июня, вторник.*

Ожидаемая партия Кузнецова с основной массой оленей все еще не пришла, он где-то заплутался в тундре. Начальство решило трогаться в путь с имеющимися оленями. Сегодня грузим на нарты наши пожитки, палатки, провизию и прочее.

До нас дошли через Иванова слухи, что между Вилькицким и Бегичевым произошла размолвка. Вилькицкий настаивал, чтобы Бегичев пришел к зимовке «Таймыра» и привез почту, а Бегичев ответил ему, что в круг взятых им на себя обязанностей не входит развозка почты, а лишь помощь людям в переходе к Енисею, и если это его не устраивает, то он сам может уйти, оставив оленей. Видно, что он человек дела и с характером, знает себе цену и не хочет потворствовать барским замашкам.

Да и на самом деле, чтобы побывать на «Таймыре», нужно сделать 600 верст, да и время уходит. Тот же Иванов передал нам, что Свердруп очень любезен и внимателен с Бегичевым, они подолгу беседуют и что Свердруп разделяет точку зрения Бегичева на требования Вилькицкого.

Олени с груженными нартами ушли к месту стоянки. Значит, мы все же идем налегке.

*2 июля, четверг.*

Сегодня попрощались с «Эклипсом» и его гостеприимными хозяевами. Прожили мы здесь хорошо. Норвежцы, хотя народ и суровый, но хозяева они были любезные, гостеприимные, деловые, работающие, а моряки стопроцентные.

Наши господа офицеры тоже, по всей вероятности, кое-чему здесь научились и сделали для себя выводы, как нужно готовить судно для плавания и в особенности для зимовки в Арктике. Мы не ошиблись, Транзе с нами не идет.

Вместе с Бегичевым мы пошли к стоянке оленей. Норвежцы во главе со Свердрупом тепло нас провожали. С некоторыми из них мы успели подружиться, на прощанье обменялись подарками. Янсен, с которым я кузнечил, подарил мне нож личной работы в оправе из оленьего рога, а я ему – ленточку с надписью «Вайгач».

Когда подошли к стоянке оленей, инородцы часть из них запрягли в нарты, и мы тронулись в наш далекий, по сути дела, кроме инородцев, никем не хоженный путь.

*4 июля, суббота.*

Сегодня подошли к реке под названием Лидия<sup>[253]</sup>. Никифор Алексеевич Бегичев рассказал нам, что эту реку он открыл, когда шел к «Эклипсу», и назвал ее именем своей дочери. От «Эклипса» до реки Лидии верст 60. Переправа через реку заняла у нас часа 3. Мы переходили реку вброд в указанном нам Н. А. месте. Олени переправились вплавь. Река в это время года многоводная, местами глубокая, вода очень холодная. После переправы стали на дневку.

*5 июля, воскресенье.*

Делаем вторую дневку у реки Лидии. Дневка вызвана тем, что Бегичев ушел в тундру искать партии оленей с Кузнецовым. Видимо, отсутствие этих оленей его беспокоит, на имеющееся количество оленей он положиться не может. Наши олени отдыхают, пасутся. Нас очень интересовало, почему инородцы в тундре ездят на оленях не прямо, а делают какие-то зигзаги. Мы узнали, что делают это они для того, чтобы полозья нарт скользили в направлении, как лежат мох и трава. Оленям легче тащить нарты, но из-за этого пройденное расстояние удлинится на 20–25 процентов.

*6 июля, понедельник.*

Шли вверх по берегу реки Лидии. Бегичев – настоящий следопыт. По одному ему известным приметам он нашел место, где переправилась через Лидию партия Кузнецова. Подошли инородцы, внимательно осмотрели признаки, указанные Бегичевым, и утвердительно покачали головами. Значит, мы разошлись со стадом оленей, которое ведет Кузнецов. Здесь у нас дневка.

*7 июля, вторник.*

Сегодня сделали верст 25. Олени здорово устают. Поближе познакомились с Никифором Алексеевичем Бегичевым. Он оказался очень симпатичным человеком, хорошим рассказчиком, а порассказывать ему есть о чем, бывалый человек. С грустью рассказывал он о плавании на «Заре», о Толле, о походе на остров Беннетта. Он неутомимый ходок. Придем на дневку, а он еще пошагает куда-то в тундру поохотиться.

Порядок нашего похода такой: после дневки инородцы, неторопливо покушав, а главное, попив чаю, начинают с помощью собак загонять разбредшихся оленей в загон из установленных полукругом нарт. Инородцы издают гортанные выкрики и, как нам кажется, делают какие-то знаки собакам, и те гонят в загон именно того оленя, которого им называют или указывают. Мы в это время укладываем на нарты свои пожитки. Иногда оленей, предназначенных в упряжку, инородцы ловят, выбрасывая очень ловко своего рода лассо, или, как они его называют, маут. После запряжки они опять пили чай, курили, их женщины убирали чумы, а мы в это время с Н. А. уходили вперед. Верст через 10 инородцы нагоняли нас, опять делали остановку, курили, иногда перепрягали уставших оленей. Курили инородцы листовой махорочный табак, пампушку. Мы пытались этот табак курить, но это дрянь ужасная.

*14 июля, вторник.*

Идти стало почему-то труднее. Н. А. говорит, что мы вышли на отроги хребта Бырранга. За прошедшие дни пересекли много всяких речушек и ручьев, некоторые из них были очень полноводные. Обошли также несколько довольно больших озер. От озера к озеру идут целые стада гусей, иногда по несколько тысяч штук. Именно идут, старые полиняли, а молодые в пуху, но и те и другие лететь не могут. Над этими бредущими стаями гусей кружат большие белые совы, выбирают себе добычу и тут же, усевшись на камень, терзают ее. Мы тоже начали охоту на гусей. Пожалуй, это не охота, мы просто их ловили. Мясо вкусное, но плохо, что у нас кончились сухари. Часть сухарей, взятых нами уже на «Вайгаче», покрылась плесенью и в еду не годится. Да, плоховато без хлеба.

Олени очень устают. Первый признак, что олень устал, – это высунутый язык; чем больше олень устал, тем длиннее у него высунут язык. Видели интересную сцену, как почти белый волк гнал оленя. Олень, видимо, бежал уже долго, высунутый язык болтался. Волк бежал за ним мелкой рысцой, на расстоянии сажень 300. Один из инородцев, внимательно посмотрев в сторону бегущих оленя и волка, сказал нам, что оленю скоро конец. «Тот камень ходить будет, – указал на виднеющийся вдали хребет, – там волк кушать будет». Мы спросили, почему по оленю никто не стреляет, и получили ответ, что он худой, а может, больной, потому что одиночка.

*17 июля, пятница.*

Странная тундра. Это совсем не та тундра, как я ее себе представлял по учебнику географии. Вот целая гора сползающего большими листами, размером в 3–4 классных доски, графита. Вот какая-то речушка, а в ее невысоком, осыпающемся берегу виден слой обнаженного медного колчедана. В другом месте, прямо на поверхности, видны слои угля. У какой-то другой речонки набрали на куски клыка мамонта. Я с помощью Володи Косолапова имеющимся у меня ножом, подарком Янсена, отделил кусок клыка и начал на стоянке мастерить из него крестик. Встречаем все больше и больше стад передвигающихся от воды к воде гусей, и гусяного мяса у нас в достатке. Кроме сов, за гусями охотятся грязно-желтовато-коричневые песцы с явно выраженным крестом на спинке. Охота для них обильная. Некоторые из них после сытной еды нежатся на солнце и отбегают только тогда, когда мы подходим к ним очень близко. Мыши так и

снуют. Как-то задержались у одного большого озера, оно кишит рыбой. Тундра живет, лето есть лето и здесь. Никифор Алексеевич все чаще уходит в сторону. Он, по-видимому, обеспокоен тем, что наши олени устают, и уходит в тундру в надежде встретить инородцев со стадами оленей.

*18 июля, суббота.*

Наконец-то Н. А. успокоился. Сегодня после ухода с дневки еще издали заметили чумы и около них большое стадо пасущихся оленей. Собаки, охранявшие оленей, с лаем бросились на нас. Из чумов вышли инородцы, их жены, дети. Нам бросилось в глаза, что даже дети, и мальчики, и девочки возрастом не более 8–9 лет, все с трубками, все курят. Н. А. сказал, что это стадо Авамского старосты, или, как его здесь называют, князя Катадо. Сам он стоит где-то здесь недалеко. Инородцы передали Н. А., что в устье реки Тореи нас ждут лодки. Взяли новых оленей и пошли к основной стоянке Катадо.

После сообщения о том, что у устья Тореи нас ждут лодки, авторитет Н. А. среди наших ребят сильно возрос. Откровенно говоря, мы относились ко всему тому, что нам говорил Н. А., с некоторой осторожностью. Еще раньше он, видимо, подбадривая нас, говорил: «Ну что, морячки, надоело топать? Ничего, дойдем до устья Тореи, там будут ждать лодки, и поплывете по Пясине». Он говорил, что лодки доставит с реки Дудыпты какой-то Семен Дураков, которого он послал туда еще в начале июня.

Отсутствие сухарей тоже имело немаловажное значение, имевшиеся у нас галеты, взятые с «Эклипса» в небольшом количестве, не могли заменить нам сухари. Русский человек воспитан на хлебе, в деревне мать вместо соски сует младенцу в ротик пережеванный хлеб, завернутый в тряпочку. Н. А., учитывая нашу тоску о хлебе, подбадривал нас, говоря, что когда он шел к «Эклипсу», то у устья Тореи оставил у самоеда или тунгуса Дейко или Декамо запас провизии, в частности, сухари и дрова. Дрова для нас – это очень серьезный вопрос. Взятый запас керосина быстро иссякал, примусами мы пользовались, только чтобы готовить кипяток для чая, а готовили, в частности, варили гусей, на кострах из тальника. Больше никаких растений, годных для костра, если не считать крошечных березок, здесь нет. Сбор тальника занимал у нас много времени: он растет здесь не зарослями.

*19 июля, воскресенье.*

Дневка у стоянки Кападо. Здесь несколько чумов. Женщины, дети и много собак. Из чума вышел уже пожилой человек, в хорошо, красиво разукрашенной одежде из оленьих шкур, с большой медалью, или, вернее, знаком, какой у нас в России носят старшины волостей при исполнении служебных обязанностей. Он очень приветливо, по-дружески встретил Н. А. и с достоинством приветствовал Александрова и Гельшerta, пригласил их к себе в чум к чаю. Он сносно объяснялся по-русски. Здесь дневка. Н. А. пошел на охоту. Я и Степа Глазунов, получив согласие Бегичева, с разрешения Гельшerta отправились с ним. Шагает он легко, быстро, мы еле поспеваем за ним. Он все время пристально осматривает местность. Где-то на горизонте заметил несколько точек. Велел нам остаться, не двигаться, а сам, часто приседая, пригнувшись, стал обходить замеченных им оленей. Спустя полчаса мы услышали выстрел, пошли на него и наконец увидели четырех оленей, промчавшихся вихрем с закинутыми на спину рогами. Подойдя, увидели такую картину; Н. А. высасывал мозг из голенной кости, от нее шел пар и сочилась кровь. Улыбаясь, Бегичев предложил и нам, говоря, что это очень вкусно. Он настоящий инородец. Патроны здесь, видимо, зря не тратят. Мы осмотрели убитого оленя: пуля прошла через голову.

Обратно к стоянке пошли другим путем и набрали на целые груды оленьих костей и рогов. Н. А. объяснил нам, что это остатки от массового падежа оленей, пораженных чумой, что вот какой-то самоед или тунгус был богат, гонял стада своих оленей – и сразу стал бедняком.

Пришли к стоянке. Один самоед на нартах уехал за убитым оленем. Н. А. говорит, что мясо дикого оленя вкуснее и нежнее, чем домашнего.

*20 июля, понедельник.*

Стоим у устья реки Тореи при впадении ее в Пясину. Недалеко еще одна речка – Луктах, на ее берегу чум самоеда Дикамо. Здесь же те самые четыре лодки, о которых говорил Н. А., и так называемый склад провизии. Основная провизия – это сухари. Но, боже мой, чего только нет в этих сухарях – огрызки разных порошков, ломаные баранки, куски белого и черного хлеба большой давности, сухарей как таковых что-то мало видно. Есть вяленая и сушеная рыба, некоторое количество кускового сахара, плиточный чай и неизменная пампушка. Спасибо и на этом, мы народ непривередливый.

Кое-кто из нас побывал в чуме Дикамо. Нужно сказать, что в чуме было довольно опрятно, никаких специфических запахов. В одном углу я заметил небольшую икону Николая Чудотворца и тут же рядом целый набор всяких, видимо, самодельных, божков из кости, дерева и рога. На шее Дикамо модный медный крест. Он был очень любезен и усиленно угощал нас крепким чаем, налитым в не совсем опрятные банки из белой жести.

В чуме много шкур, он разгорожен пологом из шкур, за ним женщины и дети, но никто из них во время нашего посещения не выходил. Пол чума застлан шкурами. Из-за полога по шкурам выполз полуголый

мальчонка лет полутора, с очень кривыми ногами, и прямо направился к Саше Попову. Мы сначала не поняли – почему именно к нему, оказывается, на нем был бушлат внакидку, а на нем блестели надраенные пуговицы. Мальчонка как зачарованный смотрел на эти пуговицы и тянулся к ним ручонками. Дикамо зашипел на него и оправдывался: «Сама малый». Саша тут же оторвал две пуговицы и дал малышу, а тот немедля уполз за полог, там начались ахи, вздохи и шумная возня.

Дикамо, видимо, по этим местам человек богатый. Мы обратили внимание на пасущиеся невдалеке стада оленей, принадлежащие ему. Когда они передвигаются, то от ударов копыта о копыто раздается характерный звук вроде барабанной дроби. Кто-то из нас спросил Дикамо, сколько у него оленей. Он посмотрел вдаль, в сторону передвигавшихся оленей, развел руками и, видимо, не найдя другого определения количества, ответил: «Как комары». Мы поняли, что много, и действительно их было много. Каждое стадо охранял пастух, восседавший на каком-то, особой породы, олене темной окраски, очень рослом. Таких оленей у него много, как нам сказали, это особая, очень ценная порода тунгусских оленей для верховой езды. Кроме пастуха, каждое стадо охраняет 5–6 штук собак, умело подгонявших к стаду отбившихся оленей.

Часть ребят приступили тут же к приведению в порядок лодок. Лодки поделили – две «таймырцам», две нам. Лодки небольшие, довольно старенькие, двухвесельные, управление веслом с кормы. Пройти на них вверх по Пясине нам предстоит верст 200 до какой-то речки Агапы.

*21 июля, вторник.*

Прощались с Н. А. Бегичевым. Прощание было теплое, полное признательности и благодарности. Мы хорошо понимали, что то, что сделал для нас Бегичев, его неутомимая энергия, умение ориентироваться в тундре для выбора дороги наиболее короткой и сносной для перехода, умение подбодрить людей и вселить в них уверенность, что все будет хорошо, стоили большего, чем наша признательность и искренняя благодарность. В меньшей мере понимало это и наше начальство. Мне кажется, что лейтенанту Гельшерту не под силу было бы без Бегичева провести нас по этому нехоженному никем до нас, за исключением Бегичева, пути. Хотя формально начальником партии считался Александров, как старший по чину, фактически ответственность за обе команды после «Эклипса», где остался Транзе, морально нес Гельшерт. Думаю, что сами мы, без Бегичева и инородцев, которые с ним были, без наличия той организации перехода, без их знания тундры и людей тундры, не сумели бы преодолеть сравнительно легко и без потерь этот нелегкий путь. Поблагодарили мы сердечно и инородцев, которые с ним были: Чуту, Сундате, Юрку, Конде, Мунгу и других. Добрые, сердечные, с первобытным пониманием некоторых вещей люди. Лейтенант Гельшерт на прощание подарил Н. А. Бегичеву свое охотничье ружье. Бегичев и часть инородцев идут обратно к мысу Вильда, другая часть инородцев идет на оленях с нашим мертвым грузом до места встречи у устья Агапы.

*22 июля, среда.*

Вчера и сегодня идем на лодках вверх по Пясине. Хорошая река, местами очень глубокая, но извилистая. Держимся близко к берегу. Берега унылые, ни одного деревца или даже кустарника. Часть ребят часто сходит на берег и идет пешком. Лодки небольшие, и в них всем неудобно. Вот если бы вниз по течению, было бы хорошо, а то вверх на веслах нелегко, но все же лучше, чем пешком. Часто вспугиваем уток, казарок и еще каких-то водоплавающих птиц. Один раз с берега в тундре видели стадо оленей, это дикие олени, т. к. никаких признаков человеческого жилья не видно, хотя, по всей вероятности, где-то в тундре кочуют со своими стадами инородцы, держась таких мест, где есть хорошие подножные корма, мох-ягель. У реки его нет, тут кое-где даже заболоченные места.

*26 июля, воскресенье.*

Вот мы у конечной цели нашего лодочного перехода – устья реки Агапы. Здесь становище какого-то тунгуса и так называемый склад провизии, оставленный Бегичевым. Провизия такого же качества и в таком же ассортименте, как и на складе у Тореи. По-видимому, Н. А. ничего лучшего в этих местах получить не мог. Мы уже свыклись, примирились с нашим питанием, целиком переключившись на гусятину и оленину, даже наши желудки приспособились к этой пище. За время похода никаких происшествий не случилось, все здоровы, вот только Александров как-то размяк и даже похудел.

У Агапы мы застали и инородцев с оленьими упряжками. Погода на лодочном переходе по Пясине нам благоприятствовала, хотя несколько раз шел дождь, даже с снегом и небольшой грозой. Наш фельдшер Мизин на дневках, да и часто сходя с лодки на берег, как и раньше, в дороге до Тореи, все собирает травки, мхи, цветы, их тут стало больше, и они многообразнее. Наши ребята, в основном народ простой, видимо, жалея его (уж очень он хилый), не разделяют его энтузиазма по его ботаническим сборам и даже за глаза поругивают его. Да и в самом деле, ему приходится беспрерывно нагибаться. Между прочим, он внес в наш однообразный рацион питания, как приправу к гусям, которых мы варим, какую-то траву, похожую по виду и вкусу на репчатый лук, даже с маленьким подобием луковицы. Ребята ему очень благодарны за это, т. к. с этой приправой гусятина стала значительно вкуснее.

*2 августа, воскресенье.*

Прошел месяц, как мы ушли с «Эклипса». От Агапы двигаемся довольно быстро. Если раньше наше движение почти строго было на юг, то от Агапы мы резко повернули на запад. Шли сначала вдоль Агапы, на второй день отвернули. Тундра здесь значительно влажнее, чем в тех местах, где мы шли раньше. Все больше появляется растительности, есть даже заросли тальника, часто попадаются, правда, все еще чахленькие, березки. Олени с нартами бегут здесь легче, не так устают. Мизин, Шохин, Александров все чаще на нартах. Проехали и прошли мимо нескольких стойбищ инородцев-долган. Мы, как и прежде, делаем дневки, а передвигаемся в ночное время, хотя в 2 часа солнце уже довольно высоко. Делали дневку около какого-то стойбища долган. Некоторые из них сносно говорят по-русски. По их словам, до Гольчихи осталось дней пять пути. Если это так, то хорошо. Все же мы порядком устали.

*6 августа, четверг.*

Вот и он, могучий Енисей. Пришли мы сюда 6 августа, в четверг. Не думал я, да и другие из нас, что нам когда-либо придется побывать здесь, да еще придя чуть ли не от мыса Челюскин.

Разбили палатки чуть ли не на самом отлогом берегу Енисея. Другой берег, видимо, высокий, так далеко, что кажется только черной массой. Енисей здесь тихий, но течение быстрое. Невдалеке от нас несколько юрт долган, у них есть лодки, имеются у них и олени, но занимаются они и рыбной ловлей с очень примитивными снастями.

Немного поодаль от нас расположены дом и хозяйственные постройки какого-то промышленника, а больше торговца Прокопчука. Здесь есть еще несколько русских. Говорят, что Прокопчук – бывший жандарм, чем-то провинившийся и сосланный. Судя по его хозяйству, обосновался он основательно, а дела его идут хорошо. Мы видели его склад с пушниной, приготовленной к отправке. Может быть, в этой пушнине была часть и его трудов по добыче, но, судя по тем разговорам, которые мы здесь вели с местными обывателями, львиная доля падала на результат меновой торговли, в которой и водка, очень низкого качества, но пользующаяся большим спросом у инородцев, занимала не последнее место.

Живем в палатках в ожидании парохода сверху, который должен доставить нас в Красноярск. Говорят, что где-то вверху у берегов Енисея горит тайга и это якобы причина, что пароход будет не скоро. До одури спим и обедаем молодой олениной. Изредка ловим рыбу, очень крупную, запекая ее в горячей золе, – вкусно, питательно. Хорошее питание, правда, с хлебом тут туговато, сон, воздух, да какой воздух, в особенности когда ветерок потянет с того высокого берега, – все это хорошо действует на здоровье ребят. Заметно все окрепли, поправились, а некоторое даже раздобрили. Даниленко даже стал ходить вразвалку, а спит он как сурок на зимней спячке.

В палатках после еды, сна нескончаемые разговоры о пройденном пути, о «Таймыре» и «Вайгаче». «Таймырцы» заходят к нам, мы идем к ним. Промывают косточки начальства, критикуют его действия в плавании. Некоторые склонны считать, что положение, в котором оказались «Таймыр» и «Вайгач», да и сама зимовка судов, совершенно не подготовленных к ней, целиком лежат на ответственности начальника экспедиции. Как довод приводилась непонятная медлительность в выполнении целевого задания экспедиции в плавание 1914 г., бесцельный заход «Таймыра» в Анадырь, его поход к предполагаемому местонахождению Земли Санникова, промерные работы у открытых в 1913 г. островов. Обмен мнениями по этому вопросу, переходящий иногда в ожесточенные споры, иногда очень трезвые и объективные голоса и за, и против некоторых отрицательных, по мнению некоторых, действий начальства продолжаются часами. В одном вопросе мнения почти сходятся: для возможной зимовки экспедиция была подготовлена никудашно. Такое почти общее мнение – результат сравнения того, что мы видели на «Эклипсе», и того, что было у нас. В свете этих разговоров обсуждаем и возможное положение и состояние «Таймыра» и «Вайгача». В особенности «Таймыра», который пострадал, по рассказам «таймырцев», основательно.

Все сходится на том, что если, не дай бог, придется им еще зимовать, то такая зимовка кончится для некоторых трагически. Нельзя не обратить внимания в этих разговорах, что все «вайгачцы» с теплом вспоминают Неупокоева и Арнгольда. Да, еще зимовка для последнего была бы большим испытанием, уже в ту зимовку он еле выкарабкался, плох был совсем.

Если можно так сказать, подводим итог и нашего пешего перехода. Есть и такие, которые сомневаются в его целесообразности, приводя в доказательство такой довод, что в случае тяжелой ледовой обстановки в 1915 г. суда все равно с имеющимся запасом продовольствия и угля зимовать не смогут, что нужно было оставаться всем и уж если рисковать, то всем, а уходить, то тоже всем. Странно, что в словах о нашем пешем походе, о действенных ролях в нем Гельшперта, Транзе и в особенности Бегичева сквозят скептические нотки. Некоторые не верят в болезнь Транзе и считают, что то, что он остался на «Эклипсе», было сделано в пику начальнику, что если бы он действительно был больной, то его бы не отправили с такой болезнью в такой поход, где от ненормального питания болезнь могла только обостриться. Что же касается начальника пешей партии Александрова, назначенного начальником, как

старшего по чину, то ребята совершенно правильно, отдавая должное ему как покладистому и не плохому человеку, упрекают его в том, что у него не хватило мужества оценить свои способности для роли начальника похода и тактично отказаться от такой роли. Откровенно говоря, в походе он основательно раскис. Шедший пешком бывший моторист-механик самолета Федя Смирнов, вначале опекавший его, стал постепенно от него отдаляться, и опека над Александровым всецело перешла к матросу «Таймыра» Елехину<sup>[254]</sup>. Нужно было видеть и наблюдать их взаимоотношения, дошедшие до того, что, когда Елехин отходил от него, Александров, бредя один, кричал Елехину: «Елоша, что ты меня оставляешь?» Тот кричал ему: «А что ты, вашескородие, ползешь, иди быстрее!» Такие диалоги вызывали улыбки у шагавших матросов. Ребята совершенно правильно отмечали роль Александрова в походе как начальника, видя в нем только помеху действиям Гельшерта. Последний и на переходе до «Эклипса», и далее в тундре мог, пожалуй, служить примером выдержки, понимания обстановки и отношения к нам, нижним чинам. Можно сказать, что он делил с нами трудности похода как равный, хотя мы понимали, что даже на этапе от «Эклипса» до Тореи, когда с нами был Бегичев, вся ответственность на переходах лежала на нем.

Уже здесь, на стоянке у Енисея, когда фактически наши пешие мытарства кончились, касаясь роли Бегичева в организации нашего перехода и так называемых складов провизии, организованных им на пути его следование к «Эклипсу», поползли слухи среди матросов, часто общавшихся с жителями Гольчихи, вероятно, под влиянием разговоров, которые они здесь слышали о нем, а это были подчас нелестные для него разговоры, могли быть вызваны чувством зависти к нему, к его успехам, к его авторитету в тундре. Стали слышны и такие разговоры, что Бегичев – такой, чуть ли не хищник Севера, как те, кто наживается на темноте инородцев, и что он больше торговец, чем промышленник, что его авторитет среди инородцев – это не авторитет, а отношение, порожденное чувством страха перед ним и зависимости от него. Что, наконец, и организация пешего перехода – это не больше чем выгодная коммерческая сделка, где на долю инородцев за их труд и оленей достанутся гроши, а львиная доля достанется ему, что организованные им склады с их ассортиментом и качеством ничего не стоят и тоже принесут ему только прибыль.

Я и многие другие возмущались такой трактовкой и оценкой роли Н. А. Бегичева в организации нашего перехода и непосредственного участия в нем, в особенности нас возмущала характеристика Бегичева, напетая, видимо, его завистниками и недоброжелателями. Нет, не такой человек Бегичев! Шагать, перенося трудности и лишения, тысячи верст по неизведанной тундре. Метаться по тундре от стойбища к стойбищу, собирая оленей, подобрать людей, которые делили с ним эти трудности без ропота, неукоснительно выполняя его задания, вроде такого, как доставка лодок с какой-то реки Дудыпты в устье Тореи за сотни верст. Нет, это на одном чувстве зависимости или страха перед ним не сделаешь. И не видели мы этого страха, когда на нашем пути встречался он с Дикамо и в особенности с маститым Касадо. Так встречаются только люди, уважающие друг друга, знающие цену человеку в условиях тундры. А эту цену он, видимо, в глазах и мнении коренных жителей тундры, а не каких-то проходимцев и случайных людей, заслужил.

Да и вся прошлая жизнь Никифора Алексеевича говорит за то, что это цельный, самобытный человек. Мы уже успели и ранее кое-что слышать о нем, и о походе на «Заре», и о походе к острову Беннетта, и о его походах в тундры к океану. Все эти рассказы говорили только в его пользу и полностью исключали наветы и охаивания его завистников и недоброжелателей<sup>[255]</sup>.

*20 августа, четверг.*

Молва по тундре бежит как по радиотелеграфу. Мы от долган узнали радостную, взволновавшую нас весть – в Диксон пришли «Вайгач» и «Таймыр». Сколько тут было радости! В Диксон пошла лодка с долганями, они повезли на наши суда письмо нашего начальства о переходе<sup>[256]</sup>. Некоторым не терпится, и они готовы хоть сейчас двинуться к Диксону. Скептики, отрицательно оценивавшие целесообразность нашего перехода, ходят, задрыв носы. Видите, мол, мы были правы, зачем мы столько мучились. Всем хочется скорее на свои суда. Пошел четвертый месяц, как мы их оставили.

*23 августа, воскресенье.*

С шумом, криками «ура» в палатку вбежали ребята – к нам пришел «Вайгач». Спустя несколько времени мы все уже на «Вайгаче». «Таймырцам» не терпится к себе.

3 сентября 1915 г. мы уже были в Архангельске. В своих письмах своим родителям я писал, что полон гордости за себя и товарищей по плаванию, что нам привелось быть участниками, впервые в истории мореплавания, перехода Ледовитым океаном с востока на запад, и еще большим чувством гордости за тех, с кем мне пришлось проделать долгий, нелегкий, утомительный путь по льду Ледовитого океана от островов Фирнлея до мыса Вильда и чуть ли не тысячекилометровый путь по неизведанной, нехоженой тундре от мыса Вильда до Гольчихи на великом Енисее.

Я был полон чувства гордости за своих товарищей – военных моряков, вписавших еще одну славную страницу в историю русского военного флота, совершивших подвиг не в огне сражений, под грохот орудий, а на мирном поприще умножения славы своей Родины.

Воспоминания об этом плавании, зимовке и пешем переходе, людях, с которыми я делил горести и радости пережитого, до конца моих дней останутся у меня в памяти<sup>[257]</sup>.

## Доклады участников экспедиции ГЭСЛО

**Б. В. Давыдов**

### Плавание и работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1911 г.<sup>[258]</sup>

Можно с уверенностью сказать, что в настоящее время вопрос об исследовании наших северных побережий все глубже и глубже интересует наше общество. Все больше и больше пробуждается интерес к этим суровым окраинам нашего отечества, вполне последовательно вызывая желание ознакомиться с тем, что уже сделано на берегах Северного Ледовитого океана и что еще предстоит там сделать. В настоящей статье я, совершенно выпустив исторический обзор всех производившихся работ, позволю себе в общих чертах указать на их результаты и постараюсь выяснить, что остается еще сделать для изучения в гидрографическом отношении нашего Северного морского пути. Далее я познакомлю читателя с плаванием и работами Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в минувшем, 1911 г., причем попутно сделаю краткий очерк Чукотской земли, по берегам которой нам пришлось плавать.

Северный Ледовитый океан омывает побережья Европейской и Азиатской России от Белого моря до мыса Дежнева на протяжении около 3600 миль. Работами гидрографических экспедиций полковников Вилькицкого и Дриженко<sup>[259]</sup> часть этого огромного пространства от Белого моря до устья реки Енисей теперь уже вполне основательно изучена; берег здесь правильно положен на карту, и имеется надежный промер, обеспечивающий безопасность плавания в район производившихся работ; наблюдениями над распределением льдов и течениями вынесено убеждение о полной возможности навигации из Европы в Енисей и Обь. Таким образом, в этом районе гидрографические работы надо считать законченными. Совсем не то приходится, к сожалению, сказать про берега Сибири, лежащие к востоку от Енисея.

Обратившись к длинному перечню всех бывших ранее наших северных экспедиций, сопряженных с громадными лишениями, неустрашимостью и, скажу больше, доблестью их участников, увидим, что все они, дав богатый научный материал по изучению нашего Севера, сравнительно немного сделали в гидрографическом отношении. Причина этого для морских экспедиций вытекала из преследовавшихся ими специальных задач, не позволявших участникам уделять достаточно времени на гидрографические работы. Сухопутные же экспедиции при наличии систематической съемки берега, как то было в последнее время, были, конечно, лишены возможности собрать какой-либо материал по промеру прилегающих частей Северного Ледовитого океана. Таким образом, почти на всем протяжении от устья реки Енисей до мыса Дежнева наши карты в недалеком прошлом, а местами и в настоящем, опирались и опираются лишь на некоторое число отрывочных астрономических определений и показывают почти полное отсутствие промера. [...]

Минувшим летом [1910 г.] эта экспедиция [ГЭСЛО] выполнила обследование берега от мыса Дежнева до реки Колымы. Программой плавания настоящего года положено продолжение работ до реки Лены, и единственной необследованной частью побережья останутся, таким образом, лишь берега Таймырского полуострова.

Окончанием изучения этого последнего как с суши, так и с моря будет выполнена большая трудная задача, вырешится самая возможность плавания нашим Северным путем, а материалы, собранные экспедициями, позволят оградить это плавание от возможных случайностей, обеспечив как необходимыми общими указаниями, так, равно, снабдив и надежными данными в смысле его безопасности.

Предпослав эти общие соображения, перейдем теперь к Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. [...]

В 1910 г. выход экспедиции на работы последовал крайне поздно. Лишь 17 августа окончание производившегося частичного ремонта котлов позволило ей, наконец, выйти из Владивостока. Этим, конечно, вполне объясняется и малая продуктивность ее тогдашних работ, что становится особенно ясным, если сделать простое сопоставление.

Действительно, в 1910 г. экспедиция вошла в Ледовитый океан лишь 8 сентября, т. е. как раз тогда, когда в минувшем году она из него вышла.

К сожалению, и в 1911 г. капитальный ремонт котлов был тоже произведен со значительным запозданием, позволив экспедиции выйти на работы лишь 22 июля. Чтобы избежать неприятного плавания бурным Охотским морем, было решено идти Сангарским проливом и, выйдя в Тихий океан, продолжить дальнейшее плавание на север, следуя по восточную сторону Курильской гряды в 50-мильном расстоянии от нее. С выходом из Владивостока начались регулярные гидрологические и метеорологические наблюдения, причем особое внимание обращалось на измерение поверхностных температур моря. Не говоря уже о том, как необходимы науке эти данные, будет справедливо сказать и о значительном интересе подобных работ. В самом деле, непрерывным измерением температуры моря легко устанавливаются границы теплых и холодных течений, пересекаемых курсом корабля. Чтобы не быть голословным, приведу несколько примеров.

Вы выходите летом из Владивостока. В море почти всегда туман как прямое следствие прохождения теплого воздуха над сравнительно холодной струей воды, идущей из Татарского пролива вдоль берегов Приамурья. Наблюдениями устанавливается температура в +10–11 °С.

По мере удаления от наших берегов на расстояние 50–60 миль туман пропадает, температура воды поднимается до +15 С, продолжая медленно и постепенно увеличиваться до берегов Японии, где благодатное течение Куросиво имеет температуру +18–19 С. Плавание это своими переходами от туманной пасмурной погоды к ясному чистому небу в связи с все увеличивающейся температурой воды очень характерно.

Гораздо более резкие и быстрые изменения температуры приходилось наблюдать при плавании вдоль Курильской гряды; здесь с +10–11 С температура внезапно падала до +5–6 С. Объясняется это ветками холодных течений из Охотского моря в Тихий океан. Плавание в это время года здесь чрезвычайно неприятно, т. к., кроме значительно пониженной температуры воздуха, приходится идти в густейшем тумане.

Одним из неприятных, но, к сожалению, неустранимым обстоятельством является отдаленность нашего опорного пункта – Владивостока – от входа в Ледовитый океан. Приходится совершенно непроизводительно проходить около 2700 миль в один конец, прежде чем приступить к работам на месте. Обычно на этот переход тратится 12–13 суток, а в случаях свежей погоды – и более.

Таким образом, экспедиция лишь 5 августа пришла в бухту Эмма залива Провидения, где застала ожидавший ее с запасами угля и воды транспорт «Аргунь» и пароход Добровольного флота «Колыма». Через четыре дня были пополнены запасы угля и воды, произведены астрономические наблюдения, и транспорты вышли для дальнейшего следования. В Ледовитый океан вышли 11 августа и стали на якорь по северную сторону мыса Дежнева напротив селения Уэлен.

Здесь, мне кажется, будет своевременным сказать несколько слов об инородцах, заселяющих Чукотскую землю и берега Ледовитого океана.

Во время плавания нам сравнительно часто приходилось соприкасаться с местными жителями как при поездках на берег для разного рода наблюдений, так и принимая их у себя в качестве гостей. Господствующей народностью здесь являются чукчи, разделяющиеся в силу чисто экономических причин на кочевых – оленных и оседлых – собачьих, или же морских чукчей. Первые, как показывает и само их название, занимаются оленеводством и, в силу достаточного числа голов в стаде, являют собой верх чукотского благополучия. Если, в силу ли падежа оленей или по каким-либо другим причинам, оленный чукча лишается своего стада, то так же неминуемо превращение его в оседлого – морского, ибо только на берегу моря он в состоянии тогда найти себе пропитание.

Чукчи – народ воинственный; фактически до сих пор они никем еще покорены не были; наше русское влияние на них ничтожно, а в экономическом отношении они почти всецело зависят от американцев, снабжающих их всем необходимым. Вот в этом последнем вопросе хотелось бы пожелать и сделать многое; ведь вся эта громадная территория принадлежит России, и в наших же интересах стараться упрочить здесь свое влияние. Сделать это можно лишь открытием торговых сношений с коренными обитателями этого края – чукчами; природные богатства Чукотской земли значительны и вполне обеспечат вывоз, а предметы ввоза сами собой напрашиваются даже из того незначительного соприкосновения с чукчами, каким было наше. Это чай, сахар, табак, сухари, некоторые сорта мануфактуры и посуда. По мере удаления от мыса Дежнева к западу чукотские селения становятся все более и более редкими, переходя за Колючинской губой уже в отдельные, расположенные кое-где по береговой черте юрты. Равным образом с удалением от американского берега уменьшаются благосостояние, обеспеченность продовольствием и развитие чукчей. К нам они относились всегда доброжелательно, зачастую помогая при разгрузке шлюпок; наши береговые работы их, по-видимому, очень интересовали, как возбуждали большое любопытство и суда экспедиции, куда они являлись при всякой к тому возможности. Много, много можно было бы еще рассказать об образе жизни, обычаях и



правах этих обитателей нашего Крайнего Севера, да это заведет меня слишком далеко, и я отклонюсь от прямой цели своей статьи.

Итак, вернемся к экспедиции, вспомнив, что 11 августа она вошла в Северный Ледовитый океан и в ожидании более благоприятной для производства работ погоды остановилась по северную сторону мыса Дежнева. На третий день стоянки наши ожидания увенчались успехом, и 13 августа рано утром мы снялись с якоря. Напомню еще раз, что одной из основных задач экспедиции является ведение морской съемки, опорными пунктами для которой служат места астрономических наблюдений. Нужно ли поэтому говорить, с каким напряженным вниманием приходилось следить за состоянием изменчивого, крайне скудного яркостью северного неба? С рассвета и до наступления темноты транспорты обыкновенно были на ходу, становясь ночью на якорь. Во время этих остановок делались астрономические и магнитные наблюдения и определялись направления и скорости течения. Съемка производилась в строе пеленга<sup>[260]</sup>; ближайшим к берегу шел «Таймыр» с работами по ведению основной описи и более частым судовым промером; «Вайгач» делал параллельный галс, получая таким образом вторую, более удаленную от берега линию глубин. Такое распределение работ позволяло сразу приблизительно судить о рельефе дна океана с тем, чтобы в подозрительных случаях на обратном пути произвести дополнительные обследования. От мыса Дежнева до мыса Сердце-Камень берег высокий и обрывистый; отроги высот, лежащих внутри материка, здесь близко подходят к береговой черте. В дальнейшем характер берега резко меняется; возвышенности уходят все дальше и дальше от моря, а берег становится песчаным, низким и изобилует лагунами, по-видимому, не изменяясь с переходом в Колючинскую губу. Нельзя сказать того же про западный берег последней: он, кажется, довольно высок и в северной своей части оканчивается высоким скалистым мысом Онман. При подходе к последнему было обнаружено счислением значительное несоответствие имевшейся у нас карты с действительностью. Эта несогласованность была окончательно выяснена на обратном походе, когда на этом мысу были произведены астрономические наблюдения. Оказалось, что он должен быть перенесен по долготе на 28 миль (т. е. почти на 50 верст) к западу. За мысом Онман весь дальнейший берег до мыса Кибера, за редкими исключениями, тоже невысок. Горы здесь переходят в холмы с очень пологими склонами к морю, берег низкий, лагунного характера. Первая наша встреча со льдами произошла 15 августа недалеко от мыса Северного; здесь трое суток пришлось идти в разбитом льду, мало мешавшем плаванию. Только у самого мыса Северного лед стал настолько густым, что заставил нас отойти несколько дальше от берега. На очень многих льдинах лежали целые стада моржей, которые подпускали нас довольно близко, а потом, вдруг испугавшись, бросались в воду. Смешно было видеть, как эти громадные звери неуклюже скатывались в воду, где они ловкими и сильными движениями быстро отплывали от корабля.

За мысом Северным нас застиг очень сильный W-й [западный] ветер, и пришлось выдержать довольно беспокойную якорную стоянку. Всю ночь на канат наваливались льдины, которые приходилось сталкивать, давая ход. После этого шторма, задержавшего экспедицию на двое суток, весь лед отогнало от берега, и в дальнейшем нашем плавании до Колымы мы больше его не встречали. 19 августа днем экспедиция подходила уже к мысу Кибера, а поздно вечером того же дня, обогнув мыс Шелагский, суда стали на якорь в Чаунской губе. На следующий день «Вайгач» по приказанию начальника экспедиции сделал галс на север с целью наблюдения за льдами; последних не оказалось даже в 30 милях от берега. На обратном пути им был встречен пароход «Колыма», шедший уже к Дежневу. 21 августа продолжали плавание; при проходе мимо острова Аян обнаружен большой скачок в глубинах с 4½ сажень до 27. Промерным галсом на обратном походе удалось установить, что остров Аян дает к северу отмель, служащую как бы его подводным продолжением. Восточный берег Чаунской губы высок, западный же низменного характера; этот последний сохраняется до самой Колымы, за исключением нескольких мысов, образуемых подходящими к самому морю высотами.

Недалеко от мыса Большой Баранов, несмотря на довольно значительное расстояние до берега, были встречены очень малые глубины, и «Таймыр», шедший до этого малым ходом, приткнулся к мели с застопоренной машиной. «Вайгач», бывший мористее, избежал этого и получил приказание снять «Таймыр», однако на пути к нему тоже приткнулся, и, по-видимому, к той же отмели. Тогда, в расчете на пополнение пресной воды в Колыме, с «Таймыра» было выкачано за борт около 70 тонн воды, после чего он снялся с мели, а затем с помощью поданных буксиров снял и «Вайгач». Грунт был с песком, и никаких повреждений суда не получили. На следующий день с утра продолжили и вечером подошли к мысу Медвежьему.

Утром следующего дня удалось рассмотреть створ входных знаков в Колыму, выставленных штабс-капитаном Седовым в 1909 году, по которому подошли на глубину 27 футов, где и стали на якорь. Льда совершенно не было, погода пасмурная, ветер NO [северо-восточного направления], временами до 5 баллов при перепадающем снеге.

Заслуживает внимания то обстоятельство, что за время трехдневной стоянки экспедиции у Колымы, несмотря на свежие ветры от N и NNO [севера и северо-северо-востока], лед совершенно не появлялся, и

море оставалось все время свободным. Так как благодаря своей значительной осадке транспорты не могли войти в реку, то с «Вайгача» был послан моторный катер, поднявшийся миль на 25 вверх по Колыме. Плавание фарватером ввиду его узости и отсутствия ограждений очень затруднительно. В заимке Шалаурова высадившиеся с катера офицеры посетили живущих здесь русских поселенцев. Своей беспомощностью, болезненностью и полной неприспособленностью к условиям здешней жизни они производят крайне жалкое впечатление, особенно по сравнению с кочующими здесь в летнее время оленными чукчами. Берега устьев Колымы состоят преимущественно из тундры и безлесны. Из представителей животного царства встречаются в ограниченном количестве песцы; из птиц много уток и гусей. Берега реки, как и близлежащие бухты в океане, прямо завалены колоссальным количеством сильно избитого выкидного леса. Жилищ оседлых чукчей не видно.

Выброшенный при посадке на мель за борт запас воды удалось пополнить, но замечено, что близ бара реки только верхний слой ее годен для питания котлов. В ночь на 25 августа погода несколько улучшилась и позволила выполнить астрономические наблюдения на мысу Медвежем; таким образом, на протяжении почти 750 миль описи имелось только четыре астрономических пункта. На основании этого, а также имея в виду уже позднее время, было решено идти обратно, рассчитывая по дороге произвести пополнение описи новыми астрономическими пунктами, и заняться осмотром некоторых бухт побережья. На обратном пути суда экспедиции шли тем же строем пеленга, но ближайший к берегу галс «Таймыра» располагался примерно в 10 милях от него, с тем чтобы получить два новых, более удаленных от берега промерных галса. Первая якорная стоянка была за мысом Шелагским в Чаунской губе, где транспорты отстаивались от свежего WNW-а [ветра направления западо-северо-запад], дувшего в течение двух суток при густо обложном небе и часто перепадающем снеге. 30 августа днем вышли в море и к вечеру этого же дня подошли к мысу Кибера. Здесь утром следующего дня к нам подошла небольшая парусная американская шхуна; ее капитан спрашивал у нас, откуда и куда мы идем, и просил сообщить название ближайшего мыса. Из расспросов капитана было выяснено, что он идет вдоль берега и направляется в Колыму, где и предполагает зимовать. Уже по прибытии во Владивосток мы из телеграфных сообщений узнали, что шхуна пришла в Нижнеколымск, где действительно осталась на зимовку. Кажется, это был первый пример такого далекого каботажного плавания; до настоящего времени американцы здесь не бывали, лишь в очень редких случаях доходя до мыса Северного.

Весь день 31 августа был посвящен судовой описи и промеру губы за мысом Кибера и лежащей рядом с ней впадины берега. Первая оказалась сравнительно глубокой; верховья же ее, обследованные с моторного катера, оказались очень мелководны и доступны лишь самым малым судам. Вторая, будучи совершенно открытой всем ветрам N-й [северной] половины компаса, а также по своему мелководью не имеет никакого практического значения для мореплавания. К вечеру этого дня при высоком стоянии барометра задул легкий SW [ветер юго-западного направления], что давало надежду на более продолжительную ясную погоду. Действительно, к ночи прояснилось, удалось выполнить астрономические наблюдения, и утром 1 сентября экспедиция пошла дальше. Предстояло подойти к мысу Биллингса, на котором, ввиду важности его положения как пункта, где круто меняется направление берега, необходимо было получить астрономические наблюдения. Как я уже говорил выше, берег здесь ровный, низкий, имеет лагунный характер и вообще страдает отсутствием приметных мест. Типичным представителем его является и мыс Биллингса. Отыскав его в буквальном смысле этого слова, суда экспедиции стали здесь на якорь. По приказанию начальника экспедиции транспорты должны были разделиться: «Таймыру» по окончании работ на мысу предстояло идти дальше вдоль берега, имея главной целью пополнение астрономических наблюдений и производство судового промера; «Вайгач» же был отправлен к острову Врангеля, имея приказание заняться обследованием последнего и прилегающих к нему вод.

Последуем пока за «Таймыром»; вечером в день прихода к мысу удалось выполнить астрономические наблюдения, на месте которых был выставлен железный пирамидальный знак, видимый на 12 миль с моря: таким образом, мыс этот был надежно обставлен в навигационном отношении. При съезде на берег на мысе Биллингса было обнаружено много выброшенного льда, что предварило нас о возможности скорой с ним встречи. За время стоянки ночью впервые наблюдалось сильное северное сияние; этим красивым, грандиозным зрелищем мы имели возможность любоваться каждую ночь до выхода из Ледовитого океана. 3 сентября снялись и пошли дальше. Так как шли сравнительно далеко от берега, то решено было идти и ночью; около 11 вечера температура воды стала довольно быстро падать, что указывало на близкое присутствие льда. Действительно, около полуночи встретили первую большую льдину и вскоре вошли в не особенно густой плавающий лед, состоявший из отдельных льдин набивного многолетнего льда. По мере движения вперед лед становился несколько гуще, а с рассветом к нему прибавился густой туман, вынудивший нас около полудня 4 сентября стать на якорь вблизи мыса Ванкарем. Утром этого дня на одной из таких льдин, саженьях в 50 от курса, увидели белого медведя; он стоял и, по-видимому, недоумевающее смотрел на корабль; в это время с транспорта кто-то из офицеров

выстрелил по нему; медведь тогда неуклюже, но быстро побежал по льдине, прыгнул в воду и поплыл. Тотчас же был спущен вельбот, медведя догнали и застрелили тремя выстрелами в упор. Это был сравнительно небольшой экземпляр зверя; шкура его досталась охотникам, а мясо ели как офицеры, так и команда. Весь день 4 сентября и ночь с 4-го на 5-е простояли на якоре; лед двигался мало, некоторые льдины доходили до 60–70 саженей в поперечнике и, возвышаясь на 15–20 футов над водой, сидели на мели на глубине 8 саженей. На следующий день с утра в несколько разъяснившемся тумане подошли к мысу Онман. Погода совершенно прояснилась; был чудный солнечный день при полном штиле. Насколько хватало глаз, везде океан был покрыт разбитым льдом. Красив этот плавающий на гладкой, как зеркало, воде лед; чистые белые льдины прямо сверкают на солнце, отражаясь в спокойной синей глади океана. Красивы и береговые громадные серые утесы мыса, круто, отвесно обрывающиеся в море, с которых стоящий в океане «Таймыр» кажется таким маленьким. Вечером этого дня были сделаны на мысу астрономические наблюдения, а утром следующего дня «Таймыр» ушел дальше.

«Вайгач», с которым мы почти все время находились на связи по беспроволочному телеграфу, в это время подходил с севера к мысу Онман; по беспроволочному же телеграфу ему было приказано обследовать Колючинскую губу; однако выполнить это он не мог, т. к. губа была сплошь забита льдом. Остров Колючин он обошел вокруг с промером и на следующий день утром вышел в море, имея приказание сделать галс к американскому берегу для гидрологических наблюдений. Местом рандеву обоих судов был назначен мыс Дежнева. Весь поход «Таймыра» к мысу Сердце-Камень прошел во льдах; лед был средней густоты, состоявший из отдельно плавающих льдин многолетнего набивного льда, некоторые из которых доходили в поперечнике до 80 саженей.

Временами, когда лед становился гуще, приходилось сбавлять ход, что не позволило в этот же день дойти до мыса Сердце-Камень; на якорь стали, не доходя до него 15 миль, в довольно густом льду. Эта стоянка была одной из самых беспокойных за все время плавания. Решительно всю ночь приходилось давать ход машине, сталкивая с якорного каната наседавшие на него большие льдины. Хотя ветра и не было, но лед двигался по течению, которое здесь шло на OSO [востоко-юго-восток] со скоростью до 1 мили. К полудню 7 сентября удалось, наконец, подойти к мысу Сердце-Камень и уже на чистой воде стать на якорь по восточную его сторону. Вероятно, незадолго до нашего прихода здесь был свежий NNO-й ветер [в направлении северо-северо-восток], потому что на якоре нас порядочно качало до тех пор, пока подоспевший лед не закрыл от нас шедшей с океана зыби. Высадка на берег для астрономических наблюдений была сопряжена с большими трудностями как по причине большого прибоя, так и в силу загромождавшего берег льда. Однако, к счастью, наши усилия не пропали даром; небо разъяснилось, и мы, кроме вполне удавшихся астрономических наблюдений, были вознаграждены сильнейшим северным сиянием.

Утром 8 сентября снялись с якоря и после небольшого перехода в разбитом льду благополучно по совершенно свободной воде дошли до мыса Дежнева. Вечером в день прихода у поставленного в прошлом году знака имели астрономические наблюдения. К этому времени сюда пришел со своего галса к берегам Америки и «Вайгач».

Плавание его к острову Врангеля прошло вполне благополучно и внесло много интересного и поучительного в эту мало посещавшуюся часть Ледовитого океана. Как я уже говорил раньше, вечером 1 сентября «Вайгач» отделился от «Таймыра». Отойдя 30 миль от берега, он встретил разбитый лед, не представлявший особых затруднений для плавания, и с рассветом следующего дня подошел на видимость SW-й [юго-западной] оконечности острова, незадолго перед тем выйдя на чистую воду. В дальнейшем плавании около острова он вовсе не встречал льдов. Сам остров высок, но прибрежная полоса низменна, покрыта тундрой с низкорослой растительностью, находившейся в это время года под снегом. На берег была свезена партия, выполнившая магнитные наблюдения и определившая астрономический пункт, на месте которого был выставлен железный пирамидальный знак. Дичь на острове совершенно непуганая, песцы подбегали к людям, давая делать с них фотографические снимки; командиру удалось убить двух громадных белых медведей. В последовавшем плавании транспорт обогнул остров Врангеля с севера. Материалы, добытые им при этом, особенно ценны, т. к. до сих пор еще ни одному судну не удалось обойти остров. Весь путь «Вайгача» покрыт гидрологическими станциями, доказавшими существование теплого течения, идущего из Берингова пролива к восточному берегу Врангеля. К сожалению, из-за пасмурности и часто находившихся туманов не удалось сделать полной съемки острова. 5 сентября «Вайгач» пошел на соединение с «Таймыром» к мысу Онман. Не доходя 30 миль до последнего, он встретил лед, в котором и шел до самого острова Колючина; по мере приближения к берегу лед становился все гуще и гуще, а Колючинская губа была сплошь им забита. Как я уже говорил, транспорту, за невозможностью сделать обследование губы, было приказано идти к американскому берегу с гидрологическим галсом. Пользуясь опытом своего плавания на Врангель, командир предполагал, что в достаточном удалении от берега встретит чистую воду, а потому непосредственно с якорной стоянки отошел миль на 30 к северу, где действительно на всем пути не встретил ни одной льдины.

Гидрологические наблюдения под берегом Америки обнаружили здесь присутствие струи теплого течения, идущего из Берингова моря в Ледовитый океан. Течение это имеет температуру почти на 5 выше окружающих его вод, обладая местами скоростью до 2½ узлов. С подходами к нашему берегу температура воды быстро падает.

9 сентября транспорты соединенно вышли из Ледовитого океана, причем по пути в залив Провидения была произведена опись мыса Дежнева и берега к югу от него на протяжении 30 миль. 11 сентября экспедиция благополучно достигла бухты Эмма в заливе Провидения, где повторным определением времени был замкнут хронометрический рейс Ледовитого океана и закончены гидрографические работы. Во время этой стоянки на восточном берегу бухты был выставлен створ знаков, истинный азимут<sup>[261]</sup> которого определен экспедицией. Таким образом, в связи с определенным здесь нами же склонением суда перед входом в Ледовитый океан могут поверить состояние своих компасов и тем облегчить себе дальнейшее плавание.

Обратный переход экспедиции во Владивосток с заходом в Петропавловск не имеет прямого отношения к настоящей статье. Упомяну лишь о жестоком шторме, который пришлось выдержать в Тихом океане под берегами Камчатки. Шторм этот носил типичный тайфунный характер при скорости ветра, доходившей до 27 метров в секунду, т. е. приближавшейся к 11 баллам по шкале Бофорта.

15 октября экспедиция благополучно вернулась во Владивосток.

Таким образом, ее работы в минувшем плавании выразились в производстве почти 750 миль описи при четырех галсах морского промера вдоль северного берега Азии от мыса Дежнева до устья реки Колымы. Одиннадцать астрономических пунктов дают возможность правильно и уверенно положить берег на карту, а произведенные параллельно с этим магнитные наблюдения еще более облегчают плавание. Оконченное в настоящее время вычисление всех астрономических наблюдений показало, что редкий из пунктов дает близкое согласие с картой; большинство из них дают значительные расхождения, особенно сказывающиеся, как и следовало ожидать, в долготах. Плавание вдоль берегов для больших судов не затруднительно, т. к. почти везде на расстоянии 2–2½ миль от берега можно встретить глубины в 9–10 сажень; дно океана имеет ровный характер, давая возможность предположить отсутствие далеко выдающихся в море мелей и отдельно лежащих банок. Температуры наружного воздуха почти за все время плавания держались немного выше нуля, и только к концу пребывания экспедиции в Ледовитом океане несколько раз был небольшой мороз. Ветра переменны, но господствующим в это время года надо считать NW [ветер северо-западного направления], приносящий пасмурность и осадки в виде снега. Собранный экспедицией богатый систематический материал по гидрологии, метеорологии, геологии, фауне и флоре наших северных окраин и вод находится теперь в Петербурге и исследуется в соответствующих специальных учреждениях. В отношении льдов плавание нельзя не признать очень удачным. По этому вопросу выяснилось, что, по-видимому, наибольшее их количество можно встретить в районе мыса Северного. Объясняется это, вероятно, отсутствием здесь рек, некоторой относительной узостью пролива между берегом и островом Врангеля, и наконец, течениями, по вопросу о которых особенно много света прольет теперешнее плавание «Вайгача». В будущем, с открытием здесь правильных рейсов в Колыму и далее, можно указать на желательное устройство в этом районе по крайней мере двух наблюдательных станций, снабженных беспроволочным телеграфом. Следя за состоянием льда, они могут передавать об этом на мыс Дежнева, и суда, таким образом, будут входить в Ледовитый океан уже не с закрытыми глазами.

Убедившись, как нуждаются в исследованиях наши северные побережья, я не могу в заключение не пожелать, чтобы наладившиеся совместные работы сухопутных и морских экспедиций охватили и дальнейшие берега Сибири.

Вслед за ними да продвигаются вперед и торговые сношения с нашим Севером: тогда, несомненно, придет та «великая польза», которую гениально провидел Великий Петр!

## **Сообщение, сделанное капитаном 2-го ранга Б. А. Вилькицким<sup>[262]</sup> в Морском собрании**

Плавание Гидрографической экспедиции

Северного Ледовитого океана в 1913 г.

Утром 26 июня, отслужив накануне молебен о благополучном плавании, транспорты «Таймыр» и «Вайгач» под начальством генерал-майора Сергеева вышли из Владивостока в Петропавловск.

### **ПЛАВАНИЕ ДО БУХТЫ ЗИМА**

28-го суда экспедиции миновали Лаперузов пролив, почти непрерывными туманами прошли Охотское море и вышли в Тихий океан. Вечером 1 июля стали на якорь в Раковой губе близ Петропавловска, послали за свежей провизией в город и пошли дальше. 7 июля ночью приблизились к берегу, опознали его, подойдя вплотную при поредевшем тумане, и вошли в бухту Эмма, где застали транспорт «Аргунь» с углем, маслом, водой и тремя быками для экспедиции. Два дня суда грузили уголь, заполняя все ямы, и, рассчитывая на спокойную погоду Ледовитого океана, взяли еще тонн по 40 на палубы. Сразу был выведен один котел, приступили к их чистке по очереди.

### **БОЛЕЗНЬ НАЧАЛЬНИКА И ПОХОД В АНАДЫРЬ**

11 июля около полудня начальника экспедиции генерал-майора Сергеева постигло кровоизлияние в мозг. Врачи экспедиции признали необходимым для больного покой и лечение в подходящей береговой обстановке.

Таким образом, Сергеев уже не мог руководить экспедицией в предстоящем плавании. Доктора изложили ему свое мнение, и он приказал идти в Новомариинск для донесения начальству о случившемся. В Анадырском заливе ледоколы вошли во льды и пробирались в них с некоторым трудом. 14 августа генерал Сергеев отправил донесение о своей болезни, и в тот же день ледоколы подошли к самому селению и стали на якорь.

### **СТОЯНКА В НОВОМАРИИНСКЕ**

За время стоянки в Анадыре воспользовались ходом красной рыбы и неводом в несколько часов наловили больше 200 штук кеты, фунтов по 15 каждая. Эта рыба довольно скрашивала стол команды и офицеров во всех видах приготовления.

Население Новомариинска радушно приняло экспедицию, и уже по уходе кораблей по радиотелеграфу сообщено, что отслужено молебствие о даровании благополучного плавания в благодарность за две иконы, оставленные «Таймыром» в дар маленькой монастырской церкви селения.

### **СМЕНА НАЧАЛЬНИКА**

20 июля было получено по телеграфу приказание мне принять экспедицию, а генерал-майору Сергееву возвращаться во Владивосток. Ледоколы снялись с якоря, нашли транспорт «Аргунь» в Анадырском лимане и приняли от него угля и воды в пополнение израсходованной части.

Генерал-майор Сергеев сдал должность и перешел на «Аргунь». В ту же ночь экспедиция двинулась в Ледовитый океан, отправив по радиотелеграфу сменные рапорты.

### **ОКРАСКА КРЕСТА ДЕЖНЕВА**

Когда транспорты подходили к мысу Дежнева, наступало время трех международных дней, назначенных для исследования высоких слоев атмосферы при помощи метеорографов, т. е. самопишущих приборов, поднимаемых воздушными змеями. У «Таймыра» было необходимое для этого снаряжение, но для практики пользования им надо было задержаться в море. Это давало возможность «Вайгачу» использовать эти несколько часов на окраску креста Дежневу, поставленного на мысе его имени генералом Унтербергером в 1910 г. В 2 часа ночи команда «Вайгача» взобралась на гору мыса Дежнева, усердно принялась за дело, в 4 часа ночи окончила окраску, а в 5 часов «Вайгач» и «Таймыр» снялись с якоря и пошли в Ледовитый океан. Льда там не было видно.

### **НАЧАЛО ПЛАВАНИЯ ПО ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ**

В этот день, 24 июля, транспорты разделились. «Таймыр», имея в виду международные подъемы метеорографов, шел вдоль берега, а «Вайгач» пошел на север для обнаружения границы льдов. Было условлено поддерживать связь по телеграфу. «Таймыр» запускал змеи, но от порывистого ветра лопались резиновые стропы, и подъемы были отложены.

25-го ветер засвежел, размахи качки дошли до 40° на борт, так что змеев запускать нельзя было, а вечером того же дня показались на горизонте отдельные торосистые льдины.

### **ПЕРВЫЕ ЛЬДЫ. ВСТРЕЧА С НОРВЕЖЦАМИ**

Вечером «Таймыр» вошел в лед, увидел стоящий у льдины пароход и стал на ледяной якорь поблизости. Посланный для справок офицер доложил, что это норвежский пароход «Кит», промышленяющий моржей и успевший их набить около 300 штук. В эти дни, когда мы только что вошли в океан, он уже кончал навигацию и собирался идти в Америку и Японию. Мы передали ему почту, которую он, как оказалось

впоследствии, исправно отправил, дали ему поправку его единственного хронометра и снабдили свежей кетой, пойманной командой в Анадыре. Один из норвежцев во время нашей стоянки непрерывно играл на корнете «Боже, Царя храни!», затем, пожелав друг другу удачи, мы расстались.

В полдень 26 июля «Вайгач» донес по телеграфу, что повернул обратно, не дойдя до Врангеля миль 50, вследствие непроходимых льдов, «Таймыр» вошел также в сплоченные льды. Все время обменивались телеграммами.

### **ПАРОХОД ДОБРОВОЛЬНОГО ФЛОТА «СТАВРОПОЛЬ»**

В этот день вечером увидели еще дым парохода, это оказался пароход «Ставрополь», застрявший во льдах в 20 милях от берега, встретиться не удалось из-за нашедшего тумана, скрывшего дым.

### **ОБСЛЕДОВАНИЕ ЧАУНСКОЙ ГУБЫ**

27 июля «Таймыр» вышел в более чистую воду и в следующую ночь приближался к Чаунской губе. Расстояние до «Вайгача» все увеличивалось, связь по телеграфу прекратилась. В ожидании «Вайгача» было решено обследовать губу. Этот залив, по форме и величине очень близкий к заливу Рижскому, не имел на карте ни одной глубины, и было совершенно неизвестно, насколько доступен он для судов. Глубины входа оказались 4–5 сажений, а длины увеличивались, льды встречались лишь в самой узкости прохода, залив был чист. «Таймыр» обошел залив вокруг, и только юго-западная его часть оказалась более мелководной и близко к берегу не подпускала.

### **ОПЯТЬ ЛЬДЫ. ПРИЕМКА ПРЕСНОЙ ВОДЫ**

29 июля, выйдя из Чаунской губы, «Таймыр» вошел в сплоченный лед при глубинах от 3,5 до 5 сажений. Пришлось пробиваться передним и задним ходом, иногда становиться на якорь, ожидая помощи ветра. Пользовались этим временем для приема пресной воды из больших льдин с озерками из талого снега. Озерки попадались таких размеров, что с одной льдины можно было принять около 200 тонн воды. Так пробивались мы четыре дня, только 2 августа удалось выбиться на чистую воду. Тогда прибавили ход и пошли догонять «Вайгач», который с промером ушел дальше.

### **ПОЛОМКА ТЕЛЕГРАФА. СОЕДИНЕНИЕ С «ВАЙГАЧОМ» И РАЗДЕЛЬНЫЙ ПОХОД**

3 августа у нас пробило обмотку мотора беспроводного телеграфа. Починить судовыми средствами оказалось невозможно. Принимая телеграммы «Вайгача», мы не могли на них отвечать, но «Вайгач», потеряв связь, повернул, как было условлено, к нам. Приблизившись друг к другу, мы стали на якорь в открытом море милях в 50 от берега, где глубина была всего 9 сажений. Обсудив дальнейшие действия, опять разошлись. «Вайгачу» было предложено идти выполнить пополнение промера малых глубин вдоль берега до Лены, а «Таймыр» пошел на север для гидрологического разреза и наблюдения границ льдов. Было назначено свидание через шесть дней у острова Преображения. Для исправления телеграфа решено было попробовать заменить испорченную часть мотором воздушного насоса, рассчитанным на меньшее число оборотов и другую нагрузку. Установка была сделана и дала хорошие результаты.

### **МЕЛКОВОДЬЕ У НОВОЙ СИБИРИ**

4 августа мы начали встречать редкие льдины, попадались отдельные полосы и поля длиной больше мили и много плавника. Огибая все препятствия с запада, считая себя милях в 30–40 от острова Новая Сибирь, мы пришли на глубины в 19 футов, сидя носом столько же. Повернули на запад, приходили опять на малые глубины, искали выход по другим румбам – всюду притыкались к мелям. Весь следующий день делали промер со шлюпок по разным направлениям. Берега видно не было.

6-го ветер засвежел. Продолжать промер со шлюпок нельзя было. «Таймыр» снялся с якоря и пошел сам искать путь, по временам ставя вешки. Вешки помогали возвращаться с опасных мест на большую глубину и искать прохода по другому направлению. К вечеру открылся северо-восточный берег Новой Сибири. Глубины стали больше, качка дошла до 30° на борт, льды перестали показываться.

### **ОПЯТЬ СВОБОДНОЕ МОРЕ**

Рано утром 7 августа мы почувствовали себя опять свободными в море, когда на горизонте показались какие-то неясные очертания не то огромной стамухи, не то неведомого острова.

### **ОТКРЫТИЕ НОВОГО ОСТРОВА**

Через некоторое время мы уже с некоторой определенностью могли предполагать, что это земля.

В 5 часов утра взяли курс на нее и прибавили ход. У самого берега мы стали на якорь. Огромный белый медведь показался на вершине острова, разглядывая с недоумением непрошенных гостей, много моржей плавало вокруг корабля, еще больше их лежало на берегу, оглашая воздух страшным ревом.

### **ОХОТА НА МЕДВЕДЕЙ И МОРЖЕЙ. ПРИСОЕДИНЕНИЕ ОСТРОВА К РУССКИМ ВЛАДЕНИЯМ**

Недалеко от берега спал, свернувшись клубком, другой белый медведь – небольших размеров, по-видимому, молодой. Сейчас была снаряжена охотничья партия убить этого медведя и несколько моржей. Вельбот был послан с промером бухты. С корабля производились наблюдения солнца для определения широты и долготы. После обеда была снаряжена экспедиция на вершину горы для водружения флага, а доктор Старокадомский пошел отдельно собирать коллекции. Взбираться наверх было трудно, лицом к лицу несколько раз встречались с медведями, но, к счастью, они пугались не меньше наших охотников. Так, безоружному доктору удалось спокойно уйти с площадки на вершине острова, где вместе с ним гуляли три медведя, а партии, которая водружала флаг, пришлось убить из самообороны трех из них и бросить. Летние шкуры не представляли большого интереса, а тащить их на корабль было чрезвычайно трудно по такой дороге. Захватили только один череп для Академии наук. Достигнув вершины острова, старший водрузил там национальный флаг, частью врыв его в скалу, частью завалив камнями. В прорезь флагштока была вложена записка о дне открытия и присоединения острова к русским владениям.



Водружение русского национального флага на вновь открытом острове Генерала Вилькицкого, 7 августа 1913 г.

*Из фондов РГАЭ*

### **ОПИСЬ ОСТРОВА**

Вечером «Таймыр» снялся, сделал описание острова и через час пошел по направлению к Беннетту.

### **ПОДХОД К БЕННЕТТУ**

При чистом ото льда море 8 августа в 3 часа ночи по носу увидели высокий берег загадочного Беннетта. Трагическая история Де-Лонга со своей командой, открывшего этот остров, такая же участь барона Толля со спутниками, сложившими свои жизни за исследование его, воспоминания о лихом походе Колчака на вельботе с «Зари» в поисках своего начальника на этом роковом острове влекли нас туда, как в сказочный мир. Совершенно неожиданно было видеть его свободным ото льда, хотелось сойти на берег, найти и взять те коллекции барона Толля, которые он оставил, ища спасения от верной голодной смерти в невероятно рискованном походе пешком через движущиеся льды в бесконечно страшную полярную ночь,

коллекции, которые не мог захватить бравый Колчак на свою небольшую шлюпку. Но из-за двух дней, потерянных нами на мелях у Новой Сибири, мы уже опаздывали на место randevу с «Вайгачом», и, считая необходимым всеми силами стараться приходить в намеченные пункты вовремя, мы не могли уделить достаточно времени на поиски коллекций, не могли пристать прямо к месту избушки Толля из-за бушевавшего моря. «Таймыр» подошел, посмотрел на остров с севера и пошел дальше. Погода была туманная, шел снег.

### **ЗЕМЛИ САННИКОВА НЕ СУЩЕСТВУЕТ**

После 12 часов этого дня, 8 августа, погода разъяснилась, горизонт был совершенно чистый, видимость большая, смотрели, не увидим ли загадочной земли, которую впервые видел с острова Котельного купец Санников 100 лет назад, а затем в 1886 г. барон Толль. Но никаких признаков земли не было, хотя мы проходили от нее вдвое ближе того расстояния, от которого, как предполагалось, ее видел барон Толль.

### **БЕРЕГ ТАЙМЫРА**

Рано утром 10 августа открыли по курсу возвышенности берега, таким образом, мы приближались к Таймыру. Мы вышли севернее острова Преображения и, взяв курс вдоль берега, приближались к нему. На этом острове, на условном месте, должны были найти вежу и записку «Вайгача» с указанием, где он работает, если бы он пришел раньше нас. Пройдя почти чистой ото льда водой такой небывалый путь, естественно, что мы тревожились за другой корабль, думая, что, может быть, весь лед отнесен к югу и находится на его пути. Что касается «Вайгача», то он беспокоился за нас, т. к., зная Беннетта по литературе, не предполагал, что воды, окружающие его на таком пространстве, могут быть доступны для плавания.

### **ВСТРЕЧА С «ВАЙГАЧОМ»**

Велика была наша общая радость, когда мы сначала получили телеграмму «Вайгача», затем увидели за горизонтом типичные для наших ледоколов высокие мачты, а через несколько времени и весь контур корабля, который держал свои позывные. О своем отдельном плавании доложит командир «Вайгача» капитан 2-го ранга Новопашенный. В 7-м часу вечера мы стали на якорь в бухте у северного берега острова, а через полчаса рядом стал и «Вайгач».

### **ОХОТА НА ОСТРОВЕ. МЕДВЕЖЬЕ МЯСО**

На острове бегали олени, а у берега лежал белый медведь. Сейчас же оба корабля снарядили охотничью партию и убили двух медведей и одного оленя, другого оленя загнали в воду, и он поплыл в открытое море, но был настигнут и заарканен со шлюпки. Таким образом, мы раздобылись опять свежим мясом. Первый медведь, убитый на открытом острове, уже несколько раз шел на приготовление котлет для ужина команды, и с каждым днем число скептиков, не желающих есть медвежатину, уменьшалось.

### **ОПИСЬ ТАЙМЫРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ**

В 6 часов утра «Таймыр» снялся, пошел на девиацию, а затем со съемкой берега на север. «Вайгач» же остался для астрономических наблюдений. Оба корабля, имея в виду, что опись лучше делать малым ходом, рискнули приступить к чистке котлов по очереди.

Подвигаясь со съемкой к северу, «Таймыр» 13 августа дошел до широты 76,5°. За это время «Вайгач», получив пункт на острове Преображения, пошел обследовать большую бухту в широте около 75,5°. Бухта эта обозначена пунктиром лейтенантом Харитоном Лаптевым, работавшим там во времена императрицы Анны Иоанновны. Известно, что в 1740 г. около этого места дубель-шлюпка Лаптева была раздавлена льдами и команда принуждена была идти пешком к Хатангскому заливу. Против места крушения его углового кораблика мы видели следы поварни, при входе в залив – другую и в глубине его – третью.

### **ПОВАРНИ ХАРИТОНА ЛАПТЕВА**

Поварни – это маленькие избушки, построенные из плавника, с печью, сложенной из камней, строятся обыкновенно по одному типу и служат для приготовления пищи, отдыха и обогрева посетителей этих суровых мест. Правильной съемки этой бухты Лаптев, по-видимому, не делал. Бухта оказалась очень извилистой, с глубиной от 5 до 15 саженей и далеко врезавшейся в берег.

### **ПОСАДКА «ВАЙГАЧА» НА МЕЛЬ И СНЯТИЕ ЕГО**

«Вайгач» прошел 15 миль, затем, поворачивая вправо вдоль изгиба берега бухты, неожиданно после 8 саженей глубины попал на мелководье и сел на мель.



Дойдя до указанной выше широты, «Таймыр» узнал, что попытки «Вайгача» сняться в полную воду не увенчались успехом, повернул к нему и пришел вечером, завел буксиры, попробовал тянуть, но неуспешно. За ночь принял воду с «Вайгача» в свои цистерны, с утренней полной водой возобновил попытку и при машинах обоих кораблей, работавших полным ходом, стащил его с мели и передал воду обратно.

### **ПОИСКИ СЛЕДОВ ВЕЛИКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ИМПЕРАТРИЦЫ АННЫ ИОАННОВНЫ**

Затем экспедиция пошла дальше. По дороге «Таймыр» останавливался у поварни. Мы разрыли ее, искали каких-нибудь указаний о ее хозяевах, но ничего, кроме примитивных орудий для приготовления еды, не нашли. «Вайгач» же раньше тщательно осмотрел другую поварню, у входа.

### **ОПИСЬ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ТАЙМЫРА**

15 августа «Таймыр» продолжал съемку, «Вайгач» же пошел для определения астрономических пунктов по побережью. В тот же день к вечеру стали встречаться льды, а на льду гуляли белые медведи. Когда корабль подходил, то они обыкновенно шли навстречу, если находились не очень далеко, до расстояния верного ружейного выстрела, после чего, сраженные пулей, поступали в положение запасов свежей провизии команды.

### **ЗАЛИВ ФАДДЕЯ**

Иногда из-за дождя, снега и мглы приходилось приостанавливать работы и становиться на якорь в открытом море, а иногда надо было обходить большие поля льда. 16-го пополнили запасы пресной воды со льдины. 17-го начали опись залива Фаддея. Относительно этого глубоко вдающегося в материк залива существует легенда, что это пролив, выходящий по западную сторону Челюскина. Он еще не был никем описан, а потому представлял для нас особый интерес. К сожалению, дойдя до глубины, при которой мы часто притыкались к мели, мы еще не видели конца залива, а туман, дождь, снег и льды очень затрудняли съемку.

### **ОСТРОВА И «РАНДЕВУ – МЫС ЧЕЛЮСКИН»**

Значительную же часть залива описали 19 августа, мы встретились с «Вайгачом» милях в 40 от Челюскина. Около берега был сплоченный лед, море же было довольно чисто. Обсудив дальнейшие работы, через 2 часа снялись. «Вайгач» пошел со съемкой вдоль берега, «Таймыр» же с промером – дальше в море. Был поднят сигнал: «Рандеву – мыс Челюскин», казалось, что уже в нескольких милях от берега мы не можем встретить большой перемены в распределении льдов. Там, где предполагалась широкая дорога от материка до полюса, было даже больше шансов встретить чистую воду, но оказалось, что уже вечером мы, не видя берега, подошли к сплошному ледяному полю, повернули вдоль его кромки на север и через пять минут увидели прямо по носу идущий навстречу «Вайгач». На следующий день мы пошли на север, имея намерение обойти лед.

### **НОВЫЙ ОСТРОВ**

В 3 часа дня 20 августа стали разбирать на горизонте какие-то крупные образования, подойдя ближе, увидели, что это низменный остров. Пошли его описывать, «Вайгач» – южный берег, а «Таймыр» – восточный и северный. Удалось описать, как видно по карте, около 25 миль его береговой черты. От северного берега этого острова тянулся опять ледяной припай. В 10-м часу вечера соединились с «Вайгачом» и пошли дальше на север вдоль границы припая. Льды попадались чаще, то мелкий разбитый, то полосы сплоченного. Глубины, упавшие у острова до 10 сажень, опять возросли до 80–90. В эту ночь мы начали встречать ледяные горы высотой в 5–6 сажень над водой, т. е. глубиной сажень 40. Дул очень свежий зюйд-вест со шквалами до 8 баллов.

### **НЕВЕДОМАЯ ЗЕМЛЯ**

В 5 часов утра из-за поднявшихся туч увидели горные массивы неведомой земли. «Таймыр» сейчас же начал опись, а «Вайгач» пристал к берегу для получения астрономического пункта. В 7 часов вечера, найдя узкий проход между мощными ледяными полями, «Таймыр» увидел на западе еще горы. В 11 часов дня, сделав опись всего доступного берега, мы соединились с «Вайгачом», который пересекал большой залив новооткрытой земли напрямик, и стали на ледяные якоря у ледяного припая близ берега.

### **ПРИСОЕДИНЕНИЕ ОТКРЫТЫХ ОСТРОВОВ К РУССКИМ ВЛАДЕНИЯМ**

Это был международный день исследования высоких слоев атмосферы, поэтому «Таймыр» поднимал метеорограф на змеях, командир «Вайгача» получил астрономический пункт, который отметил установкой столба. Кроме того, была установлена мачта. В 6 часов пополудни 22 августа я объявил собравшимся экипажам кораблей экспедиции о присоединении земли к владениям Его Императорского Величества, поздравил команду с открытием, после чего при криках «ура» на мачте был поднят национальный флаг. В этот день команда получила по чарке, которой не получает обычно в Ледовитом океане, и был сделан улучшенный ужин.

### **ВОЗВРАЩЕНИЕ К ЧЕЛЮСКИНУ**

Вечером пошли дальше. В 3 часа ночи вошли в очень густой лед, шли дальше. В 5 часов ночи 23 августа вошли в тупик. Сплошное ледяное поле было со всех сторон, лишь за кормой оставался узкий канал. Небо по горизонту всюду бело, только на севере было сероватое, обозначавшее небольшую полынью за горизонтом. Лед был слишком мощный, чтобы пробовать его ломать, а широты и время года такие, что не давали надежды дожидаться чистого пути в ближайшие дни. Я повернул обратно.

### **НЕИЗМЕННОСТЬ БЕРЕГОВОГО ПРИПАЯ**

24 августа в 4 часа дня мы вернулись к Челюскину и там стали на якорь. Границы ледяного покрова за наше отсутствие не изменились, барометр стоял высоко и еще медленно поднимался, ветер был северный. Простояли так весь следующий день, наблюдая течения, делая обычные наблюдения и выжидая помощи ветра.

В следующую ночь нас стало заносить льдами, и мы пошли к ближайшему новому острову укрыться под берегом. 28-го «Таймыр» пошел к Челюскину посмотреть, что сделал дувший свежий ветер. На дороге пробовали силу ледоколов на ломку такого льда, результаты были неутешительные. В 4 часа дня, став на ледяные якоря у припая, мы отправили пешую партию, состоявшую из доктора Старокадомского, лейтенанта Лаврова и пяти нижних чинов, с двумя санями осмотреть, насколько возможно, местность на западе. Об этом походе доложит доктор Старокадомский.

### **БУРЕНИЕ ЛЬДА**

Оставшиеся на корабле занялись бурением льда для определения его толщины, вели обычные наблюдения, охотились на белых медведей, которые тут подходили к стоянке корабля довольно часто. Лед оказался толщиной от 3 до 5 футов.

### **ПОПЫТКА ПРОБИВАТЬСЯ**

Вечером следующего дня партия вернулась, побывав на Челюскине и пройдя еще дальше. Противоположной границы льда она не видела, не видела и утешительной синевы на небе, обозначающей чистую воду за горизонтом. В этот день, 29 августа, подошел к нам «Вайгач». На следующий день, подсчитав запасы угля и принимая во внимание наблюдения береговой партии, было решено попробовать колоть лед, работая обоими кораблями. Для обеспечения обратного пути выходило, что надо проходить в сутки миль 10, чтобы заглянуть дальше, чем могла видеть береговая партия, и не поплатиться за это любопытство необходимостью зимовать без топлива.

В 4 часа дня начали работу. Рядом ударили в лед оба корабля и отламывали куски, которые западным ветром уносило в море, но работа продвигалась медленно. На следующий день ветер стих и начал задуть уже с другой стороны. Весь обломанный лед уже оставался тут же и делал невозможной дальнейшую работу, т. к. нельзя было отходить задним ходом, чтобы опять с разбега ударить в лед. Оказалось, что за сутки мы прошли только миль пять. Тогда повернули к выходу и в полчаса прошли тот канал, который пробивали сутки.

### **РЕШЕНИЕ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ВО ВЛАДИВОСТОК**

Отсутствие надежды на проход на запад ввиду позднего времени, начала морозов, ограниченности остатков угля и необходимости чистить котлы побудило меня повернуть во Владивосток.

### **ПРИХОД К БЕННЕТТУ**

Выйдя из канала, мы пошли дальше, располагая курсы к островам Де-Лонга с целью попутного определения границы льда. Первые два дня пришлось постепенно спускаться к югу, обходя встречаемые льды, но с вечера 2 сентября море стало чистым, ветер все свежел, доходил до 5–6 баллов, а качка градусов до 40 на борт. Скорость хода вследствие противного ветра упала до 4 узлов. Земли Санникова опять не видели, хотя проходили еще севернее, чем раньше. При этих условиях с рассветом 5 сентября мы

увидели остров Беннетта и поспешили укрыться под его северным берегом. Было решено в целях сбережения угля переждать противный ветер.

### **НАКИПЬ В КОТЛАХ, ПОИСКИ КОЛЛЕКЦИИ БАРОНА ТОЛЛЯ. ПАМЯТНИК ТОЛЛЮ И СПУТНИКАМ ЕГО. ОПИСЬ ОСТРОВА**

В этот день на «Таймыре» лопнула трубка холодильника, в котлы проникла соленая вода, образовалась накипь, но здесь о чистке котла нельзя было и думать. Не теряя времени, мы послали партию, состоящую из трех офицеров, доктора Старокадомского и 16 нижних чинов, отыскать коллекции барона Толля. Доложит об этом походе доктор Старокадомский. На корабле изготовили крест, который и установили на возвышенности полуострова имени баронессы Толль в память ее самоотверженного мужа и его спутников, заплативших жизнью за исследование этого острова. Партия с коллекциями вернулась на следующий день, но ветер все не стихал, и только через четыре дня рано утром «Таймыр» снялся с якоря, обошел с описью остров и, соединившись с «Вайгачом», пошел дальше.

10 сентября в 5-м часу утра наблюдались слева на горизонте возвышенности острова Жаннетты, а справа долго и хорошо был виден открытый нами месяц тому назад островок.

### **НАСТУПЛЕНИЕ МОРОЗОВ**

Мороз в этот день доходил до  $-11,25^{\circ}$ , вечером мы вошли в новообразующийся лед толщиной до 3 дюймов и наконец подошли к сплоченному полю старого льда.

### **ПОВОРОТ НА ЮГ**

Пришлось сворачивать к югу. Мороз ночью дошел  $-17,5^{\circ}$ . Так мы шли двое суток – то блинчатым льдом, то салом, то пробиваясь в более старом сплоченном льду, постепенно забираясь все южнее и южнее, а временами даже и западнее.

### **ГИБЕЛЬ КОЧЕГАРА БЕЛЯКА**

12 сентября к полудню вышли на чистую воду и решили застопорить машину для зоологической и гидрологической станций. При выбирании трапа запутавшимся платьем был втянут между барабанами лебедки стоявший на оттяжке кочегар Беляк, получивший смертельные увечья. Несчастный скончался через 1,5 часа. Неожиданная потеря человека в условиях повседневной работы, к которой все уже хорошо привыкли, была для нас тяжелым ударом. Покойный был скромным, хорошим работником и пользовался общей любовью команды и офицеров.

Передав на «Вайгач» о несчастном случае, получив от него выражение сочувствия в горе, мы все шли дальше. 13-го опять вошли в сало и разбитый лед. Опять спустились к югу. Эти дни похода были тяжелы.

### **ТРУДНОСТИ ПЛАВАНИЯ НОЧЬЮ. ПОХОРОНЫ БЕЛЯКА. ЧУКЧИ**

Ввиду наступивших морозов и образовавшегося льда, который крепчал с каждым днем, мы не смели тратить времени на остановки, приходилось идти круглые сутки, но в темные ночи трудно было видеть вперед, все время можно было с полного хода удариться в большую льдину, смотреть надо было вовсю. Утром 16-го мы подошли к Колючинской губе, где решили остановиться, чтобы похоронить погибшего Беляка. Место для могилы было выбрано на конце косы, отделяющей губу от океана, было решено поставить возможно большой крест, дабы он на будущее время облегчал вход в бухту и чтобы таким образом могила Беляка не была забыта. Во время печальной церемонии похорон на конец косы приехали на двух собачьих нартах чукчи, собаки испугались похоронного салюта и унесли их обратно, но затем они вернулись и с любопытством смотрели на странные суда, которые стоят, у них ничего не покупают и сами ничего не продают. Мы им объяснили, что там, под крестом, спит один из людей менгетанге, т. е. русский, один из слуг великого Тыркирыма, т. е. Солнечного Владыки, как они называют Государя Императора, и что поэтому они должны беречь эту могилу. Чукчи слушали с благоговением слова о великом Тыркирыме и знаками объяснили, что за могилой посмотрят. Одарив их чаем, сахаром, спичками и табаком, корабли пошли вглубь бухты производить ее опись.

### **СЛЕДЫ АМЕРИКАНЦЕВ**

На этой косе Беляка есть много тундряных озерков пресной воды, из которых мы пополнили наши запасы. Затем на косе обратили на себя внимание многочисленные следы обуви культурных людей и остатки летних селений чукчей. Это заставляет предполагать, что тут один из летних рынков американской хищнической торговли. К тому же чукчи понимали некоторые английские слова, ничего не зная по-русски.

## ИССЛЕДОВАНИЕ БУХТЫ

Колючинская бухта раньше не была исследована, есть сведения, что американские шхуны плавали по ней беспрепятственно. Бухта далеко вдавалась в берег и оказалась достаточно глубокой для плавания. Побережье ее богато лагунами и озерами пресной воды, кое-где видны чукотские яранги. По-видимому, летом эти места густо населяются представителями пернатого царства.

Обследованием Колючинской губы закончились наши работы в Ледовитом океане.

### ЧИСТКА КОТЛА

Произведя опись, мы вывели один котел и ввиду обнаруженной большой накипи решили наскоро его чистить, следуя до Дежнева под другим котлом.

### ШТОРМ

20 сентября вышли из губы, посвежевший ветер и сильные течения не позволяли машине выгрести, нашедшая же пурга закрыла вход в бухту. Отдали якорь в открытом море и прождали на якоре сутки, пока не ввели другой котел. Размахи качки во время отлива из бухты, когда течение ставило нас лагом к ветру, доходили до 49° на борт, что на якоре явление необычное. Наши же хорошие якоря и крепкие канаты держали превосходно. На следующий день мы соединились с показавшимся из мглы «Вайгачом» и пошли дальше. Вечером 22-го прошли мыс Дежнева, ветер совсем стих, но под утро стал опять свежеть. В 11 часов утра размахи качки дошли до 55° на борт, пришлось привести против волны и ждать окончания шторма в море. До бухты Провидения оставалось миль 40. Волна благодаря мелководью была крутая. Около полуночи «Таймыр» перестал слушаться руля, оказалось, что лопнул штуртрос, размахи качки все увеличивались, дошли до 59° на борт. При этих условиях стали переходить на ручное управление с юта, что и удалось сделать. Ход, несмотря на полное число оборотов, был всего около узла. В 3-м часу ночи скрылись огни «Вайгача», который штормовал поблизости, с рассветом его не увидели. Вечером зыбь стала заметно стихать, и мы стали на якорь, прикрытые от волны островом Св. Лаврентия. В установленные часы вызывали «Вайгач» по телеграфу, но ответа не было.

### РАЗДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОВ. НЕДОСТАТОК УГЛЯ

Только на следующий день около полудня мы получили телеграмму, что он утром тоже стал на якорь у берега Св. Лаврентия. Стали по телеграфу же выяснять положение. Оказалось, что благодаря последним штормам, отоплению водяных цистерн во время морозов, засорению котлов осевшим в них цементом и накипи соли на стенках котлов расход угля очень увеличился и запасы «Вайгача», имевшего у Челюскина избыток, приблизились к запасам «Таймыра». Не имея угольных складов на русском берегу до Петропавловска, мы решили идти в Америку пытаться получить уголь и чистить котлы.

### ПОХОД В САН-МАЙКЕЛЬ. РУССКАЯ ЦЕРКОВЬ. ПРОСЬБА ПРИХОДА

На американском берегу ближайшими культурными местами были город Ном и селение Св. Михаила. Первый город вырос прямо на берегу открытого моря в последние годы, когда благодаря найденному на Аляске золоту нахлынуло огромное количество искателей счастья и заработка, рейд его открыт ветрам большинства румбов, поэтому о чистке котлов нам нельзя было и думать, оставалось селение Св. Михаила, куда мы и вышли в 8 часов утра 26-го, соединившись с «Вайгачом». При стихшем ветре мы благополучно в тумане пробирались туда, и в 8 часов утра 27-го стали на якорь на сравнительно хорошо защищенном рейде. Св. Михаил, или Михайловский редут, как он назывался раньше, был основан в 1833 г. русским лейтенантом Михаилом Тебеньковым и служил одним из оплотов русского владычества на Аляске и станцией Русско-американской компании. В настоящее время он служит конечным пунктом речного пароходства по реке Юкон, и через него идет все сообщение этого района с Америкой и Канадой. Здесь стоит одна рота войск Соединенных Штатов, есть школа, католическая церковь, две больницы – военная и частная, а посреди селения за оградой остался забытый Россией кусок нашей территории, на котором стоят православный храм и два пустующих домика: один священника, другой псаломщика. Когда в 1867 г. Русскую Америку продали Соединенным Штатам, то не решились отдать в иноверческие руки только что построенные православные храмы и тем посягнуть на энергично и успешно насаждавшееся православие. Все православные церкви в Аляске стоят на русской земле и по сие время. Много эскимосов было тогда обращено в нашу веру, много их и до сих пор. Храм приходил в ветхость, и вот в 1883 г. энергией перешедших в американское подданство русских людей и эскимосов на средства всего 200 человек был построен новый, который стоит до сих пор и поддерживается в большой чистоте и порядке. Эскимосы понемногу продолжают украшение храма, недавно купили колокол, в прошлом году выписали из Москвы плащаницу, но духовные пастыри их забывают; русских властей они никогда не

видят, и вот ко мне обратились как к представителю русского государства, просили заступиться за них и хлопотать о возвращении им священника. Дело в том, что уже больше года, как их последний священник отец Амфилотий уехал в Россию; этот батюшка послужил там несколько лет, научился говорить по-эскимосски, по-английски и вдруг уехал. Они писали в русскую миссию, просили также своего епископа Александра Аляскинского, который, как они говорят, уже пять лет как носит этот титул, но еще ни разу не посетил Аляску. При нас пришел последний пароход в этом году, а священник – ни старый, ни новый – не приезжал. Некому их венчать, крестить, некому отслужить панихиду. Понемногу ряды православных редуют, иезуиты делают свое дело, и уже человек 10 из 200 перешли в католичество. Обещав исполнить просьбу прихода по прибытии в Петербург, мы починили крышу церкви и выкрасили ее, чем заслужили большую благодарность православных и одобрение американцев.

Особенно нам рады были потомки русских людей, семейства Кожевниковых и Офросимовых, в которых теперь уже больше эскимосской крови, но отцы коих еще хорошо говорят по-русски и выписывают русские церковные газеты.

### **АМЕРИКАНЦЫ. УГОЛЬ**

Американцы нас приняли очень любезно. Директор большой компании, содержащей пароходство, порт, торговлю, мастерские, больницу, гостиницу и все прочее, уступил нам весь наличный запас угля и принял на себя хлопоты об остальном. Первые сведения насчет угля мы получили неутешительные, но оказалось, что 100 тонн угля, предназначенного для таможенного парохода, нам может быть уступлено, т. е. вследствие дурных погод пароход уже ушел на зимовку, 25 тонн можно получить у гарнизона экономического топлива для казарм, и наконец, больше 200 тонн находилось на рейде, на пароходе «Навахо», который, идя в Северный Ледовитый океан, в залив Коцебу, с углем для приисков, вследствие штормов зашел сюда, по телеграфу получил приказание хозяина груза выгрузить уголь в Номе, но узнал, что штормом набережные Номы разрушены и что поэтому выгрузить там уголь невозможно. Этот уголь нас должен был выручить, о нем по телеграфу полетели запросы, и на следующий день мы его купили.

Вода, свежая провизия здесь в изобилии, но цены непривычно высоки, хотя нам компания отпускала по ценам как своим служащим. Гарнизон и население встретили нас чрезвычайно радушно. Нам, офицерам, и всей команде по очереди устраивали приемы, развлекали нас, чем могли.

Перед отъездом директор компании подарил экспедиции одно из старых русских орудий, которые стоят в русских фортах и сохраняются как исторические памятники.

### **ПОХОД В ПЕТРОПАВЛОВСК**

Приняв уголь, почистив котлы, перебрав механизмы, исправив мелкие повреждения и поломки, происшедшие во время шторма, мы простились с радушными американцами и, напутствуемые лучшими пожеланиями, 6 октября вышли в Петропавловск. 12-го подходили к мысу Козлова, где нас снова настиг шторм, повернули против ветра и сутки так держались, работая машинами на полный ход. За время шторма разлучились с «Вайгачом», но переговаривались по телеграфу. «Вайгач» телеграфировал, что лопнула труба рулевой машины, залили ее цементом и ждали с минуты на минуту, что придется перейти на ручное управление. Затем, вследствие порчи холодильника, там, кроме того, появилась соленость в котлах. 13-го ветер стих, и мы повернули на Петропавловск, куда и прибыли благополучно. Угля оставалось на оба корабля около 60 тонн. Здесь опять обратили все силы на переборку механизмов и чистку котлов, погрузили уголь и воду и утром 4 ноября при кончавшемся шторме вышли во Владивосток, куда, несмотря на его скверные осенние погоды, счастливо проскочили 12 ноября, зайдя лишь на сутки укрыться от шторма в бухту Находка.

Во время плавания непрерывно велись метеорологические и гидрологические наблюдения, где возможно, определялись астрономические пункты и вместе с ними склонение магнитной стрелки, делались гидрологические разрезы и биологические станции, при всяком съезде на берег производились сборы насекомых, пауков и других животных, а также растений и образцов горных пород. Кроме того, старались коллекционировать встречающихся млекопитающих и всех птиц.



Угощение на «Вайгаче» чаркой водки американских солдат гарнизона селения Сан-Майкель, 22 сентября 1913 г.

*Из фондов РГАЭ*

В международные же дни исследования высоких слоев атмосферы старались принять участие и в этом деле. Здоровье и бодрое состояние духа личного состава, как и взаимоотношения команд обоих кораблей, не оставляли желать лучшего, большой интерес к делу проявлялся и офицерами, и нижними чинами. Это, конечно, очень облегчало дело командиров.

Одним из результатов нашего плавания является возможность нанести на карту земного шара по соседству с Землей Императора Франца-Иосифа, но ближе к русским берегам часть берега другой земли, не уступающей величиной земле австрийского монарха.

Вам может показаться странным, что, докладывая о ее открытии, я не назвал ее каким-либо именем, но дело в том, что, хотя географические традиции и сохраняют за землями те названия, которые даны людьми, впервые их увидевшими, не всегда и не всеми именами могут распоряжаться самовольно путешественники.

Имя эти земли получают тогда, когда доклад о них вместе с картой будет представлен на Высочайшее благоволение и когда Его Императорское Величество соизволит утвердить своим новым владениям такое имя, которое им приличествует.

### Сообщение доктора Л. М. Старокадомского<sup>[263]</sup>

## Плавание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913 г

Начальник экспедиции в своей части сообщения упомянул о постоянно бодром духе личного состава транспортов. Относительно физического здоровья участников плавания могу сказать, что оно было прекрасно, как вообще за все годы плавания экспедиции в Ледовитом океане. Кроме неизбежных мелких травматических повреждений и трагической гибели одного матроса, никаких заболеваний, которые можно ставить в связь с тяжелыми условиями работы в суровой обстановке, не было. В конечном итоге почти вся команда получила, правда, незначительную, но все же заметную прибавку веса тела.

Как всегда, на судах имелся запас провизии, вполне обеспечивающий продовольствие команды в случае зимовки и на пять месяцев плавания; мясная для зимовки пища состоит, разумеется, из консервов.

Консервами приходилось пользоваться и во время плавания, т. к. свежее мясо в наших широтах не держится дольше четырех-пяти дней, а в Ледовитом море – двух недель; запас на этот последний срок был взят в Анадыре на транспорте «Аргунь». В Анадыре же, где как раз был ход красной рыбы, без труда удалось наловить и засолить 60–70 пудов лосося, внесшей свою долю разнообразия. Однако в течение почти 1½ месяцев мы имели непрерывно свежее мясо, рассчитывать на которое трудно, – мясо белых медведей. Эти звери, убитые в количестве 15 штук, давали значительное количество мяса. Правда, сначала многие относились к этой пище с брезгливостью, тем более что мясо, конечно, имеет легкий своеобразный привкус; но вскоре котлеты и бифштексы из белого медведя стали лакомым блюдом для большинства, но и остающееся меньшинство также оказывало честь этим блюдам. Снимки иллюстрируют этот особый способ заготовки свежего мяса на судах. На острове Преображения были убиты два крупных оленя, но охота за этими чуткими и осторожными животными трудна и требует много времени.

Несколько хуже обстояло дело с питьевой водой. По временам работали опреснители, другой раз пользовались водой, образовавшейся на льдинах от тающего снегового покрова, но сплошь и рядом вода

была мутна и имела неприятный привкус, вследствие того что на качке отмывается цемент, которым покрыты стенки цистерн.

Без преувеличения можно сказать, что за все время плавания в Ледовитом море весь личный состав работал не покладая рук; часто недосыпая и невольно нервничая зачастую, особенно при непрерывном измерении глубин и при высадках на берег, люди промокали и сильно утомлялись, но никогда никто не заболел так называемыми простудными болезнями, что в немалой степени обусловливается чистотой воздуха полярных областей, так что врачебную помощь приходилось оказывать редко.

Не удалось в этом году совершенно лечить побережных жителей, крошечные поселки которых рассеяны довольно густо по берегу Ледовитого моря до Колымы; как-то была встречена одна чукотская байдара, промышлявшая моржей, другой раз пригреб на маленьком каяке чукча, жаждавший получить ружье; еще однажды возле Чаунской губы видели трех человек, обитающих в одной яранге, да в Колючинскую губу приезжали две нарты инородцев – вот и все инородческое население, какое удалось видеть в этом году на «Таймыре». Министерство внутренних дел второй год отпускает на наши суда некоторую сумму денег на лекарства для инородцев, но пока этими средствами не приходилось пользоваться.

Но если врачебное дело брало у врачей экспедиции очень немного времени, тем больше можно было отдавать его на выполнение одной из задач экспедиции – на изучение жизни моря, вернее, на собирание материалов для этой цели.

В восточной части нашего Ледовитого океана были собраны коллекции Норденшельдом в 1878–1879 гг. и затем Русской полярной экспедицией 1900–1902 гг. Весь остальной материал наша Академия наук получила от нашей экспедиции. Так как специалистов-зоологов на транспортах нет, работы по собиранию и сохранению животных поручены врачам, которым Гидрографическое управление дало возможность ознакомиться со способами консервирования морских животных на лучших зоологических станциях Западной Европы. Фельдшеры, по одному на каждый корабль, являются, конечно, единственными помощниками в этом деле.

Для добывания морских животных, живущих на и в самом грунте морского дна, служат особые приспособления: трал Сигсби, драги, салазочный трал, швабры, для ловли плавающих близ поверхности воды животных служат различные сачки и банки, для отрывания сидящих под водой на камнях животных и растений – грабли, вилы и др. Рыбы и крупные млекопитающие должны быть добываемы иными способами.

Вылавливание животных, разбирание и консервирование их по возможности в расправленном состоянии отнимают очень много времени. Но, помимо более крупных животных, водные массы сплошь заселяют мельчайшие существа, частью самостоятельные, частью зародыши и личинки более крупных животных. Эта мелочь при своей ничтожной величине и чрезвычайной нежности и слабости носится в море по воле волн и ветра и служит пищей для более крупных животных, нося особое название – планктон. Для ловли этих животных, изучение распределения которых имеет огромное значение, служат особые сетки из шелковой материи. По большей части лов производится на стоянке или со шлюпки, но есть приспособление, построенное на Монакской зоологической станции, дающее возможность собирать планктон, правда, только из поверхностных слоев воды на довольно значительном ходу судна. За три прежние и последний год удалось собрать значительное количество материалов по зоологии вод полярного моря, причем, как оказалось уже при беглом осмотре коллекций специалистами, были обнаружены и новые формы животных. Одновременно собираются также образцы грунта, в котором обитает огромное количество некоторых простейших организмов.

### ДЕМОНСТРИРОВАНИЕ КОЛЛЕКЦИЙ

Из крупных живущих в море или на льду животных в этом году добыты, кроме белых медведей, черепа которых пойдут в Зоологический музей Академии наук, несколько моржей, у которых оказалось возможным исследовать пищеварительные органы. Известно, что существуют две разновидности этого колоссального животного, дающего пищу, топливо и освещение живущим по берегам Ледовитого океана инородцам, составляющего предмет охоты для промышляющих моржовые клыки и кожу предпринимателей: тихоокеанская и атлантическая. Последняя форма отличается малым размером головы и небольшими клыками. Область распространения тихоокеанской формы простирается до Чаунской губы, дальше на запад следует широкая прибрежная полоса, свободная от этих животных, что объясняется, быть может, влиянием многоводных рек, опресняющих здесь морскую воду, у восточного же берега Таймырского полуострова вновь появляется морж, но уже атлантической разновидности. Такие же моржи встречены были нами, кроме восточного берега Таймыра, еще у ближайшего к мысу Челюскин нового острова, на острове Беннетта и на новом острове к юго-востоку от Беннетта. Интересно, что содержимое желудка моржей тихоокеанских, исследованных мной в прошлом году, сильно отличалось от пищи моржа атлантического, здесь представляемого. Любопытно также, что в желчном пузыре всех исследованных в

прошлом и в этом году моржей найдены в большом количестве червеобразные паразиты – двуустки. Кроме черепов моржей, сохранены две шкуры, весящие каждая пудов до пяти и уже по этой причине не демонстрируемые здесь. Различие в устройстве клыков и в величине головы обеих форм моржей видно из препаратов и диапозитивов.

На берегу при всякой возможности производились почти без исключения успешные поиски насекомых, пауков, а также мелких млекопитающих – пеструшек и мышей – и охота на птиц.

Последних в этом году добыто приблизительно вдвое меньше, чем в прошлом, – около 60 экземпляров на «Таймыре» и несколько меньше на «Вайгаче». С птиц снимается шкурка, при которой остаются: череп и кости конечностей; шкурка после очищения от жира натирается предохраняющей от гниения жидкостью и слегка наполняется паклей. Некоторые нежные пуховые птенцы сохранены в спирте. Яиц из птичьих гнезд за поздним временем года удалось достать лишь несколько штук, да и те не с берега Ледовитого океана, а с Анадыря. Растений собрано в этом году мало.

Кроме сборов живой природы, где можно, производились сборы горных пород; на острове Преображения удалось, несмотря на короткую стоянку, от 6 часов вечера до 6 часов утра, собрать небольшое количество окаменелостей и отпечатков растений и животных, которых, очевидно, очень много на этом совершенно не исследованном в геологическом отношении острове, если даже мне, совершенно неграмотному в этом деле, посчастливилось найти образцы.

Во время плавания этого года удалось обследовать некоторые острова, до того вовсе неизвестные. Один из них – первый, открытый экспедицией, лежащий к югу от острова Беннетта, представляет в большей своей части возвышенность, саженой до 10, крутые обрывистые склоны которой поднимаются из моря, оставляя местами узкую прибрежную полосу, усеянную обломками породы и усыпанную красным песком. Из сильно выветрившихся в поверхностных слоях каменных пород выступает на первый план базальт. Образцы пород здесь представлены. На вершине острова, представляющей покатую к западу четырехугольную площадку саженой 200 в длину, встречается тундряной покров, так же как и на обращенной к востоку более отлогой части острова, имеющей в длину не более 1½ мили. Большое количество кайр, два вида чаек и чистиков гнездились по крутым, недоступным утесам. Стадо моржей лежало у самой воды, на острове были встречены четыре белых медведя и найдены куски двух оленьих рогов.

Низшие насекомые, живущие под мохом и камнями, были единственными живыми существами, кроме перечисленных крупных.

Совершенно иной характер имеет остров, замеченный милях в 25 севернее мыса Челюскин. В сопровождении двух матросов я ходил день по этому острову, направившись прежде всего по его северному берегу, корабль стоял тогда у южного берега острова. Еще раньше вместе с начальником экспедиции я побывал на восточной оконечности острова, но там мы встретили только песок, в который в изобилии были вправлены камни разнообразной величины и разных пород. Теперь при прохождении по острову оказалось, что он состоит из песка и плотного глинообразного ила: поверхность острова плоско-бугристая, местами покрыта слабо развитым тундряным покровом, у южного, более крутого, берега возвышается на 30–40 футов над морем; северный берег более отлогий, образует несколько длинных песчаных кос с промежутками между ними в 3–5 верст. Поверхность острова усеяна кусками разнообразных пород. До западной оконечности острова нам добраться не удалось, но выяснилось, что остров тянется не менее чем на 15 миль, что он отделен покрытым льдом морем от лежащей севернее большой земли и что между этой последней и ближайшим островом есть еще один низменный остров в несколько миль длиной. Этот остров был зарисован. Во время блуждания по острову были найдены во мху низшие насекомые и встречены шесть крупных чаек одного вида, две из которых поступили в коллекцию. На месте виденных нами медвежьих следов на южном берегу острова на другой день был замечен белый медведь, череп которого увеличил наше собрание костей. Здесь же, как я упомянул выше, были убиты моржи, лежавшие на большой льдине.

Большая земля, до которой от описанного острова не менее 25–30 миль, представляет собой со стороны северо-восточного берега гористую поверхность не ниже 1000 футов, с несколькими сползающими в море ледниками. Впрочем, замеченные на виденном нами берегу ледники не могли быть местом рождения таких огромных ледяных глыб, о которых сообщил командир «Вайгача», т. к. мощность краев этих ледников была невелика. Образцы пород, из которых сложены складчатые с поверхности земли горы этой новой земли, предъявляются здесь; они добыты офицерами «Вайгача».

Вследствие очень ограниченного числа часов стоянки «Таймыра» у берегов этой земли мне не удалось пройти к горам, отстоящим от береговой черты на несколько верст, и пришлось ограничиться собиранием образцов пород, образующих прибрежную часть острова.

Между этой большой землей, ближайшим островом и материком стоял сплошной полосой лед. Для выяснения вопроса, очень ли далеко тянется на запад этот ледяной покров, мне было поручено пройти к



мысу Челюскин и несколько дальше, чтобы с возвышенного берега осмотреть горизонт. В экскурсии принял участие лейтенант Лавров, пять нижних чинов везли двое саней с палаткой, меховыми вещами и провизией. Переход по льду до мыса Челюскин – около 12 миль – был нетруден, т. к. лишь в нескольких местах ледяная поверхность разделялась узкими длинными трещинами, по краям которых лед был слегка торосистый. На пространстве нескольких верст лед был гладок, но этот гладкий лед был не толще  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  дюйма, под ним же был слой пресной воды в несколько дюймов, ниже шел плотный соленый лед.

Тонкий покров временами трещал, но, конечно, не представлял никакой опасности. По пути встретились два больших медведя, один – в самом начале похода. Этот был убит, о чем известили корабль, второй же бросился прочь галопом, когда увидел бегущего к нему человека. В 5–6 милях от места стоянки находилась огромная ледяная гора примерно с трехэтажный дом величиной, в общем – кубической формы, она состояла из слоистого льда красивого голубого цвета; со всех сторон льдина была окружена неширокой полосой незамерзшей воды, из чего можно заключить, что лед был иного состава, чем покрывающий поверхность, и что льдина стояла на мели. Возле льдины в воде плавал тюлень; на льду вообще неоднократно были замечены продышанные тюленями дыры, из которых по временам вылезали на лед эти животные. Подходя к берегу, мы увидели высокий знак, выставленный на невысоком мыске, хорошо приметный с моря: это был знак, поставленный в 1901 г. «Зарей», его опознали тотчас. Возле мыска со знаком разбили палатку на низком берегу заливчика, покрытом порядочным количеством выкидного леса. В 11 часов вечера ужин был кончен, и партия расположилась на отдых в палатке, согреваемой примусом, тогда как снаружи у костра по очереди сидел по часу дежурный. Поднявшись на рассвете и оставив двух людей у палатки, мы пошли к дальнему мыску верст за 6, взобравшись на который можно было видеть, как берег резко поворачивает к юго-западу. Но всюду был сплошной ледяной покров. Мало того, нигде над горизонтом не виднелось спасительной темно-свинцовой полосы, указывающей на чистую воду: всюду на небосклоне был холодный белый отблеск. Только в направлении Большой земли виднелось вдали темное небо, но это было над землей. С неутешительными вестями приходилось возвращаться на корабль...

Прежде чем начать обратный путь, мы прошли к мысу, лежавшему мили на 2 западнее от мыса, где стоит знак «Зари», чтобы поставить там свой знак. В записках о плавании «Зари» рассказывалось, что знак поставлен на мыске, будто бы оказавшемся при проверке вычислений впоследствии не самым северным, но восточнее этого северного мыса, тогда как другой знак, когда-либо поставленный на Челюскине, – знак парохода «Вега» – стоит, наоборот, западнее истинного северо-восточного мыса. Этого знака «Веги» нам найти не удалось – или он разрушен бурями за 30 с лишним лет, или поставлен уж очень малоприметно. Как бы то ни было, береговая партия «Таймыра» поставила свой знак на мыске, который экспедицией на «Заре» указан как самый северный. Увы, и я, и лейтенант Лавров сомневаемся все же, действительно ли «Заря» ошиблась в вычислениях. В конце концов, разница невелика.

Возвращение от нашего лагеря к кораблю было много неприятнее, чем путешествие к земле: свежий юго-восточный ветер, дувший всю ночь и весь день, принес с собой тепло, туман и дождь. Тонкий слой пресного льда частью растаял, частью разрыхлился и легко ломался под ногой; пришлось почти всю дорогу идти по воде, при этом лед казался необычайно скользким для ноги, и по временам ветер сносил нас совсем не в том направлении, куда мы шли. Трещины также стали шире, и приходилось уже искать места, где можно бы перейти самим и перенести сани. Встреченный медведь ушел.

Неделю спустя была снаряжена вторая экскурсия, за коллекциями барона Толля, оставленными на острове Беннетта. В немногих словах позволю себе напомнить о происхождении этой коллекции и о причинах, по которым она была оставлена на этом малодоступном острове.

В 1900 г. была снаряжена Русская полярная экспедиция, бывшая под начальством барона Толля – геолога. Целью экспедиции было исследовать так называемую Землю Санникова и остров Беннетта, как земли, ближе всего лежащие к той области, где, по мнению Натгорста и Неймайера, некогда находился Северный полюс.

После зимовки на западном берегу Таймыра «Заря» безуспешно искала Землю Санникова и столь же безуспешно пыталась пройти на остров Беннетта, после чего стала на вторую зимовку у острова Котельного. Оттуда-то весной 1902 г. барон Толль вчетвером [так в тексте] перебрался на остров Беннетта, до того посещенный только случайно наткнувшимися на него спасавшимися после гибели своего корабля людьми с парохода «Жаннетта». Осенью «Заря» должна была снять эту береговую партию, но не смогла пройти к острову, а отправившийся на поиски в следующем году лейтенант Колчак привез лишь некоторые вещи и документы, в числе которых была записка, гласившая, что в самом конце октября береговая партия покинула остров, направляясь к югу. Колчак взял с собой часть клыка мамонта и небольшую минералогическую коллекцию, оставив лежавшие на южном берегу четыре ящика, т. к. блестящий поход свой совершал на одном вельботе.

Не зная размеров ящиков, пользуясь наброском острова, сделанным бароном Толлем, мы отправились от места стоянки у северо-восточного конца острова, взяв по двое саней и по восемь матросов с корабля; со мной пошли: с транспорта «Таймыр» лейтенант Жохов, а с транспорта «Вайгач» лейтенант Неупокоев и инженер-механик лейтенант Петерсен. Беннетта – гористый, высокий, до 1200 футов, остров; центральную часть острова занимает огромная пологая гора – гора Толля, сплошь покрытая зернистым фирновым льдом, который местами спускается в море широкими полосами; наиболее крупная из них, южная, имеет около версты в длину и толщину в изломе в несколько сажень. Основные породы, базальты и диабазы, покрыты местами в низинах тундрным слоем, большей же частью поверхность острова сплошь усеяна обломками основных пород и покрывающих их сланцев.

Высадившись на низком перешейке вблизи стоянки кораблей, мы перешли высокую, плоскую сверху горку, где партия разделилась на две части: одна пошла к ледниковому покрову по рассыпанной [так в тексте] крупными обломками каменной породы почве, неся сани на руках, вторая – по пути, где можно было сначала тащить сани за собой по мелким камням, но где зато пришлось спускаться по крутому и обрывистому спуску. Дальше снова пошли вместе, взбираясь по ледяной горе и легко подтягивая сани. Свежий ветер, дувший от юго-востока, затрудняя движение, поддерживал ясность, что не всегда было во время обратного пути. К вечеру пришли на южный берег и под защитой массива полуострова Чернышева разбили палатку. Поиски вскоре увенчались успехом. Одновременно в противоположных концах долины, между полуостровом Чернышева и отрогами горы Толля, лейтенантом Жоховым и мной были найдены по два ящика, наполненных образцами, часть которых имела еще следы этикеток и бумаги, в которую когда-то все было тщательно завернуто. Часть ящиков была разрушена, сборы частью занесены илом – бушевавший прибой подкатывал волны временами до самых ящиков, лежавших недалеко от берега. Рано утром отправились в обратный путь, распределив груз по возможности поровну. Тогда как санки были отправлены такой дорогой, которая возможно дальше шла бы по ледяному покрову, часть партии прошла к жилищу, построенному некогда бароном Толлем. Мы нашли остатки жалкого жилища разбросанными по берегу вдоль замерзшего ручья. Кроме некоторых совершенно негодных предметов, перечисленных еще Колчаком, здесь ничего не было: ржавая берданка с вынутым замком, часть от искусственного горизонта, кое-что из старой обуви, банки от пикулей и еще кое-какая мелочь – вот все, что сохранилось среди развалин этого жилья, близко подходящего по типу к обычным на побережье Ледовитого моря «поварням». Соединившись с частью партии, везшей сани, мы вернулись к месту высадки, привезли 7½ пудов коллекций, собранных бароном Толлем за три месяца.

В коллекциях этих, имеющих, несомненно, значительный интерес, не посвященному в тайны геологической науки бросаются в глаза обилие отпечатков на сланцах, остатки раковин моллюсков, окаменевшие древесные породы, образцы бурого каменного угля.

Сделанные сегодня сообщения показывают, что кое-что удалось сделать для изучения далеких областей сурового Ледовитого моря, но нельзя не видеть, что остается еще много невыясненного, темного, большой еще простор для будущих работников.

Как известно, остров Беннетта, а равно и Новосибирские острова, вероятно, и новый остров, открытый вблизи этой группы, представляют собой продолжения материка, оторванные морем, глубина которого в этих местах незначительна. Барон Толль был уверен, что к северу от Новосибирских островов есть еще архипелаг, исследование которого чрезвычайно важно для научных целей. И вот Толль, упомянув, что одна из видимых Санниковым земель – остров Беннетта – открыта американцами, воскликнул: «Неужели мы отдадим последнее поле действия для открытия нашего Севера!..» И далее говорит: «Мы, русские, пользуясь опытом наших предков, уже по географическому положению лучше всех других наций в состоянии организовать экспедиции для открытия архипелага, лежащего на севере от наших Новосибирских островов, и исполнить их так, чтобы результаты были и счастливы, и плодотворны».

На вопрос теперь можно уже ответить отрицательно: «Нет, мы сами нашли наши новые земли». Но хочется думать, хочется верить, что и для исследования этих новых земель мы не будем ждать прихода чужих людей, а найдем у себя, и найдем скоро, и возможности, и сведущих ученых, и средства.

## **Доклад капитана 2-го ранга П. А. Новопащенко<sup>[264]</sup>, прочитанный в Морском собрании**

### **Плавание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913 г**

Только что вы познакомились с плаванием «Таймыра» и «Вайгача» вместе и с отдельным плаванием «Таймыра». Это, безусловно, наиболее интересная часть нашей экспедиции, и можно сказать с

уверенностью, что доклад капитана 2-го ранга Вилькицкого вполне удовлетворил общество, проявившее за последнее время такой большой интерес к нашей экспедиции. Но для полного представления о работах экспедиции необходимо сказать несколько слов о плавании транспорта «Вайгач» и вообще обо всех гидрографических и научных работах.

23 июля в 9 часов вечера «Вайгач», получив приказание идти к мысу Дежнева, отделился от «Таймыра» и около часа ночи встал на якорь у селения Наукан. Немедленно была отправлена партия для окраски креста, поставленного в память казака Дежнева, который первым открыл пролив между Азией и Америкой и прошел им на шлюпке в 1648 г. На берегу не было видно никакого движения, все селение спало, даже ездовые собаки, очень чуткие ко всякому движению в море, не заметили нашего прихода. Чтобы облегчить партии высадку и дать возможность легче доставить провожатого к месту работ, сделали несколько свистков сиреной. Поднялся ужасный вой собак, и через несколько минут почти во всех жилищах замелькали огни, а минут через 20 несколько байдарок окружили уже судно. Заспанные чукчи предлагали свои товары в обмен на сахар, табак и спички. Объясняться с ними было очень трудно, т. к. только двое говорили по-английски, да и то очень слабо. Из товаров наше внимание привлекли только моржовые клыки и изделия из них. Нельзя сказать, что торговля шла бойко. Но чукчей это мало смущало, и они, видимо, были очень довольны своим пребыванием на палубе корабля.

В 2 часа ночи около нас стал на якорь «Таймыр». Получив последние инструкции, условившись относительно связи и места встречи, закончив окраску креста, «Вайгач» в 5 часов утра отправился к острову Врангеля.

Ледовитый океан встретил нас приветливо. Погода была прекрасная, дул легкий южный ветер, и температура воздуха поднялась до +12 °С. Температура моря держалась около +7°, что указывало на отсутствие поблизости льдов. Здесь, кстати сказать, по температуре воды можно очень хорошо судить о приближении льда. Уже с большого расстояния она начинает падать и вблизи него держится около 0°.

На рассвете 26-го показался первый лед. Сначала мелкие протаявшие куски на большом расстоянии друг от друга, потом постепенно он начал сгущаться, стали попадаться обломки ледяных полей, и наконец, не доходя 60 миль до острова, мы уже с трудом переходили от одной полыньи к другой. Поступательное движение вперед сократилось до 1 мили, и около 8 часов утра мы совсем остановились. Не было никакой надежды на то, что лед станет реже, и нельзя было рассчитывать скоро достигнуть острова, а между тем нужно было торопиться. Мы поздно вошли в Ледовитый океан, место же наших работ было еще далеко, а потому решили повернуть обратно, выйти из льдов и проложить курс прямо на мыс Северный. Несколько часов пришлось потратить на то, чтобы выбраться на чистую воду, а к вечеру мы опять пошли в лед, но уже его нам нужно было пройти во что бы то ни стало.

Чем ближе подходили к мысу Северному, тем плотнее становился лед. Временами мы по несколько часов оставались почти без движения, пробиваясь на полынью. Только 28-го утром нам удалось выйти на чистую воду, сделав около 100 миль почти за двое суток. Дальше мы уже полным ходом шли по чистой воде вдоль берега, огибая изредка попадавшиеся обломки полей и отдельные льдины.

Скоро мы подошли к мысу Биллингса, на котором в 1911 г. экспедицией был поставлен знак. Теперь вместо него торчал только шест, и на нем развевалась какая-то тряпка. Недалеко от него стояли четыре чукотские юрты, жители которых высыпали на берег. Когда мы проходили мимо, раздалось несколько выстрелов. Трудно было решить, салютуют ли нам жители или они в чем-нибудь нуждаются и просят нас остановиться. На всякий случай подошли возможно ближе к берегу и стали на якорь. Офицер отправился на шлюпке, скоро возвратился и рассказал, что наш знак свалило ветром, но что все его части целы и лежат на том же месте, где он был поставлен. Выстрелы чукчи делали для того, чтобы передать нам письмо, адресованное в Нижнеколымск. Письмо положено между двумя тоненькими дощечками, перевязанными веревкой. Сохранилось оно очень хорошо. Больше ничего не удалось узнать, т. к. объясняться с ними приходилось только жестами. Говорят, что такой способ пересылки всегда практикуется в тех местах и письма доходят вполне исправно. Если нужно отправить поскорее, то к нему привязывают перо, и тогда чукчи прилагают все старания, чтобы не задержать его. Факт остановки судна ради письма показывает, как добросовестно чукчи исполняют обязанности почтальонов. Все это заняло около 1½ часов.

Около этого же времени мы узнали, что «Таймыр» находится в Чаунской губе, и получили приказание идти прямо к Медвежьим островам, где и устроить охоту на оленей. До Чаунской губы мы шли по совершенно чистой воде, но едва миновали ее, как встретили сначала редкий лед, а затем настолько плотный, что с трудом выбрались из него. Пришлось отказаться от курса на Медвежьих острова и пробиваться к берегу острова Айон, где виднелась полоса чистой воды. Усилившийся юго-западный ветер начал прижимать лед к берегу, и нам пришлось дать полный ход, чтобы не быть затертыми.

Благополучно миновав полуостров Карчик, к вечеру увидели во льдах пароход «Ставрополь», совершающий рейс в реку Колыму. Он тоже пробивался во льду к берегу, и наши курсы сходились.

Около 12 часов ночи мы прошли полынью, на которой он находился, и пошли дальше сплошным льдом. «Ставрополь» сделал попытку идти за нами, но через 50 саженей он уже остановился. Лед все время находился в движении, наш путь быстро закрывался льдинами, и ему приходилось вновь брать все наши препятствия. Мы сейчас же повернули обратно, с трудом подошли возможно ближе и осведомились у капитана Битте, не представляется ли его положение опасным и не нужно ли его вывести обратно на полынью. Пока шли переговоры, воспользовались случаем и передали почту.

«Ставрополь» очень неудачно застрял во льду, и все наши старания освободить его не привели ни к чему. Главным образом мешало то обстоятельство, что сам он не мог дать ход, т. к. под кормой у него был мелкий лед. Пришлось оставить попытку и самим выбираться на чистую воду. Командир Битте считал свое положение безопасным, и мы, обменявшись приветствиями, покинули его.

До чистой воды под берегом было не больше полумили, но лед настолько уплотнился, что это расстояние мы взяли только через 6 часов. Особенно трудно было развернуться около «Ставрополя». Как нарочно, около него скопились более массивные льдины. Одна из них оказала нам большую услугу. Она вдруг двинулась к нам, гоня перед собой небольшие льдины, которые налезали на нее. В этот момент, когда мы находились в наименее выгодном положении, она зацепила нас и повернула в другую сторону. Движение этой большой льдины было только кажущееся, на самом деле двигался весь лед от берега в море, а она стояла на мели. Вместе со льдом двигались и мы, и «Ставрополь». Позднее он отдал якорь и, когда лед прошел мимо, оказался на чистой воде. Расставшись со «Ставрополем», мы продолжали поддерживать с ним телеграфную связь, передавая ему о состоянии льдов и о наилучшем расположении курсов.

30 июля в 12 часов ночи стали на якорь у острова Четырехстолбового. На другой день с утра отправили на берег охотничью команду сделать облаву на оленей, которыми предполагали пополнить запасы свежей провизии. Охота была очень неудачна. Несмотря на то что был охвачен значительный район, не видели не только оленей, но и их следов. Убили только одного белого песца. По-видимому, олени зимой перебрались на материк, т. к. в прошлом году их видели в достаточном количестве.

Во время стоянки лейтенант Петерсен сделал съемку бухты, в которой мы стояли, а лейтенант Неупокоев померил ее.

Простояв здесь около полутора суток, пошли к Крестовскому острову, чтобы сделать промер между ним и материком.

3 августа догнал нас «Таймыр», и, получив инструкции, мы расстались с ним, чтобы встретиться вновь только у острова Преображения. Отсюда начались наши гидрографические работы. Прежде всего мы должны были обследовать подход к проливу Лаптева, т. е. идти возможно южнее, стараясь, чтобы глубина не превышала 5 саженей. Благодаря совершенному отсутствию льда в этом районе мы шли теми курсами, которые были удобны, и работа шла успешно. Только при подходе к проливу нам начал мешать ветер, который усилился от востока и развел крутую волну, которая заставила нас увеличить ход до полного. С «Таймыром» мы не имели в это время связи благодаря тому, что его телеграф не работал. В определенные сроки мы посылали ему телеграммы, но совершенно не знали, принимает ли он их.

На всем протяжении от Медвежьих островов берег настолько низок и малые глубины так далеко вдаются в море, что мы его совершенно не видели. Вечером 4 августа благополучно вступили в пролив Лаптева, а 5-го утром подошли к Ванькиной губе. По размерам она очень велика, и вход в нее широк, но преграждается двумя косами. Отыскать проход между ними нам не удалось, т. к. все время попадали на малые глубины, достигающие до 20 футов, наша же осадка 19½ фута. Сделать промер со шлюпки тоже не удалось благодаря сильному ветру. В надежде, что погода улучшится, встали на якорь против предполагаемого входа. Но через сутки погода не изменилась, шлюпки послать было нельзя, а нам нужно было торопиться к месту встречи с «Таймыром», поэтому 6 августа в полдень отправились дальше. Благополучно миновав устье Лены и не встретив на всем пути льда, утром 18 августа открыли берег у реки Оленек. Отсюда мы должны были идти вдоль берега с описью его до мыса Пакса, где предполагался астрономический пункт. Но лед и малые глубины не позволили подойти настолько близко к берегу, чтобы его можно было нанести на карту. Правда, лед был совсем слабый и мелкий, но очень плотный, и в нем пришлось бы пробиваться, а мы не могли дать полный ход, т. к. начали чистку одного котла. Поэтому пошли вдоль его кромки, направляя курс к бухте Нордвик.

9 августа вошли в бухту Нордвик, где и стали на якорь у мыса Пакса. Высадившись на берег и добравшись с большим трудом до самого мыса, приступили к астрономическим и магнитным наблюдениям. Тем временем «Вайгач» занялся проверкой компасов, уничтожением девиации, обследованием входа в бухту и биологическими работами. При совершенном безветрии солнышко сильно пригрело, и, хотя в тени температура была только около +6 °С, нам казалось, что очень тепло. Наш доктор уверял, что мы по ошибке попали в Италию.

Окончив наблюдения в 5 часов дня, занялись промером бухты и съемкой южного берега острова Бегичева. Глубина в бухте вначале была ровная и довольно значительная. Но внезапно с 11 саженей она

упала на 22 фута. Едва успели остановить машину, как судно коснулось дна, но продолжало двигаться по инерции вперед. Глубина так же быстро увеличивалась. Вновь дали ход и продолжали съемку и промер. Через час повторилось то же самое. Глубина внезапно с 10 саженей упала до 5, опять остановили машину. Глубина продолжала уменьшаться, а потому стали на якорь и послали шлюпку с промером. Через час выяснилось, что глубина дальше еще уменьшается, а потому решили идти обратно к выходу из бухты, рассчитывая на ночь стать на якорь и с утра заняться описью восточного берега острова Бегичева.

Подходя к месту прикосновения к мели, заранее приняли меры предосторожности и на глубине 22 фута стали на якорь. Послали шлюпку сделать промер, чтобы выяснить, в какую сторону можно выйти на большие глубины. Часа через полтора шлюпка возвратилась, выбрали якорь и дали ход. Судно не двигалось с места. Сделали промер кругом него, и оказалось, что вода за это время спала на 3 фута и мы стоим на мели. Отлив шел очень быстро. Через некоторое время судно стало крениться на борт, но, дойдя до 10°, остановилось. Вода убыла на 6 футов. Так мы простояли всю ночь.

В 6 часов утра 10 августа с полной водой мы отправились дальше. К великой радости, около полудня мы получили телеграмму, сообщавшую о приближении «Таймыра» к острову Преображения, а в 6 часов вечера мы уже стояли на якоре рядом и делились впечатлениями от плавания.

На следующий день мы вновь расстались. Утром «Таймыр» ушел производить съемку, а мы остались для астрономических и магнитных наблюдений. Погода благоприятствовала, и в 5 часов вечера мы, взяв астрономический пункт, отправились дальше на север вдоль восточного берега Таймырского полуострова. Льда нигде не было видно, и мы быстро продвигались вперед, делая промер и опись берега.

Утром 12 августа встали на якорь против полуразвалившейся поварни, которая, вероятно, существует еще со времен Лаптева. Поварня эта расположена на косе, за которой виднелась большая бухта. Место это было выбрано для астрономического пункта как очень приметное.

Пока производились наблюдения на берегу, лейтенант Неупокоев отправился на моторном катере обследовать бухту. Вход в нее оказался достаточно глубок – около 6 саженей, а сама она значительно глубже, поэтому, как только наблюдения были закончены, транспорт пошел внутрь обследовать ее. Поездка моторного катера не обошлась без забавного инцидента. На одной из кос заметили группу моржей. Чтобы рассмотреть их ближе, мотор приткнулся к берегу, и двое матросов выскочили из шлюпки, желая подойти к ним вплотную. На всякий случай взяли с собой крючок. Пока они приближались к моржам, из-за бугорка вышел большой медведь и направился к ним. Его заметили не сразу, и пока добежали до шлюпки, пока отталкивали ее – он был уже шагах в 10. Машинист Новиков так растерялся, что схватил крючок и, вытянув его вперед, повторял, подражая выстрелам из ружья, «паф», «паф». К счастью, мотор удалось быстро столкнуть и дать ход. Положение их было действительно критическим, т. к., не рассчитывая охотиться, они не взяли с собой ружей, и, промедли они немного, неизвестно, чем бы кончилась эта встреча. Впоследствии Новиков очень жалел, что не взял на мотор фотографический аппарат, но, я думаю, он вряд ли успел бы сделать хотя бы один снимок.

На той косе, где делали астрономические наблюдения, устроили облаву на двух песцов, которые не могли никуда уйти, т. к. самая узкая часть была занята людьми. Сначала хотели их убить, но потом решили поймать живьем. Одного удалось окружить, и лейтенант Петерсен схватил его, но он так больно вцепился в руку, что был немедленно выпущен.

Вблизи входа в бухту были видны еще два белых медведя, за которыми все следили с корабля. Когда транспорт пошел внутрь бухты, трое из офицеров отправились на шлюпке на охоту за ними. Все медведи были убиты, но достать удалось только двух. Третий, будучи ранен, забежал в воду и там был добит. Снять с него шкуру было очень трудно, а потому решили буксировать его шлюпкой. Очень жаль было бросить, а потому несколько часов выбивались из сил, но, когда шлюпку течением стало выносить в море, пришлось расстаться с ним.

Бухта, в которую мы случайно попали, оказалась очень большой и извиистой. Несколько раз, подойдя ближе, находили поворот за косу. Прошли вглубь около 15 миль на одном из таких поворотов, и глубина быстро начала уменьшаться с 7 до 5 саженей. Остановили машину, дали ход назад, но уже было поздно, транспорт тяжело влез на подводное продолжение мыса и остановился. Для наших кораблей такие отмели самые опасные – их обводы сделаны с таким расчетом, чтобы они легко вылезали на лед, и они так же легко взбираются и на подводные препятствия.

К несчастью, была почти полная вода, и не было никакой надежды, что судно всплывет и мы сами сойдем. Все попытки сняться с мели не увенчались успехом, и пришлось обратиться за помощью к «Таймыру». Можно было бы сняться и своими средствами, но для этого надо было выпустить пресную воду, которая так дорога для нас. Пополнить ее мы могли только со льдин, а их нигде не было видно вдоль Таймырского побережья. 11-го вечером пришел «Таймыр» и на другой день утром, приняв воду, стащил нас.

На мысу, около которого мы стояли, был взят астрономический пункт, а вглубь бухты был послан моторный катер, который прошел с промером более 5 миль, но конца бухты не видел. Дальнейшее обследование было приостановлено за недостатком времени и отчасти потому, что дальше фарватер становился все более извилистым и мелким – не более 5 саженьей, тогда как в пройденной части он был около 10.

14-го около 2 часов дня мы покинули бухту и направились к острову Андрея. На всем пути мы почти не встречали льда. Только около острова Св. Петра да за ним держался тонкий годовалый лед, но нам его не пришлось проходить.

Простояв у острова Андрея около полусуток и не получив наблюдений из-за тумана и снега, пошли дальше к островам Фаддея, где было назначено рандеву с «Таймыром».

На Андрее опять произошел трагический инцидент с медведем.

Съехав на берег для наблюдений, я отпустил шлюпку на корабль и остался вместе с мичманом Никольским, который в отдалении производил магнитные наблюдения, и с одним нижним чином.

Через полчаса после нашей высадки мы недалеко увидели медведя, который медленно шел на нас. С корабля остров весь был как на ладони, и нам в голову не пришло взять с собой ружья. Положение было критическое. К счастью, корабль стоял саженьях в 50 от берега, и с него также увидели непрошеного гостя. Он был убит, но мы пережили несколько очень неприятных минут.

На островах Фаддея наблюдения опять не удались, и после встречи с «Таймыром» мы пошли к северу для описи бухты за островами Самуила. Едва обогнув острова Фаддея, мы встретили кромку сплошного невзломанного льда. Ночь простояли около нее на якоре, а с рассветом пошли вдоль нее к островам Самуила. Простояв и там напрасно около 6 часов в ожидании наблюдений, пошли с описью вдоль восточной стороны островов.

Погода постепенно начала портиться. Берег заволкло туманом, и начался северо-западный ветер. К счастью, глубины были значительные, и, идя очень близко от берега, мы все же смогли сделать съемку.

Ночь пришлось простоять на якоре из-за снега, а с рассветом снова продолжили работы. Островов оказалось значительно больше, чем было указано на карте, – вместо двух мы описали семь. Огибая их, мы неожиданно попали внутрь той бухты, в которую накануне не могли пройти из-за льда. Довольно свежий северо-западный ветер оторвал большое ледяное поле и отнес его на значительное расстояние.

Сделав опись этой бухты, мы вернулись опять к островам Самуила, где ночью удалось сделать астрономические наблюдения. С рассветом пошли дальше и около самого северного острова этой группы встретились с «Таймыром». Это был последний остров перед мысом Челюскин. Медленно продвигались мы со съемкой дальше, становясь изредка на якорь из-за снега, который совершенно скрывал от нас берег, но к вечеру все же пришли на вид Челюскина. Встретив невзломанный лед, пошли вдоль его кромки, пока не соединились с «Таймыром».

Дальше вы уже все знаете из доклада капитана 2-го ранга Вилькицкого, т. к. с этого момента мы почти не разлучались.

Обращаясь к условиям плавания, надо сказать, что этот год был поразительно благоприятным. Плавание во льдах много облегчается благодаря световым эффектам. Пространства, занятые льдом, дают на небе белесоватый отблеск, а свободная поверхность моря и берег дают темно-синий, причем эти полосы видны на далекое расстояние. Руководствуясь небом и перебираясь из одной полыньи в другую, легко выбраться на чистую воду. Но плавание становится весьма трудным, как только появляется туман. В этом году у нас совершенно не было туманов, и мы довольно быстро продвигались вперед во льдах. В 1911 и 1912 гг. почти сплошь были туманы, и экспедиции приходилось идти ощупью.

Количество, распределение и характер льдов были тоже более благоприятны. Я проведу параллель между состоянием льда при предыдущих плаваниях и нашем. Для удобства мы проследим его по нашим курсам, разбив предварительно весь район на три части: от Дежнева до Колымы, от Колымы до Анабара, от реки Анабар до мыса Челюскин.

## 1-Й РАЙОН

За последнее время он посещался очень часто, и все суда встречали лед в треугольнике мыс Дежнева – остров Врангеля – мыс Северный.

В 1878 г. Норденшельд встретил лед у мыса Северного, и у острова Колючинского он уже замерз.

В 1906 г. транспорт «Шилка» прошел прямым курсом по направлению к Врангелю и в 60 милях встретил лед.

В 1907 и 1909 гг. он же дошел только до мыса Сердце-Камень.

В 1910 г. транспорт «Шилка» прошел только до мыса Инцова. Там же встретили лед и транспорты экспедиции.

В 1911 г. экспедиция встретила лед у мыса Северного, между островом Врангеля и мысом Биллингса, а также в районе между мысами Ванкарем и Сердце-Камень.

В 1912 г. лед был встречен у мыса Сердце-Камень, и экспедиция шла им до самого мыса Якан. Как вы уже знаете, мы тоже не могли подойти к острову Врангеля ближе 60 миль и пробивались оттуда в тяжелом льду до самого мыса Северного.

От мыса Северного до реки Колымы в предыдущие годы (кроме Норденшельда) льда не встречали, но нам пришлось проходить его.

Таким образом, эту часть можно считать в этом отношении исследованной, и весь вопрос только в том, насколько близко к Дежневу спускается лед.

## 2-Й РАЙОН

Норденшельд, проходя от пролива Лаптева к Медвежьим островам, видел лед севернее, но сам шел по чистой воде.

В 1912 г. экспедиция встретила лед почти на всем пути, и в проливе Лаптева транспорту «Вайгач» пришлось работать машиной, чтобы не быть сорванным с якоря большими обломками ледяных полей. Мы же не видели на всем протяжении ни одного куска льда.

Транспорт «Таймыр» около острова Новая Сибирь встретил небольшое количество льда, но дальше к Беннетту и от него к Таймырскому полуострову шел по совершенно чистой воде, тогда как яхта «Заря» долго блуждала там же во льдах и не могла пробраться к острову Беннетта, чтобы взять барона Толля. От пролива Лаптева до устья реки Анабар мы, как и в предыдущие годы, прошли почти по чистой воде. Здесь сказывается влияние теплого течения большой реки Лены, и надо думать, что лед либо уносится им дальше к северу, либо успевает растаять.

Таким образом, этот район надо считать весьма благоприятным для нас, но особенно благоприятное расположение льда было у восточного побережья Таймырского полуострова, т. е. в третьем районе.

Здесь мы имеем наблюдения шести экспедиций.

Прончищева 1736 г., Харитона Лаптева 1739–1741 гг., Норденшельда 1878 г., Нансена 1893 г., «Зари» 1901 г., экспедиции Северного Ледовитого океана 1912 г.

Прончищев от реки Анабар до Хатангской губы встретил льды, в которых пробивался «с великою опасностью», но дальше широты 76,5° не встречали больше льдов. Отсюда в течение двух суток шли на запад и по пути встречали множество стоящих и плавающих льдов, между которыми шли «с великою нуждою».

Далее опять стали подниматься к северу «и шли около льдов, который лед подошел от самого берега в море и очень гладок, уподобился якобы на озеро, и приплесков на нем никаких нет, и признаем, что онный лед ни в какое лето не ломается». Глубина постепенно увеличивалась и дошла до 120 саженей, но скоро вошла «в самые глухие льды», которым «и конца видеть не могли», поэтому повернули обратно. Судя по глубине 120 саженей, можно думать, что Прончищев прошел мыс Челюскин или, во всяком случае, был близко от него. Таким образом, плавание надо считать удачным.

Лаптев два года ходил на дубель-шлюпке вдоль Таймырского полуострова. По оставшимся документам мы не можем судить о состоянии льдов в море, но, судя по тому, как далеко он прошел на север в первый год, надо думать, состояние их было благоприятное. Зато бухты, в которых мы не встречали совершенно льдов, для него были недоступны.

Про бухту Нордвик он пишет: «В ней льду ломаного стоит великое множество: видно, якобы всякая льдина ребром...» В бухте на восточном берегу Таймырского полуострова, где мы стояли на мели, «всегда в лето носит лед полною водой без очищения». Около островов Самуила и за ними «не видно конца – стоит лед стоячий, гладкий, неломаный...». Правда, мы здесь встречали такой же лед, но его частью вынесло, и мы не могли хоть немного пробраться внутрь бухты.

От мыса Фаддея Лаптев видел к северу и к северо-востоку, что «лед гладкий, неломаный стоит, на котором иногда полная с ветром вода выходит, но ниже видели на нем лед наносимый». Мы описали побережье этого мыса и могли идти от него не только на север, но и на северо-запад.

Следующий год был менее удачным – уже в устье Хатангской губы судно было окружено льдами и понеслось с ними на север. Команда прилагала все усилия, чтобы спасти судно, но безуспешно, и немного севернее бухты, на восточном берегу Таймырского полуострова, дубель-шлюпка была раздавлена.

Следующие три экспедиции шли с запада на восток и, миновав мыс Челюскин, должны были из-за льда идти вдоль берега на юг, до острова Павла. Далее на восток до острова Петра, и наконец, опять на юг вдоль берега. Здесь они делали неоднократные попытки повернуть на восток, но это удалось только яхте «Заря», и то почти у самой Хатангской губы. «Вега» Норденшельда и «Фрам» Нансена принуждены были спуститься до самой реки Анабар, откуда льды стали значительно реже.

Наша экспедиция в прошлом году уже от реки Анабар встретила тяжелые льды, которые постепенно сгущались, и, не доходя до островов Петра, она принуждена была повернуть обратно.

Посмотрите теперь на карту, где показаны льды, встреченные нами, вспомните все, что я только что сказал об этом районе, и вы убедитесь, что ни одна экспедиция не была в таких благоприятных условиях, как наша. Только пролив у мыса Челюскин оказался закрыт. Избалованные почти на всем пути чистой водой, мы не сомневались в проходе мимо него, и, когда встретили сплошной невзломанный лед, нас всех охватило уныние. Мы предпочли бы, чтобы весь путь нам пришлось пробиваться в тяжком льду, только бы можно было пройти здесь. День 19 августа стал самым тяжелым для нас днем.

Но теперь, оглядываясь назад и рассуждая спокойно, мы должны сказать, что и здесь мы были баловнями счастья. Ведь, не будь этого льда, мы, наверное, не открыли бы землю. Правда, в нашу программу входил гидрологический разрез к северу от мыса Челюскин, но, по примеру плавания «Веги», «Фрама» и «Зари», там нельзя было рассчитывать встретить широкую полосу чистой воды, и мы вряд ли увидели бы первый остров. Допустим даже, что мы, исследуя границу льда и поднимаясь вдоль нее на север, наткнулись бы на остров, но нам не пришла бы в голову мысль идти дальше на север искать проход, не имея никаких указаний на него, когда у Челюскина мы уже видели чистую воду.

Температура во время плавания в среднем держалась около  $0^{\circ}$ . У Челюскина она была немного ниже нуля, а в других местах выше – от  $+2$  до  $+5^{\circ}$ . Разные отступления от этих цифр мы встретили только у берегов новой земли и к северу от предполагаемой Земли Андреева.

Когда мы стояли на якоре у новой земли в ожидании астрономических наблюдений, колебания температуры доходили до  $+11^{\circ}$ , тогда как при подходе она была от  $-2$  до  $0^{\circ}$ . Ветер был южный, но он проходил над ледяным припаем у Челюскина и над Таймырским полуостровом, покрытым снегом, поэтому он не мог так повысить температуру. Остается предположить, что внутри острова есть какие-то свои источники тепла, например, горячие ключи.

К северу от Медвежьих островов температура в течение суток держалась около  $-15^{\circ}\text{C}$ , и стоило нам отойти около 100 миль, как она снова повысилась до  $0^{\circ}$ .

Осадки были ничтожны – дождей почти совсем не было; снег шел несколько раз, но всегда в небольшом количестве.

Время не позволяет мне дольше останавливаться на этой части доклада, и я перехожу к рассмотрению того, что сделано экспедицией в этом и в предыдущие годы, но предварительно напомним цель и задачи экспедиции.

По первоначальному плану экспедиция должна была в первый год пройти Северным Ледовитым океаном из Петербурга во Владивосток и затем начать систематическую опись побережья, двигаясь с востока на запад. Но по настоянию генерал-губернатора Восточной Сибири план был изменен, и экспедиция должна была сразу приступить к составлению карт Ледовитого океана, а затем уже пройти в Александровск-на-Мурмане. Поэтому транспорты «Таймыр» и «Вайгач» были отправлены югом во Владивосток, куда и прибыли в середине 1910 г. Навигация подходила к концу, и суда экспедиции, пробыв в Северном Ледовитом океане около недели, возвратились во Владивосток.

После большого перехода югом потребовался значительный ремонт, который затянулся, и в 1911 г. экспедиция покинула Владивосток только 22 июля. В этом году приступили к систематической описи побережья начиная от мыса Дежнева до Колымы. Пробыв в Ледовитом океане ровно месяц, экспедиция успела выполнить всю работу. Посетила остров Врангеля, сделала много гидрографических и биологических станций и собрала обширный материал по лоции.

В 1912 г. начали работы на два месяца раньше, покинув Владивосток 31 мая. Имея большой запас времени, экспедиция сделала несколько гидрографических работ в Беринговом море и 9 июля вошла в Ледовитый океан, где пробыла два месяца.

За это время были обследованы районы от реки Колымы до реки Лены, но т. к. глубины не подпустили близко к берегу, то его опись была сделана только частями, остальные же работы были сделаны полностью.

В настоящем году мы, несмотря на то что поздно вошли в Ледовитый океан, пробыли в нем почти два месяца. Благодаря счастью, которое сопутствовало нам, экспедиция описала весь восточный берег от бухты Нордвик до мыса Челюскин, сделала промер в таких местах, где не было раньше ни одно судно,



собрала обширные материалы по гидрологии, метеорологии и биологии, и наконец, открыла новую землю.

Это открытие, заинтересовавшее все общество, имеет крупное научное значение. К сожалению, мы могли описать только ее восточное побережье и дать о ней самые краткие сведения. Можно сказать с уверенностью, что в самом непродолжительном времени туда будет снаряжена экспедиция для детального изучения, и тогда мы узнаем все то, что теперь нас так интересует: далеко ли она тянется на запад? Состоит из отдельных островов или это одна земля? Какого она происхождения? Есть ли природные богатства и какие? И много еще других вопросов.

Весьма вероятно, что она поможет также решить некоторые вопросы, касающиеся распределения льдов в Карском море. Но вместе с тем она наносит тяжелый удар сторонникам идеи Северо-Восточного прохода. Теперь уже нельзя говорить о постоянном проходе, а можно только о случайном.

В полярной литературе есть некоторые указания на возможность существования земли севернее Челюскина. Думаю, небезынтересно будет привести их.

Норденшельд в описании плавания «Веги» в одном месте говорит так: «...видели стаю гусей, летевшую с севера на юг, по-видимому, с земли, находящейся к северу от мыса Челюскин». Его спутник лейтенант Говгард в 1883 г. становится во главе экспедиции, которая поставила целью «пройти мимо Челюскина и следовать дальше на север вдоль восточного берега земли, которая должна находиться к востоку от Земли Франца-Иосифа...».

Нам сейчас неизвестно, на основании каких данных Говгард предпринимал экспедицию, но можно все же утверждать, что только на основании предположений, ибо в противном случае мы в новейшей литературе, посвященной истории полярных исследований, нашли бы хоть какие-нибудь указания. Что это так, вы убедитесь, если вспомните Землю Санникова к северу от острова Котельного, которая до сих пор наносится пунктиром, хотя в том районе, где она предполагается, были уже три судна, которые могли бы ее видеть. Нанесена же она по самым неясным указаниям двух лиц – Санникова и барона Толля.

В заключение могу сказать, что хотя и очень многое уже сделано в восточной части Ледовитого океана, но все это ничтожно в сравнении с тем, что надо еще сделать, и если в будущем году экспедиция вновь встретит около Челюскина невзломанный лед, ее плавание все же будет продуктивным, и она внесет в науку свою скромную лепту.

## Репринты статей 1913–1914 гг

Б. А. Вилькицкий

### Последнее плавание и открытия Экспедиции Ледовитого океана

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана состоит из двух транспортов-ледоколов «Таймырь» и «Вайгачь», по 1.500 тонн водоизмещения. Команду каждого корабля составляют семь офицеров, врач и 39 матросов военного флота. Транспорты построены специально для плавания в Ледовитом океане и, насколько возможно, приспособлены для борьбы со льдами. Они снабжены разборными санями для пешеходных экскурсий, лыжами и теплыми платьями, принимают большие запасы угля, дающие возможность пройти при сложнейшем море 12.000 миль, берут консервы на 16 месяцев на случай неожиданной заминки, и имеют кое-какое специальное снабжение, которое возможно взять при ограниченности места и необходимости предусмотреть всякий случай.

Эта экспедиция имеет целью исследование глубины моря, подробное изучение его живых, описи и составление карты малонавственных берегов, изучение климата и распределения льдов и, наконец, собиравшие коллекции и разные наблюдения во всем отрядами естественных наук.

В 1913 году экспедиция, под командой генерал-майора Сергеева, покинула Владивосток 26 июня. Зайдя на несколько часов в Петропавловск на Камчатке для закупки свежей провизии, она пошла в залив Провидения, расположенный недалеко от Берингова пролива. В одной из бухт этого залива, называемой бухтой Эмса, в стороне, состоящей из двух деревянных домов, находится резиденция начальника нашей Северо-восточной окраины, т. е. Чукотского уезда. Здесь экспедицию ожидал транспорт «Аргунь», чтобы в последний раз снабдить запасом угля, воды и свежих мясов.

Придя в бухту Эмса, суда приступили к погрузкам и через несколько дней были готовы идти в Ледовитый океан. Но внезапно серьезная болезнь начальника экспедиции заставила следовать в ближайший пункт, откуда можно было дать являть начальству о случившемся и получить указания, что делать.

Суда пошла в устье реки Анадыря, где есть безпроводочный телеграф. Анадырский залив был еще забит льдами и корабли пробивались с большим трудом.

Здесь экспедиция пришла стоять около недели, дожидаясь дальнейшей судьбы.

В эти дни случился ходячий, одной из пород красной рыбы, которая в определенные дни приходит издалека с моря и устремляется огромными массами в устья рек, чтобы истребить и погибнуть за продолжение рода. Команда экспедиции نمودом в несколько часов наловила больше 200 штук рыбы, фунтов по 15 каждая. Позже этого являть довольно долго скривались консервный стель офицеров и команды.

10 июля было получено приказание генерал-майору Сергееву сдать экспедицию старшему из командиров, а именно майору, пишущему эти строки, а самому возвратиться во Владивосток. Ледяным сиянием с моря, нашли транспорт «Аргунь» в Анадырском заливе, приняли от него еще немного угля и воды, передали большого и в ту же ночь пошан в море.

Транспорты разделились, «Вайгачь» пошел на север, имея в виду обогнуть остров Врангеля, а «Таймырь» повернул к западу вдоль берега.

Ледовитый океан принял мореплавателей ласково, ветер был слабый, светило солнце, льдов не было видно и только киты, выныкившие то там, то здесь, разрушали эскимосов теплого моря. Но уже на следующий день ветер засиделся, волны качки дошли до 40° на борту, а вечером того же дня транспорты пошан в ридкий лед. Океан постепенно понизил свой суровый характер. Несомненно «Таймырь» увидит стоящий у льды норвежский пароход, промышляющий моржом и уже ушедший из являть около 700 штук. «Таймырь» передал ему почту, дал поправку хронометра, снабдил свежей кетой, пойманной в Анадырь, и пошел дальше.

Лед все слушался, оба транспорта шли с трудом, и уже через день «Вайгачь» дошел, что повернул обратно, не дойдя до Врангеля вследствие непроходимых льдов.

Затем «Таймырь» пробился на чистую воду у Чаунской губы, очень похожей по форме и величине на Рижской залива. Эту губу, не имеющую на карте ни одной глубины, решено было обследовать. Когда вошли в нее, льды исчезли, опять светило и грало солнце, и только совершенно светлая ночь и непре-

## ОТКРЫТИЕ ЗЕМЛИ НИКОЛАЯ II

вечно унылая природа берега настойчиво напоминала о смерти.

Выйдя из губы, опять вошла в лёд. „Вайгач“ к этому времени уже ушёл вперед, пробившись из чистой воды у мыса Биантинга. У этого мыса два года тому назад была поставлена желёзная знамя брата Чукотского седема, но, при подходе „Вайгача“, на его место оказались шесть, а туши захвачены флагом и стрелами из ружья. Оказалось, что знамя повисло вперёд, чужая же, не имея сил поставить его вновь, уставившись шесть и, при приближении судосей, стралала и макала, чтобы указать это место. Затем, у него оказалось оставленное несколько лет тому назад писмо одному русскому промышленнику, которое они с большой добросовестностью старались передать по назначению и отдали на „Вайгач“. Обладателем же за такую преданность, „Вайгач“ пошёл дальше. В следующую ночь он повстрчался с пароходом добровольного флота „Старошелев“, идущим в Колыму, который добрался до тех же мест и был захвачен лодками. „Вайгач“ пробовал его освободить, но лёд все больше утолщился, попытку пришлось бросить, оставив „Старошелев“ ждать более благоприятного ветра.

Такие лодки пробрались передними и задними лодками к Медвежьим островам, иногда становясь на якорь, ожидая помощи ветра и пользуясь этим временем для приема пресной воды из больших лодок с озерками талого снега. Озерки попадались таких размеров, что с одной лодки можно было принять больше 10.000 ведер.

3 августа суда соединились, стали на якорь в открытом море, имея в пятидесяти от берега, и, обсудив дальнейшие действия, опять разошлись. „Вайгач“ пошёл вдоль берега к Лейб, а „Таймир“ на север в область Ново-Сибирских островов. Было назначено место встречи у Таймирского берега и условлено, что двает, если один из кораблей на rendezу не придет.

Отбив рядя полосу льда с запада и считая себя идущим в 30 от острова Новой Сибири, „Таймир“ попал на глубину в 19 футов, сил носом столько же. Изменив курс, получил увеличение глубины, затем опять 19 футов, повернул в другую сторону, пришел опять на малую глубину, искал выход по другим направлениям, но всюду встречался к мелководью. Весь следующий день делал промёрз со шлюпок, чтобы найти выход. Берега не было видно; в нескольких милях только стояла огромная стамуха<sup>1)</sup>, может быть, та же самая, которую в 1903 году видел Колчак.

Через день ветер засвистал и с севера повнесло массу льдов. Продолжая промёрз шлюпками было велено „Таймиру“ подняться с якоря и идти самому искать путь, ежеминутно рискуя сечь на мель. По временам слышались выстрелы, которые помо-

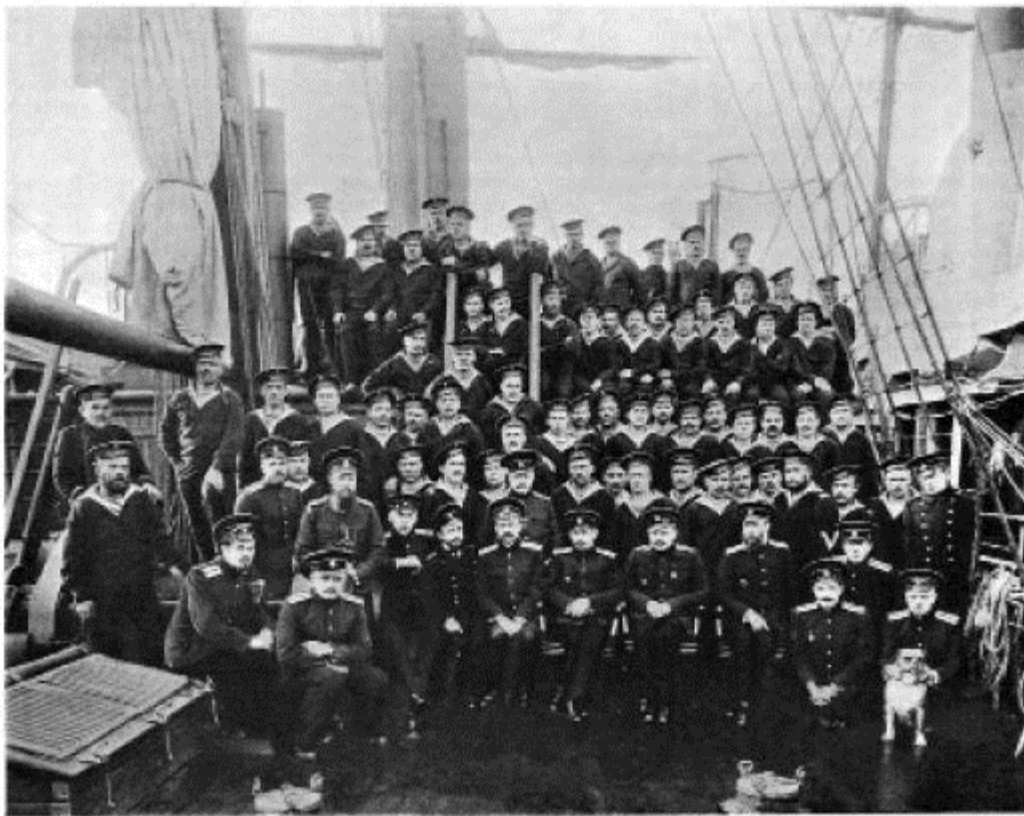
гали возвращаться с опасных мест на большую глубину и искать прохода по другому направлению. Целый день „Таймир“ томился от безуспешных поисков и только к вечеру нашел проход на север и увидел берег Новой Сибири. Глубины стали больше, началась сильная почка, а льды перестали показываться.

Ранним утром 7 августа транспорт почувствовал себя опять в свободной морю. Векорь на горизонте показались неясные очертания не то огромной стамухи, не то неведомого острова. Взяв курс прямо на него и прибавив ходу. Глубина увеличилась по мере подхода к острову, названному именем генерала Вильгельма, и у самого берега, где „Таймир“ стал на якорь, достигла 17 саженей. Большой белый медведь показался на вершине, разламывая непрошенным гостем. Много моржей плавало вокруг корабля; еще больше их лежало на берегу, оказавшись подухом страшным ревом. Огромное количество чужих летало вокруг. Не далеко от берега слышались свисты, свернувшись клубком, другой белый медведь небольшого размера, повидному, молодой. Сейчас же была снаряжена охотничья партия убить его и нескольких моржей. Вельбот пошел делать промёрз бухты. С корабля производились наблюдения солнца для определения широты и долготы. После обеда была снаряжена экспедиция на вершину горы для водружения флага, а доктор Старокадомский пошел отдельно собирать коллекции. Избираться вперед было трудно, льды к лицу несколько раз встрлчались с медведями, но, к счастью, они пугались не меньше наших охотников. Безоружному доктору, за которым с тревогой наблюдали с корабля, удалось спокойно уйти с площадки на вершине острова, где вместе с женой гуляли три медведя, а шартин, которая водружала флаг, пришлось убить из самообороны трех других и бросить их; лютые шкуры не представляли большого интереса, тащить же их на корабль было чрезвычайно трудно по такой дороге. Захватили только череп для Академии Наук. Достигнув вершины острова, старший офицер „Таймира“ старший лейтенант Ниландер водрузил там на огромной бамбуковой национальный флаг, частью врыл его в скалу, частью завалил камнями. В прорыв мачты была вложена записка о дит обратн и присоединение острова к владениям Его Императорского Величества.

В 7 часов вечера „Таймир“ пошел делать обнос острова, через час уже обошел его кругом и направился к острову Беннета.

При совершенно чистом от льда море, 9 августа, в 3 часа ночи, справа по носу с корабля увидели высокой берег загадочного Беннета. Трагическая участь американского лейтенанта де-Лонга и его команды, открывших этот остров, гибель барона Тома со спутниками, исследовавших его, воспоминания о лодке походе Колчака на вельботы по носу своего начальника, перевосили участников

<sup>1)</sup> Стамуха — огромная лодка, стоящая на мелу.



Участники экспедиции Ледовитого океана.

экспедиции, в какой-то сказочный мир. Неожиданно было видеть остров свободным ото льда, хотелось сойти на берег, чтобы найти и взять коллекция барона Толк, которые они оставили, когда спаслись от голодной смерти в невротико рискованном походе в поисках через движущиеся льды, в бесконечную полярную ночь. Но из-за двух дней, потерявших на мелях у Новой Сибири, «Таймир» уже опаздывал на место встречи с «Вайгачем» и не мог уделить нужное время для осмотра коллекций. «Таймир» заглянул на остров с севера, со стороны, с которой его еще никто не видел, и пошел дальше. Погода была туманная, шель стыл.

После полудня этого дня, 9 августа, погода разяснилась, горизонт стал совершенно чистым, видимость бо́льшая. Смотря на, не показав ли западная земля Санникова, которая в течение 100 лет изображалась в сторону от острова Котельного.

Появление на карте Ледовитого океана этой земли относится к тому времени, когда отважные,

предпринимавшие русские люди, в поисках новых мест промысла пушнины и мамонтовых костей, уходили постепенно на север, открывая одну за другой острова Ново-Сибирского Архипелага, проводили на них по многу лет, и, в условиях конкуренции, стремились все дальше и дальше.

Первые казенные экспедиции, описывавшие часть севера, не доходили до этих земель, и лишь при Императоре Александре I особая экспедиция обследовала один за другим острова, открытые русскими купцами, и занесла их на карту. Остались еще два неисследованных острова, о которых говорят Санников, прошедший много лет под ряд в этих местах и открывший последовательно Столбовой, Федосеевский и Новую Сибирь. С тех пор никто в 1805 и 1806 годах далеко на север еще не видел еще очертания горы, но не мог добраться до них ни сам, ни с экспедицией чиновника Геденштерна, в которой участвовал. Такие не удавались успехом попытки Анну в двадцатых годах прошлого столетия достигнуть их.

В 1881 году де-Линг открыл вторую из этих земель, названную островом Беннета, а в 1885 г. барон Толк, ходивший на Котельный с доктором Бунге, подтвердил указания Санникова о другой земле, и, лишь после плаванья Нансена на «Фрам» и того же Толка на «Зорь», в начале нашего века стали серьезно сомневаться в существовании ее и перестали наносить на карты. В этом году «Таймир» проходил над раз в по тому месту, где изображалась первая земля Санникова, но никаких признаков ее не видел. Показуй, теперь можно бесспорно установить ошибку Санникова и Толка. Впрочем, они пришли за земью куполообразная облака, которая часто представляются покровом на дальних горах.

10 августа, через двое суток похода от Беннета, транспорты открылись по курсу возвышенности Таймирского полуострова.

Через несколько времени от получив телеграмму «Вайгача», затем увидев за горизонтом его типичные мачты и, наконец, и весь контур транспорта, который держал свои помывки. В семь часов вечера оба стали на якорь в бухте у западного берега острова Преображения.

За время раздельного похода «Вайгача», хотя и не обходилось без приключений. Описав бухту Нордвика, «Вайгач» обнаружил очень ровную глубину: с 10—11 саженей он сразу падая до 19—20 футов. Во избежание посадки на камни, транспорты делали шапочный промер и дальше следовали по найденому фарватеру, но за арса одной из стенок на якорь вдруг стал медленно крениться. Оказалось, что он стоит на мели, так как вода при отливе ушла на 5 футов. Переждав ночь, с наступлением полной воды, «Вайгач» снялся и, обогнув остров Беннета с востока и севера, подошел к Преображению.

На острове бегали олени, а у берега лежал белый медведь. Оба корабля спаривали охотничьи партии и убили двух медведей и одного оленя. Другого оленя охотник загнал в воду и он попал в открытое море, но был достигнут и зарезан со шлюпки. Таким образом, раздобылись охотничьи мясо. Первый медведь, убитый на острове генерала Вилькицкого, уже несколько раз шел на приготовление котлет командой для ужина, и с каждым днем число скептиков, не желающих есть медвежатину, уменьшалось.

На вершине острова была найден хвост когда-то оставленный тугопный крест. Он упал и лежал на земле, сравнившись с ее поверхностью. Его осмотрели, очистили и поставили на том же месте.

На следующий день корабли приступили к осмотру восточного берега Таймира. «Вайгач», между прочим, хотел обследовать большую бухту в широте около 75° с полярной, занесенную пунктиром лейтенан-

том Харитовым Лаптевым в царствование Императрицы Анны Иоанновны. О нем известно, что 14 августа 1740 г. недалеко от этого места его дубель-шлюпка «Якутск» была разбита льдами и команда принуждена была идти в поисках по льду на берег, спасая, сколько возможно, провизию и все необходимое. Против места крушения его корабля была обнаружена слеза одной поварни, при входе в залив—второй и в глубине его—третьей. Две поварни были тщательно осмотрены экспедицией, но никаких указаний на то, кто были их обитатели, найти не удалось. Поварня—это маленькая избушка с печкой, сложенная из камней. Строится она обыкновенно по одному типу из плавника, т. е. леса, выброшенного морем, которого здесь достаточно, и служить для приготовления пищи и отдыха посетителей этих мест. Лаптев пробыл здесь больше месяца и частью осматривать эту бухту, но где ее вершина, за дальностью не видел. Впрочем, поварни построены его командой.

Бухта оказалась очень извилистой, глубоко вдавшейся в берег. «Вайгач» прошел 15 миль, но не видел ее конца; затем, повернув к западу, вышел на берег, неожиданно сел на мель. Попытки снять собственными силами не увенчались успехом. Тогда, вызванный по телеграфу, «Таймир», вернулся к «Вайгачу», за ночь перекачал от него пресную воду и, с утренней полной водой, снялся с мели.

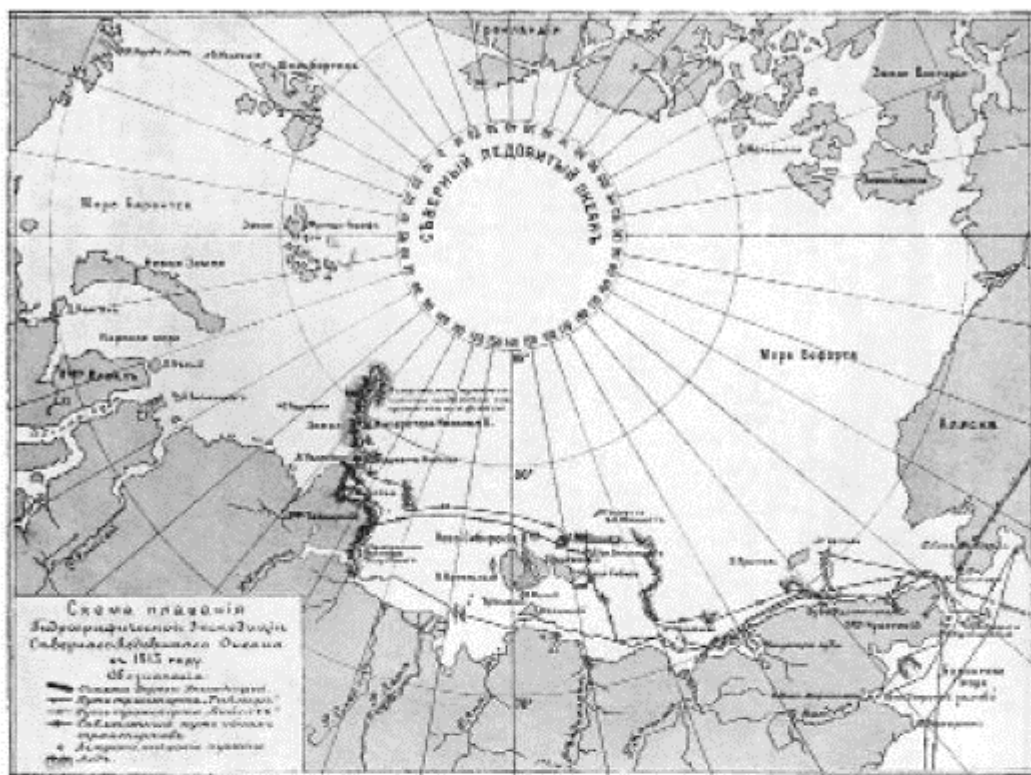
При завороте берега к западу, стали встречаться сначала редкие льды, а затем большие скопления их и, наконец, значительные ледяные поля, прирванными к берегу. На льду часто видели гуляющих белые медведи. Когда корабль подходил, медведь допрочно шел навстречу до расстояния в 300 футов выстрела, после чего, спрятавшись в щель, погружался на корабль.

17 августа начался опись залива Фаддея.

Относительно этого, глубоко вдавшегося в материк, залива существует легенда, что это пролив, выходящий на западную сторону Челюскина. Он еще не был никем описан, а потому представлял особый интерес. К сожалению, дойдя до глубины, при которой «Таймир» часто притыкался к мели, он еще не видел конца залива, а туман, дождь, сляк и льды очень затрудняли работу.

19 августа оба ледокола, окончивши каждый свою часть, встретились в сорочке миль от Челюскина. Около берега был сплошной лед, море же было довольно чисто. Обсудив дальнейшую работу, пошли дальше. Визит поднят сигнал: «Раздеву часть Челюскина».

Участникам экспедиции, из-за отсутствия льда в этих районах, где все предыдущие мореплаватели встречали большие скопления его, казалось, что в нескольких десятках миль уже нельзя ждать большой перемены, и что через медлю или для транспорта будет стоять в спокойной гавани Муравья. Но в тот же вечер оба ледокола подо-



шли к сплошному ледяному полю и, найдя прохода, повернули вдоль его кромки. „Вайгач“ шел на север, предполагая обогнуть поле, „Таймырь“ спускался на юг, рассчитывая найти проход между льдами к берегу. Скоро корабли встретились и соединились вместе к мысу Челюскина. Там, у этого мыса, где находили проход у южного берега все посетившие эти воды корабли, а именно: „Вега“, „Фрам“ и „Заря“, теперь стояло прижатое к земле сплошное поле мощного льда, простиравшееся далеко к северу и таким образом неожиданно загородившее дорогу. Корабли стояли на ледяном якоря, лед показывал невероятную глубину в 100 саженей. Неожиданное препятствие, завершившее такой благоприятный поход, повергло всех в раздумье. Идти на север казалось и бесполезным, и опасным. Литература указывала, что очень близко к Челюскину спускается граница полярного packs, того хоса огромных ледяных гор, безграничных полей и мощных взгромождений, который заповсюду всю центральную часть Ледовитого океана. Этот полярный pack был раздвоен на „Жаннета“, когда в 1879 г. вошла во льды, из которых два года не могла выбраться. В этом же pack три года носился несокрушимый

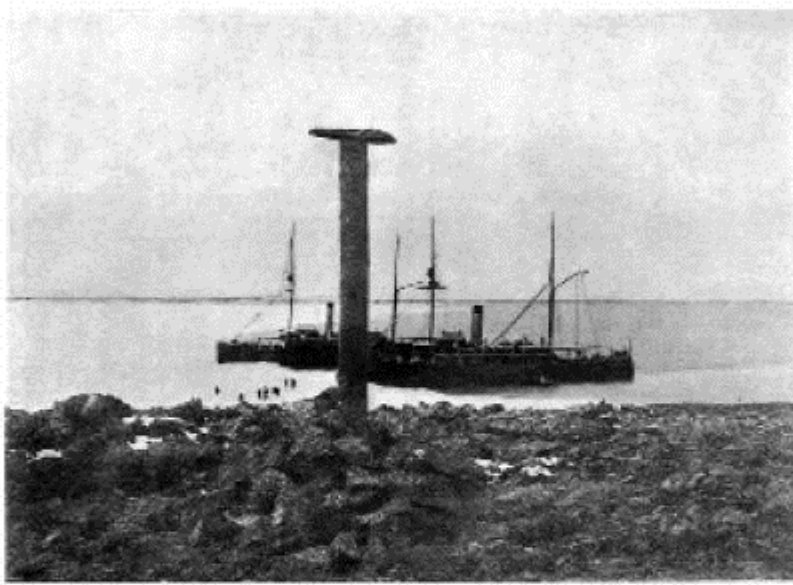
„Фрам“, обезпеченный проанай на долгое время. Но непреодолимое желание состава экспедиции пройти в Европу побудило, во крайней мере, убедиться в полной возможности этого прохода, и транспорты утром 20 августа пошли на север вдоль самой кромки ледяного поля.

В три часа дня стали разбирать на горизонте какие-то крупные образования и, подойдя ближе, неожиданно обнаружили, что это холмы земли. Пошли ее описывать. „Вайгач“ южный берег, а „Таймырь“ восточный и северный. Оказалось, что это остров. К южному и северному берегам было припало безбрежное поле льда, простиравшееся его проследить до конца. Удалось проложить на карту береговую черту на протяжении 46 верст. Южный берег этого острова, названный именем Цесаревича Алексея, возвышается футы на 30—40 над водой, северный же отлог спускается к морю, образуя несколько длинных песчаных кос. Остров состоит из песка и плотного ила, сверху покрыт слабой тундрной растительностью, из которой были найдены низшие растения. На нем были замечены также медведь, песца, моржа и чайки. Окончив съемку, пошли дальше на север, вдоль кромки ледяного

поля. Леды попадались чаще, то медкой разбитый, то поперек сплошного. Глубины, упавшие у острова до 10 саженей, опять возросли до 90. В эту ночь экспедиция начала встречаться ледяная гора, высотой в пять—шесть саженей над водой, следовательно, глубиной саженей 60. Дух штормовой вѣтер отойдя-места, который услужливо отнесло плававшие льды от сплошного ледяного поля и таким образом рванулась дорога.

На следующий день, рано утром, из-за поднимавшихся туч показались мощные горы невѣдомой земли. Открытие ее вознаграждало экспедицию за не-

Это был международный день исследования высоких слоев атмосферы, поэтому „Таймырь“ поднимал зенит с метеорографом; командир „Вайгача“ старший лейтенант Новопашиный получил астрономический пункт, который отметил установкой столба. Затѣм была установлена мачта, и в 6 часов пополудни 22 августа я объявлял собравшимся экипажам кораблей о присоединении земли к владениям Его Императорского Величества, поздравляя команду с открытием. После этого при мачтах ур на мачте были подняты национальный флаг. В этот день команда получила по чаркѣ, которой не



Астрономический пункт Земли Императора Николая II.

улету, окончательно разбила надежды пройти в Европу. Леды становились все теснее, перемѣта вѣтра грозила загородить льдами путь к отступлению, а земля тянулась все дальше и дальше. „Таймырь“ шел с южной его берега, а „Вайгач“ стал на якоря для получения астрономического пункта. Вот уже казалось, что доходя до северного предѣла земли, и нашли узкий проход между мощными ледяными полями, одними, прижатными к берегу, а другими, нависающими. Своим воскресла надежда на проход в Европу, хотя вдруг опять показались горы и земля возвышалась дальше к северу. В 11 часов утра 23-го августа, сделавшись отсюда всего достигая берега, „Таймырь“ соединился с „Вайгачем“, который, не дожидаясь солнца, пересѣк большой залив вновь открытой земли Императора Николая II направились и стали на ледяные якоря у ледяного припая близ берега.

получать обычно на Ледовитом океанѣ, и была съдана улучшенный ужины.

Земля Императора Николая II представляет собой сѣверо-восточной стороны гористую возвышенность не ниже 1.000 футов, со спускающимися в некоторых мѣстах ледниками; кое где вдоль горы тянется извилистая прибрежная полоса в несколько верст ширины. Посреда земли море падает в берега. Быть может, это пролив, разделяющий ее на два больших острова.

Вечером пошла дальше. Ночью вошли в густой разбитый лед. В этом мѣсте берег земли круто изогнулся на запад и скрылся из виду. Продолжить на карту удалось береговую черту вновь открытой земли на протяжении около 370 верст. Через час вошли в тундру. Сплошное ледяное поле было со всѣх сторон, лишь за кромкой оставался узкий канал.

Небо по горизонту всюду было белое, только на северо-запад виднелось слабое пятно синевы, обозначающее отражение на облаках небольшой долины или еще нового острова на горизонте. Лед был слишком мощным, чтобы пробовать его ломать, а широта и время года такие, что не давали надежды ожидать чистого пути в ближайшие дни. Экспедиция повернула обратно.

24 августа вернулись к Челюскину и стали на якорь. Границы ледяного покрова заметно не изменились, барометр стоял высоко и еще медленно

буров. Толя, так же разбил палатку и остался на ночь. Упомянутый якорь была сложена командой „Зари“ из палатки на предполагавшемся Толем самым северном пункте Азия, но по последующим вычислениям астронома Зеберга, оказавшимся на девятнадцать восточнее мыса Челюскина. Рано утром следующего дня партия пошла опять на запад, ища якоря дальше обследовать состояние льда. На действительном мысе Челюскина она сложила новый якорь и выбрала соответствующую надпись. Все видное пространство моря было покрыто сплошным



На Земле Императора Николая II.

подымался. Простояли так весь следующий день, наблюдая течения, а для других обычных наблюдений и выжидая пошесть ветра. В следующую ночь суда стало заносить льдами и они поехали к острову Цесаревича Алексея, укрыться под берегом. Простояли там сутки, „Таймир“ опять пошел к Челюскину посмотреть, что делается сейчас востере.

Став на ледяные якоря у мыса, как можно ближе к Челюскину, „Таймир“ отправил пѣшую партию осмотреть, насколько далеко тянется ледяное поле на запад. Партия состояла из доктора Старокадомского, лейтенанта Лаврова и пяти местных чинов, с двумя санями, нагруженными провизией, палаткой и другими необходимыми. Они благополучно прошли по льду к берегу, поздно вечером вышли к якорю, установленному в 1901 году экспедицией

льдами, небо было у горизонта белое, и только на северо-запад виднелось слабое пятно синевы, обозначающее небольшую долину, а востере отражение поверхности новооткрытой земли, свободной от сплошного покрова. Получив такие неудовлетворительные сведения, партия захватила свои сани у якоря „Зари“ и вечером вернулась на корабль.

Оставшиеся на транспорте занимались бурением льда для определения его толщины и вели обычные наблюдения. Лед оказался толщиной от 3 до 5 футов.

Тут часто к кораблю подходили белые медведи. К этому времени команда приспособилась на них охотиться, что было довольно просто. Оказалось, что медведи быстро убывают от человека, замечая какие-либо агрессивные его намерения, достаточно приближаться к нему, чтобы обратить в бегство. Охота

не заключается в том, что два или три человека, взяв медведя, осторожно идут на обывание, пока он не станет восторжениться. Как только он обратит внимание на охотников, они ложатся на лед и ждут приближения жертвы. Медведь, некая лодка, принимая черные пятна на льду за толпу людей, инстинктивно осторожно подкрадывается, воображая, что его никто не замечает. Тут самообладание охотников должно подступить его как можно ближе, чтобы убить на месте, так как подраненный зверь убегает со скоростью доброго коня и спастись спасется в море. Плавающего медведя тоже трудно

ловить. На следующий день опять спух и начался жидкий сь с другой стороны. Весь облачный лед уже остался тут же и делал невозможной дальнейшую работу, так как нельзя было отходить задним ходом, чтобы опять сь разбить ударить в лед. Оказалось, что транспорты прошли всего миль пять. Тогда повернули обратно и через полчаса мотовали шпалы, который пробивали сутки. Потеряв последнюю надежду на проход в Европу, ища в паку позднее время, начало морозов, ограниченность остатков угля и необходимость чистить котлы, рѣшили возвратиться во Владивосток.



Земля Императора Николая II.

ловить и убивать бесполезно, так как востере всего еще потопеть. К концу стоянки у Челюскина число убитых медведей перевалило за двадцать и много их хватало на полтора вѣселя.

29 августа пришел к „Таймиру“ „Вайгачь“, которого стало заносить льдами у острова. На следующий день было рѣшено испробовать последнее средство для прохода на запад, а именно: колоть лед, работая рядом обонии кораблями. По запасам угля для обеспечения обратного пути, вышло, что надо проходить в сутки миль 10, чтобы заложить столько, чтобы могла видеть береговая партия, и возоблажаться за это необходимостью выжидать бѣль толщину.

В 4 часа дня начала работу, рѣдком ударил в лед оба корабля и пламнела пухля, которые успелись западнее вѣтров в море, но дѣло подже

Всегда из канала, корабль пошел к острову де-Лонга. Первые два дня пришлось постепенно спускаться в тогу, обходя востере льда, но сь вечера 2 сентября море стало чистым. Востере все свободнее, и вода дошла градусами до 40 на борту. Скорость хода вследствие противного вѣтра уменьшилась до 4 узлов. Земля Санникова опять не видна, а проходила сь сѣвернее, чем раньше. При этих условиях сь разлетом 5 сентября показался остров Беннета, и корабль послѣдним укрылся под сѣверным берегом. Было рѣшено, ввиду сбережения угля, передать противный вѣтер. В этот день на „Таймире“ лопнула трубка холодильника, в котлы проникла соленая вода, образовалась пухля, но пока о чистоте котлов нельзя было и думать.



общение большого золотосного района с Америкой и Канадой. Здесь стоит одна рота войск Соединенных Штатов, есть школа иезуитов, католическая церковь, две больницы, а посреди селения на оградной осталась кусок русской территории, на которой стоят православный храм и два пустующих домика: — один для священника, другой для псаломщика. Новая православная церковь построена в 1883 году на средства прихода, состоящего из 200 человек, перешедших в американское подданство, потомков русских людей и эскимосов.

Гарнизон и население встретили экспедицию чрезвычайно радушно. Офицерам и всей команде устраивались поочередно приемы, развешали чью-то ноги. Благодаря случаю, удалось купить необходимое количество угля у парохода, который должен был его выгрузить в Нова, но не мог это сделать, так как набережная этого города была разрушена последними штормами. Перед своим отъездом экспедиция получила в подарок одно из старейших русских орудий, которое стояло в бывшем русском форте и сохраняется как историческое памятник.

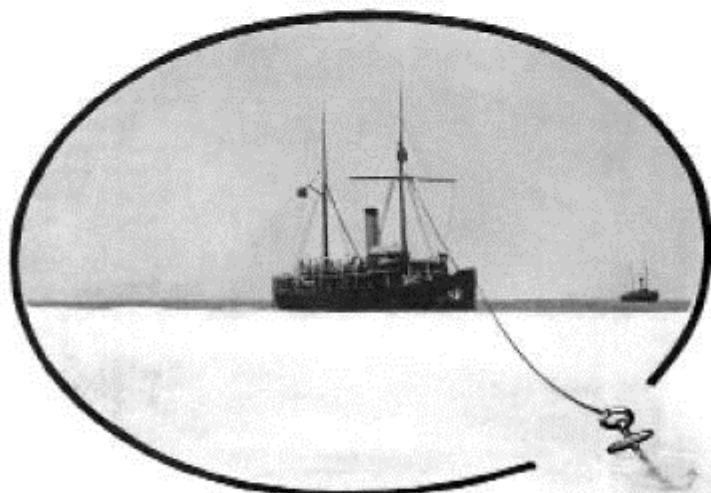
Приняв уголь, почистив котлы, перебрали механизмы, исправили мелкие повреждения и пополнив провизию во время шторма, экспедиция, напутствуемая лучшими пожеланиями американцев, 6 октября

вышла из Петропавловск, куда и прибыла благополучно, переждав в море еще один шторм.

Здесь обратили опять все силы на переборку механизмов и чистку котлов, погрузили уголь и пооду и пошли дальше. Несмотря на северную осеннюю погоду, экспедиция счастлива пришла 12 ноября во Владивосток.

Развивающиеся на восток сигналы командующего флотом и командира порта приветствовали корабль со сдвинутыми открытками и благожелательным воспринятием. Полученные вестки за семь месяцев и телеграммы начальствующих лиц, родных, знакомых и разных обществ принесли много радости участникам экспедиции, показав общий интерес и внимание к порученному им делу. Наконец, приказы по Морскому ведомству, один с повелением Его Императорского Величества именовать открытые экспедицией острова „Землей Императора Николая II“ и „островом Цесаревича Алексея“, а другой с изъявлением особой признательности Государя Императора начальнику, Монаршого благоволения офицерам и Царского „спасибо“ жившим членам, щедро вознаградили личный состав экспедиции за перенитые тяжелые дни и лишения.

*П. Бельский*



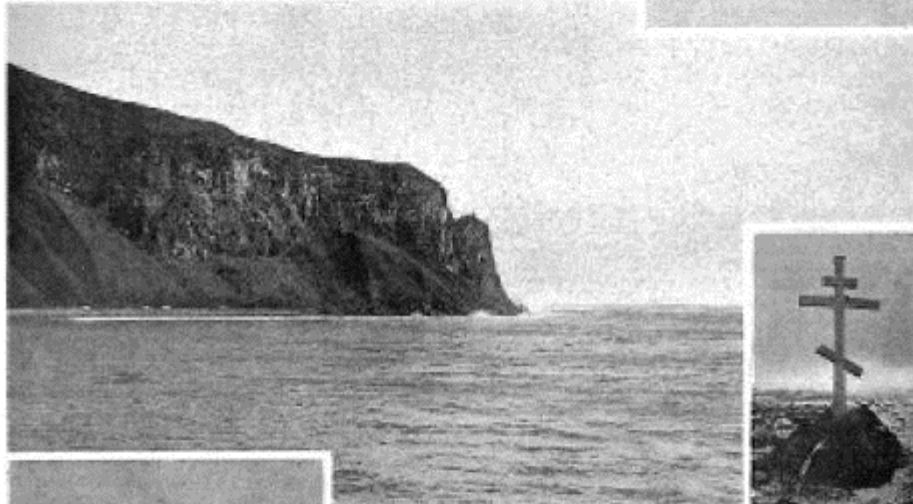
„Тобольск“ на ледовом море у ледового прохода у острова „Цесаревича Алексея“.

## П. Бельский Русская экспедиция в Северном Ледовитом океане

### Русская экспедиция в Северном Ледовитом океане на ледоколах



Результат работы под руководством доктора Стефановича в экспедиции на ледоколах, собиравшихся в Арктику на остров Вояжера.



1. Проводы береговой партии с доктором Стефановичем. — 2. Остров архидиакона Алексея, открытый экспедицией ледокола „Тобольск“. — 3. Крест на острове Вояжера на высоте 100 метров над уровнем моря.

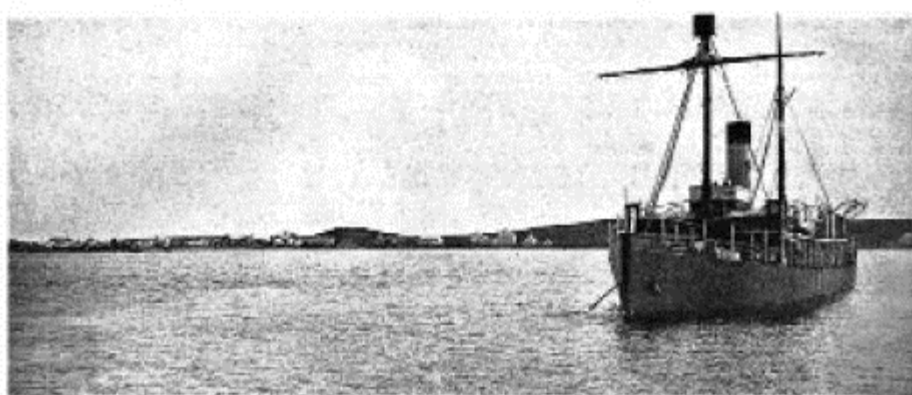


Ледокол „Тобольск“ во время 26 июля 1913 года на широте 80° 10' N и долготы 14° 30' от Гренландии.

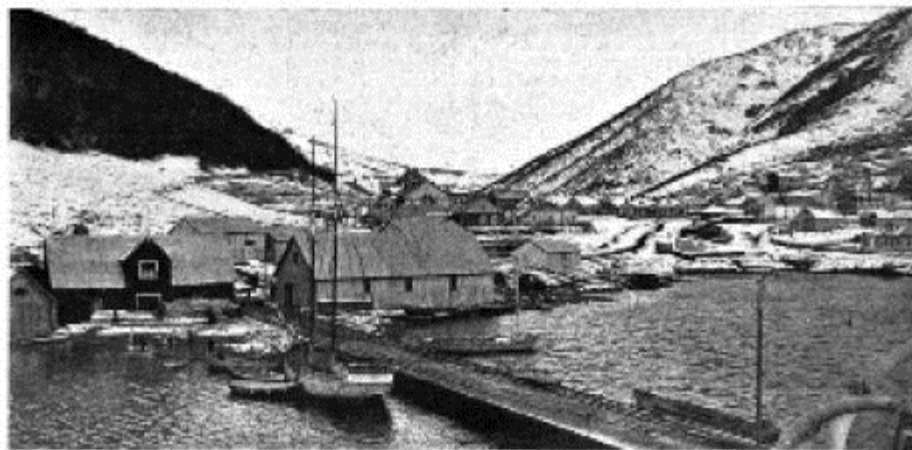


Судно „Тобольск“ экспедиции барона Толля, возвращающееся из 1901 г. на фоне Тихого океана у берегов Аляски.

„Таймырь“ и „Вайгачь“, открывшая новую землю и два острова.



Ледокол «Таймырь» на рейде озера Ново-Мариинского.



Вид с озера Петропавловского, вдаль видны Ледовитый океан и 30 вершинный о. Герца.



Вояки высеивают семя в огороде Св. Михаила.



Моржи на палубе «Таймыря», весна 1914 г.

ПОЛЯРНОЕ ПЛАВАНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ ФЛИГЕЛЬ-АДЪЮТАНТА В. А. ВИЛЬКИЦКАГО.

Карта и фотографии, любезно предоставленные «Огоньку».

Наш флигель-адъютант В. А. Вилькицкий, совершивший уже не одно плавание в далекие полярные страны, стоял на ряду с другими видными полярными путешественниками и исследователями.

Эта экспедиция, снаряженная за месяц до начала войны — в июле 1914 г. — морской экспедицией, имела специальную цель — подробное изучение Великого Северного морского пути вдоль северных берегов из Азии в Европу. Эта задача была превосходно выполнена экспедицией, которая, выйдя из Владивостока 21-го июня 1914 г. через Берингов пролив в Ледовитый океан, благополучно прибыла в Архангельск 3-го сентября 1915 г.

Все плавание было совершено на двух транспортных ледоколах «Таймырь» и «Вайгачь», специально снаряженных для полярных путешествий.

Огромный путь вокруг берегов Сибири во многих местах представлял для экспедиции весьма большие затруднения. Там, у острова Врангеля оба судна были заперты льдами. Вследствие этого приходилось пробиваться среди льдов, которые прочно сгустились вокруг судов. Пробиваясь сквозь льдины, «Вайгачь» повредила свой винт, который, однако, был совершенно исправлен.

Направляясь далее к острову генерала Вилькицкого, экспедиция открыла новый неизведанный остров, который был присоединен к России и нанесен на карту. Остров — пустынный. Растительности никакой. На нем были собраны различные породы с пресмыкающимися.

На пути к Ново-Сибирским островам, суда экспедиции

опять очутились среди льдов, причем один из них для «Таймыря» создавался весьма критическое положение. Ему грозила участь быть раздавленным льдами. Однако уже приготовившись к тому, чтобы покинуть судно, без всяких проволочек и все необходимое для похода по льду было погружено в трюмы на верхнюю палубу. У «Таймыря» льды были поломаны шпигуты, пожаты борты, открылась трюм и т. д.

В это время экспедиция Ф. ад. Вилькицкого установила радиотелеграфное сообщение с экспедицией знаменитого полярного исследователя Свердлова, отправившей для поисков Брусилова и Русилова. Указали Свердлову и положение льдов в ближайшем районе, дали возможность «Таймырю» идти в обратном направлении и пробиться к открытому морю.

Приближалась зима, температура бы-

стро понижалась, причем начались суровые зимы. Экспедиция стала готовиться к зимовке. Местом для зимовки была избраны залива барона Толя у западного берега Таймыра. Судна остановились на расстоянии 28 верст друг от друга, а в 300 верстах от экспедиции эстрима во льдах экспедиции Свердлова, с которой «Таймырь» и «Вайгачь» все время находились в радиотелеграфной связи.

Наступила зима. Случно потонуло солнце. Солнце скрылось за горизонтом, и наступила тяжелая, мрачная северная ночь. Глубокий сон застигнул суда. Мороз доходил до 45 градусов.

Участники экспедиции всецело старались разнообразить времяпрепровождение. С этой целью устраивались игры, общия чтения, и даже на льду была организована футбольная команда. Кроме того, были организованы курсы по общепромышленным предметам, причем все занималось с большой охотой. В праздничные дни совершался богослужения, причем за священника читал один из офицеров.

Отдыхавшие группы часто ходили на охоту на олени и даже на близлежащих медведей. На Рождество на судах были устроены елки, закончившиеся

спектаклем и маскарадом с призами. Также же были встречены Новый год и Пасха.

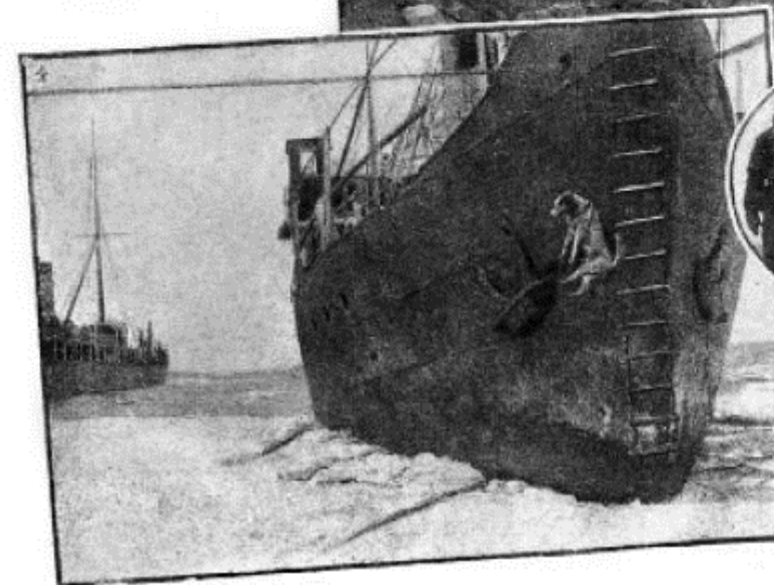
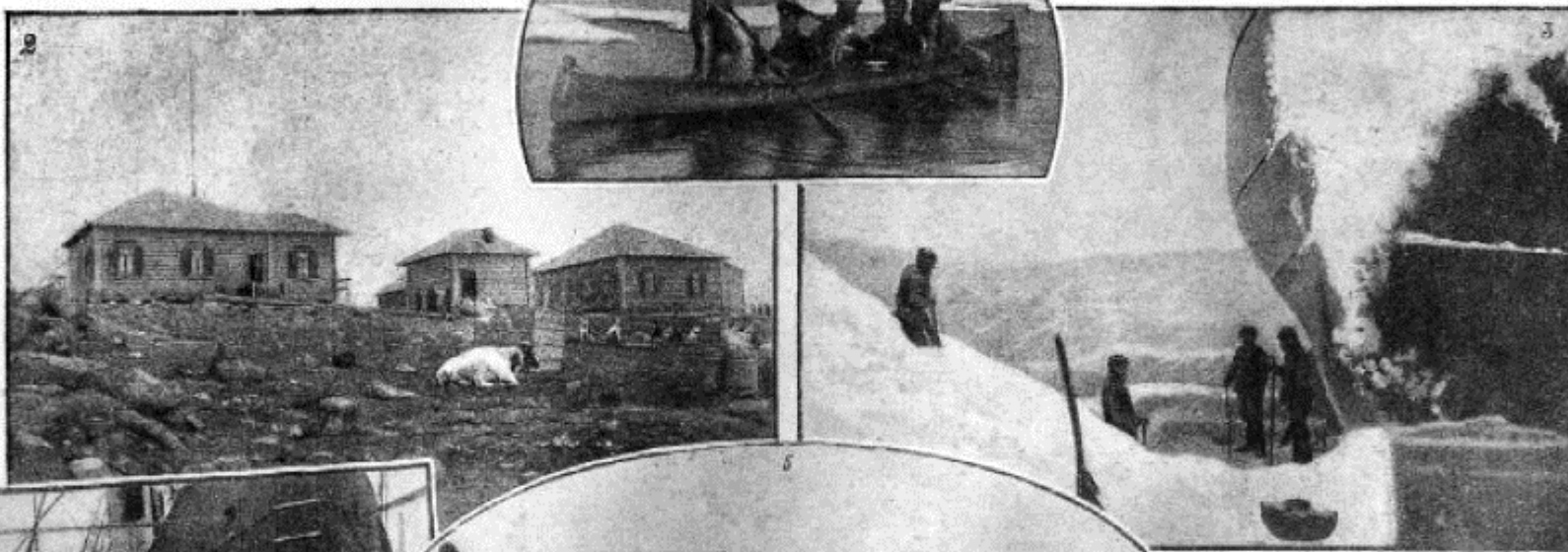
В начале февраля полярная ночь окончилась. Выглядело солнце. Полярный день принес несчастье. Скончался лейтенант Жохов, который был погребен на берегу. Падь его могилы подружился желтый крест и устроили астрономический пункт.

С наступлением полярного дня на «Таймырь» прибыла Свердлова. Весь путь был совершен на собаках.

Зимовку удалось покинуть лишь 29-го июня этого года. Вырвавшись из ледяных оков, «Таймырь» и «Вайгачь» подошли благополучно к острову Динсона и отсюда вошли в телеграфную связь с Петропавлом.

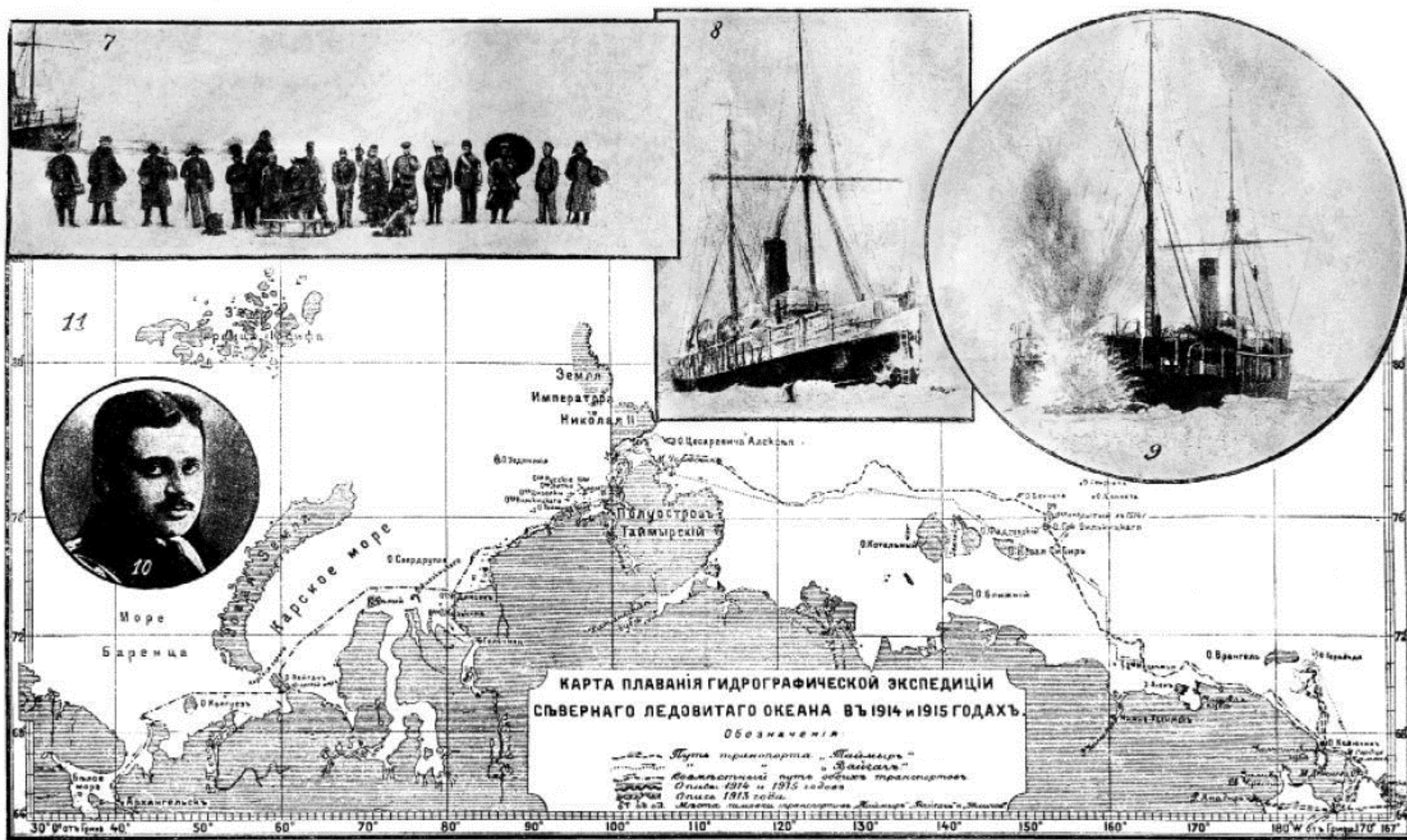
Таким образом, в этом году у северного берега Азии была всячески благоприятных, то «Таймырь» и «Вайгачь» вывет с «Экспедиция» Свердлова почти вдвое и благополучно прибыли в Архангельск, не встретив льда на своем пути. «Экспедиция», между прочим, посетила «Остров уснувших», обошла его кругом и в поисках Русилова, но никаких следов экспедиции не нашла.

Экспедиция собрала массу материалов огромной ценности по исследованию Великого Северного пути, а также раз, доказав возможность плавания вокруг берегов Сибири.

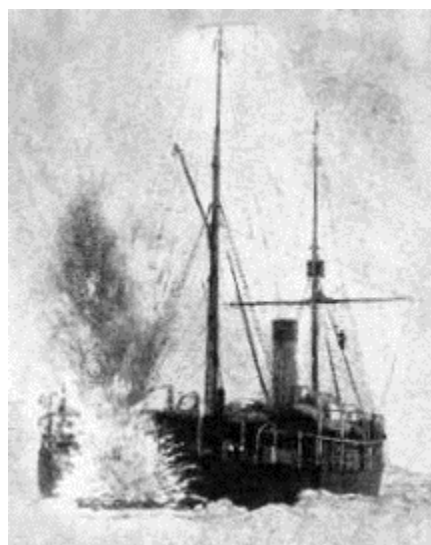
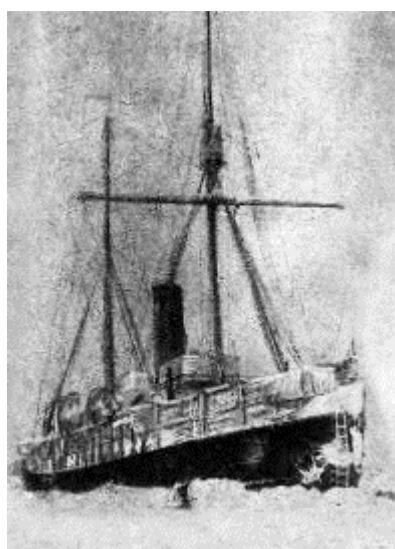


1) Катание в озерки на поверхности льда. 2) Домны для зимовки на острове Динсона. 3) Перебьня поврежденного винта: вырубна льда для перемены сломанной лопасти «Вайгача». 4) Собака отправляется гулять... 5) Погребение лейт. А. Н. Жохова, скончавшегося в экспедиции на берегу Таймырского полуострова. 6) Гидроплань полярной экспедиции.





7) Маскарадъ по случаю встречи выглянувшего, наконецъ, солнца. 8) «Таймырь» въ полярную ночь (снито при зуминомъ освѣщеніи). 9) Взрывъ льда — «Вайгачъ» освобожденъ. 10) Начальникъ экспедиціи флигель-адъютантъ Б. А. Вилькицкій. 11) Карта плаванія экспедиціи, составленная фл.-ад. Вилькицкимъ.



## Ледокольные транспорты «Таймырь» и «Вайгачъ»

А. И. Дубравин

### Особенности конструкции ледоколов «Таймырь» и «Вайгачъ»<sup>[265]</sup>

В 1909 г. со стапелей Невского судостроительного завода, ныне машиностроительного завода им. В. И. Ленина, были спущены на воду два ледокольных судна, получившие в дальнейшем названия «Таймырь» и «Вайгачъ», предназначавшиеся для Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

Экспедиция была организована в результате тяжелых уроков Русско-японской войны.

Из опыта войны вытекала необходимость освоения Северного морского пути, простиравшегося у отечественных берегов. Она была продиктована трагическим окончанием в Цусимском проливе перехода в чужеземных морях 2-й Тихоокеанской эскадры из Балтийского моря на Дальний Восток.

– I –

Выработка основных требований к проектированию судов «Таймыр» и «Вайгач» проводилась особой Комиссией под председательством В. П. Верховского. В Комиссии приняли участие: проф. А. Н. Крылов, начальник гидрографии А. И. Вилькицкий, проф. Ю. М. Шокальский, начальник управления кораблестроения Д. В. Скворцов, а также ряд ученых и полярных исследователей, в их числе участники экспедиции 1900–1902 гг. на судне «Заря».

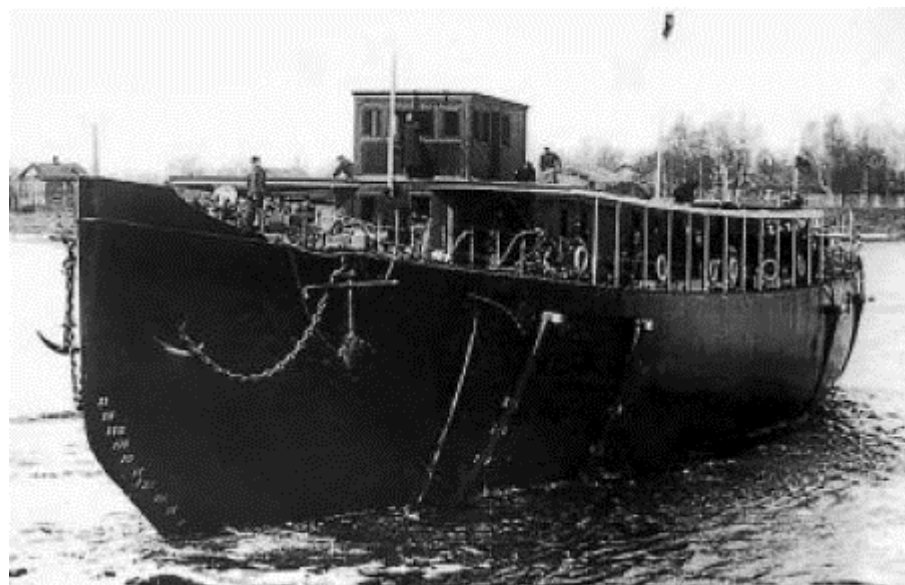
Одним из первых вопросов, обсуждаемых Комиссией, был вопрос о типе каждого из двух судов, намечаемых для экспедиции. При обсуждении поднимался вопрос о создании судов с различными главными размерами, причем одно из судов предполагалось иметь в качестве лидирующего.

Довольно упорно дебатировался вопрос о возможности создания деревянных, а не стальных судов по типу «Веги», «Фрама» и «Зари». После обмена мнениями Комиссия приняла, несомненно, правильное решение – создать два совершенно одинаковых стальных ледокола водоизмещением не более 1500 т.

Такие ледоколы могли работать отдельно или совместно и обеспечивать друг друга.

Весьма важным соображением о создании двух одинаковых ледоколов служило и то, что все запасные части главных и вспомогательных механизмов являлись взаимозаменяемыми. Последнее обстоятельство в автономном плавании имело существенное значение.

Комиссия рассмотрела и ряд других вопросов, в частности, о форме корпуса, конструкции и его прочности. Выдвигалось общее требование о том, чтобы корпуса судов могли противостоять сжатию льдов, особенно при вынужденной зимовке в не защищенном от напора льда месте. Для обеспечения этого требования рекомендовалось: иметь необходимый наклон шпангоутов в целях уменьшения действующих ледовых усилий путем разложения их на вертикальную и горизонтальную слагающие; расположить нижнюю водонепроницаемую палубу ледокола возможно ближе к ГВЛ, сделать максимальную ширину ледокола выше ГВЛ, чтобы судно при сжатии льдами поднималось, а не притапливалось.



Спуск на воду ледокольного парохода «Таймыр»



«Таймыр» и «Вайгач» во Владивостоке, 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*

Число поперечных водонепроницаемых переборок, помимо их назначения в обеспечении поперечной прочности, рекомендовалось принять с таким расчетом, чтобы ледокол имел запас плавучести при затоплении двух любых отсеков.

Двойное дно предусматривалось во всей длине судна, а в оконечностях должны были быть цистерны для дифферента.

Предполагалось сделать сравнительно удлиненную кормовую оконечность судна крейсерского типа для защиты руля и гребного винта.

В части создания носовых образований Комиссия требовала, чтобы ледоколы могли форсировать лед толщиной 60 см «в августе и сентябре месяцах», т. е. когда лед уже является ослабленным благодаря таянию.

В качестве главных судовых механизмов Комиссия рекомендовала иметь паровую машину мощностью ок. 1000 и. л. с. и не менее двух цилиндрических котлов. Котлы должны были обеспечивать наибольшую мощность при форсированной тяге.

Гребной вал намечалось выполнить на 30 % прочнее, чем допускалось правилами Ллойда, а прочность гребного винта повысить на 60 % по сравнению с прочностью, требуемой правилами Ллойда.

Передаточные части линии вала и кормовой гребной вал также выполнить на 80 % прочнее упомянутых правил, подобно ледоколу «Ермак».

Численность команды определялась в 35 человек.

Выдвигалось требование иметь на судне аппарат беспроволочного телеграфа.

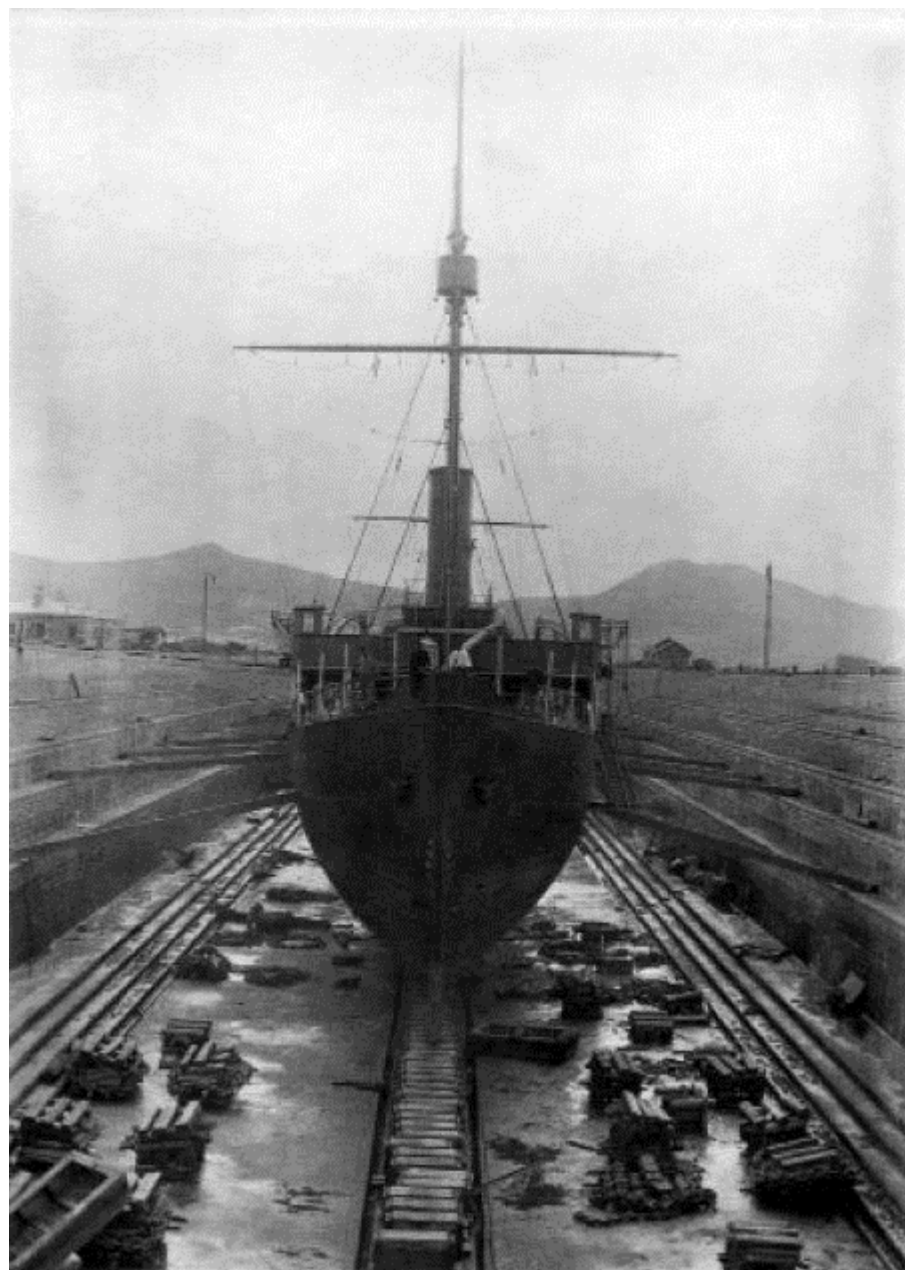
## – II –

Рекомендации Комиссии на проектирование судов «Таймыр» и «Вайгач» поступили в мае 1907 г. на конкурс, как это было принято в то время, различным судостроительным заводам и в том числе проектной организации «Новое судостроение С.-Петербургского порта» на Галерном острове.

26 сентября 1907 г. на очередном заседании Комиссия рассмотрела представленные проекты. Она определила, что проект организации «Новое судостроение С.-Петербургского порта», разработанный под общим руководством Р. А. Матросова, вполне отвечает задачам экспедиции. Поэтому Комиссия просила Морской технический комитет рассмотреть проект и в случае одобрения выдать заказ на постройку судов.

Рекомендованный Комиссией проект был одобрен и утвержден Морским техническим комитетом.

Главные элементы судов «Таймыр» и «Вайгач» были следующие: длина наибольшая – 59,7 м, длина по ГВЛ – 58,00 м, ширина наибольшая В – 11,90 м, ширина по ГВЛ В – 11,20 м, осадка Т – 4,50 м, высота борта Н – 7,50 м, водоизмещение ок. 1340 т.



«Таймыр» во владивостокском доке, вид с носа, 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*

Наряду с ледокольными свойствами «Таймыр» и «Вайгач» обладали мореходными качествами. В частности, отношение длины судна к его ширине составляло  $B = 5,17$ , что обеспечивало при учете других свойств судна оптимально возможную его ходкость. В то время как на ледоколах, например, «Ермаке», аналогичное отношение составляло  $B = 4,45$ .

Особенностью общей архитектуры судов являлось то, что они при сравнительно высоком надводном борту (3,0 м) обладали открытой, без полубака и полуюта, гладкой верхней палубой, к тому же без фальшборта с леерными стойками.

Палуба имела большую седловатость и широкие проходы у средней надстройки. Этим обстоятельством обеспечивался слив воды при накате волн во время качки. Опыт эксплуатации судов показал, что они обладали еще и свойством умеренной заливаемости и забрызгиваемости судна.

Открытая гладкая палуба судов, помимо мореходных целей, предназначалась для океанографических и метеорологических работ, как то: опускание батометров, драгирование, запуск аэростатов и пр. Кроме того, предусматривался корабельный гидросамолет, который находился на борту одного из судов.

Конструкция двухпалубного корпуса судна была выполнена по поперечной системе набора при одинаковой шпации 500 мм.

Поперечных водонепроницаемых переборок восемь, из них до верхней палубы четыре и до нижней палубы четыре. Продольные переборки, имея своим основанием настил двойного дна, доводились до верхней палубы. Они были расположены в районе машинного и котельного отделений.

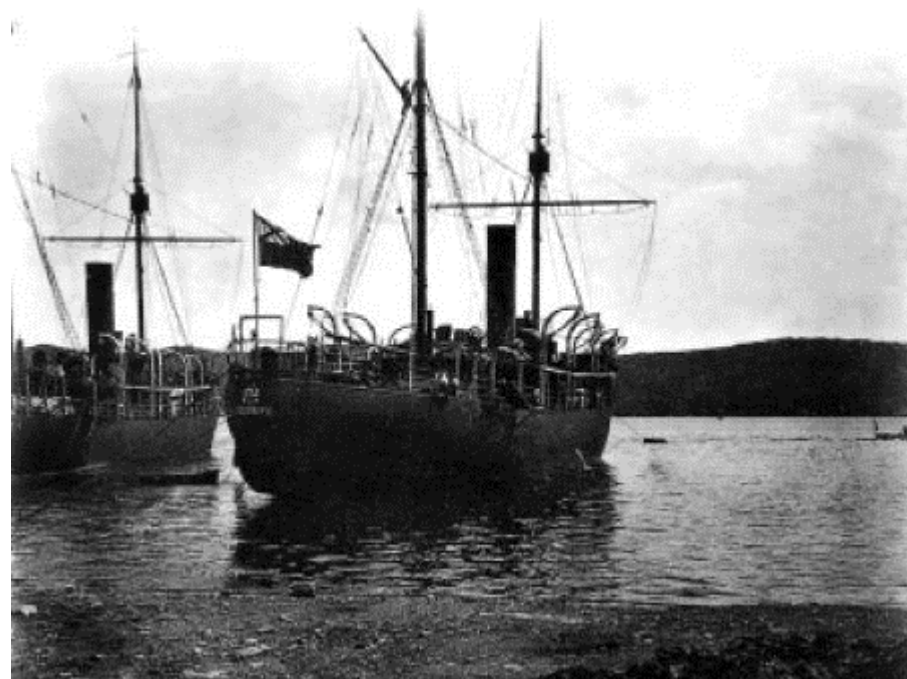
В носовой и кормовой оконечностях имелись платформы грузовых трюмов и айс-бимсы.

Всего водонепроницаемых отсеков на судне, в том числе ограниченных полупереборками в угольных ямах, с водонепроницаемыми горловинами и лазами, было 35 без учета двойного дна.

Наружная обшивка, не считая горизонтального киля, состояла из восьми поясьев. Толщина четырех днищевых поясьев составляла 12 мм, примыкающий к верхнему днищевому поясу ледовый пояс 19 мм и ледовой пояс у ГВЛ 22 мм, следующий бортовой пояс 15 мм, и наконец, ширстрек 8 мм.

Общая ширина пояса составляла 4,0 м, ледовый пояс возвышался над ГВЛ до 0,9 м. В носу и корме толщина ледового пояса составляла 22 мм.

Листы ледового пояса по пазам были скреплены «вглубь» на внутренних планках, все остальные поясья скреплялись «внакрой». Стыки всех поясьев скреплялись на планках.



«Таймыр» и «Вайгач» во Владивостоке, 1912 г.

*Из фондов РГАЭ*

Металлический корпус весил 478 т, что составляет ок.  $95 \text{ кг/м}^3$ . Для сравнения может быть приведен относительный вес корпуса «Ермака», он составлял ок.  $110 \text{ кг/м}^3$ .

Таким образом, при сравнительно большой прочности судов «Таймыр» и «Вайгач» вес их корпуса в составе металла был небольшим.

В качестве главных судовых механизмов на судах была запроектирована паровая машина тройного расширения, мощностью 1200 и. л. с. при 135 об/мин с ходом поршня 762 мм. Упорный подшипник предусматривался с литыми стальными подковообразной формы скобами, залитыми белым металлом.

Суда строились в течение 1908–1909 гг. Технический проект и рабочие чертежи выполнялись в конструкторском отделе Невского судостроительного завода.

В контракте, заключенном между Морским ведомством и правлением завода, было оговорено, что суда должны быть построены из отечественных материалов, за исключением случаев, когда изделия ограждены патентами и не изготавливаются в России.

Цена за постройку каждого судна определялась в 660 000 рублей.

Постройка судов выполнялась под наблюдением Морского технического комитета.

Закладка судов «Таймыр» и «Вайгач» состоялась 5 апреля 1908 г.

При постройке судов впервые в России на данных судах была введена, взамен ручной, пневматическая клепка корпусов, что было известным прогрессом того времени, к тому же на лебедках.

Спуск судов на воду состоялся: «Таймыра» 25 апреля 1909 г. и «Вайгача» 24 мая 1909 г.

Суда были предъявлены к сдаточным испытаниям 23 июля 1909 г. Они закончились 9 октября 1909 г. В числе испытаний предусматривалось определение поперечной метацентрической высоты опытным путем. Она составляла – 1,05 м, против спецификационной – 0,95 м.

На ходовых испытаниях, проводимых на мерной миле в Финском заливе, было установлено, что суда при осадке 4,5 м развивали полный ход 10,68 узла при средней индикаторной силе машины 645 и. л. с. Расход угля на этом режиме составлял 0,91 л. с. / час, что было средним нормативом для паровых машин данного класса того времени.

При экономическом шестиузловом ходе, как это было уже выявлено во время плавания судов, расход угля составлял ок. 6 т в сутки.

Таким образом, суда при проектных запасах угля в 300 т обладали длительностью плавания ок. 7000 миль. В действительности же на суда принимали дополнительный запас угля. Он размещался в бункерах во временных ящиках, устраиваемых на верхней палубе у средней надстройки.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

«Таймыр» и «Вайгач» были первыми ледокольными судами, при создании которых не только разработка задания на проектирование и постройка осуществлялись русскими кораблестроителями. К проектированию судов был привлечен широкий круг ученых, и обобщен опыт полярных исследований. В этом отношении создание судов явилось ценным вкладом в отечественное судостроение. Благодаря их удачному типу и надежности в значительной мере были обеспечены успех Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг. и открытие Северной Земли.

### А. И. Дубравин

#### **Общее расположение, оборудование и судовые устройства судов «Таймыр» и «Вайгач» и опыт их эксплуатации в экспедиции 1910–1915 гг.** <sup>[266]</sup>

#### ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ

В целях обеспечения максимально возможного обзора при морской съемке, а также управления судном во льдах наиболее высокой палубой, расположенной на средней надстройке и в то же время значительно приближенной к носовой части, являлась палуба мостика главного компаса (28), где и был расположен главный судовой компас. С мостика главного компаса, огражденного лишь леерными стойками, с поручнями, обтянутыми тентом, был сделан сход по наружному трапу на палубу командного скептика и ходовой рубки (шлюпочную палубу).

Командный мостик, ограничивая носовую часть средней надстройки, был выдвинут к носовой части судна исходя из соображений удобства управления при движении во льдах, что, впрочем, присуще всем правильно построенным ледоколам и ледокольным судам.

Командный мостик (31) был сделан открытым – по всей ширине судна он был огражден сплошь тиковыми досками. На концах мостика по правому и левому борту имелись деревянные угольники для защиты вахтенного от ветра, причем угольники были остеклены с бортов, а также со стороны носовой и кормовой части судна. Палуба командного мостика была сделана из тиковых досок <sup>[267]</sup>.

Ходовая рубка (19) была расположена на палубе, где и командный мостик. В ней был установлен ходовой компас и рулевой штурвал. Последний с помощью валикового привода был соединен с золотником

рулевой машины. Рядом с ходовой рубкой находилась походная каюта командира судна или начальника экспедиции, сообщающаяся с нею (18). Внутреннего хода не имелось, поэтому сообщение командного мостика, ходовой рубки и походной каюты командира с верхней палубой осуществлялось с помощью открытых трапов, расположенных с правого и левого борта командного мостика.

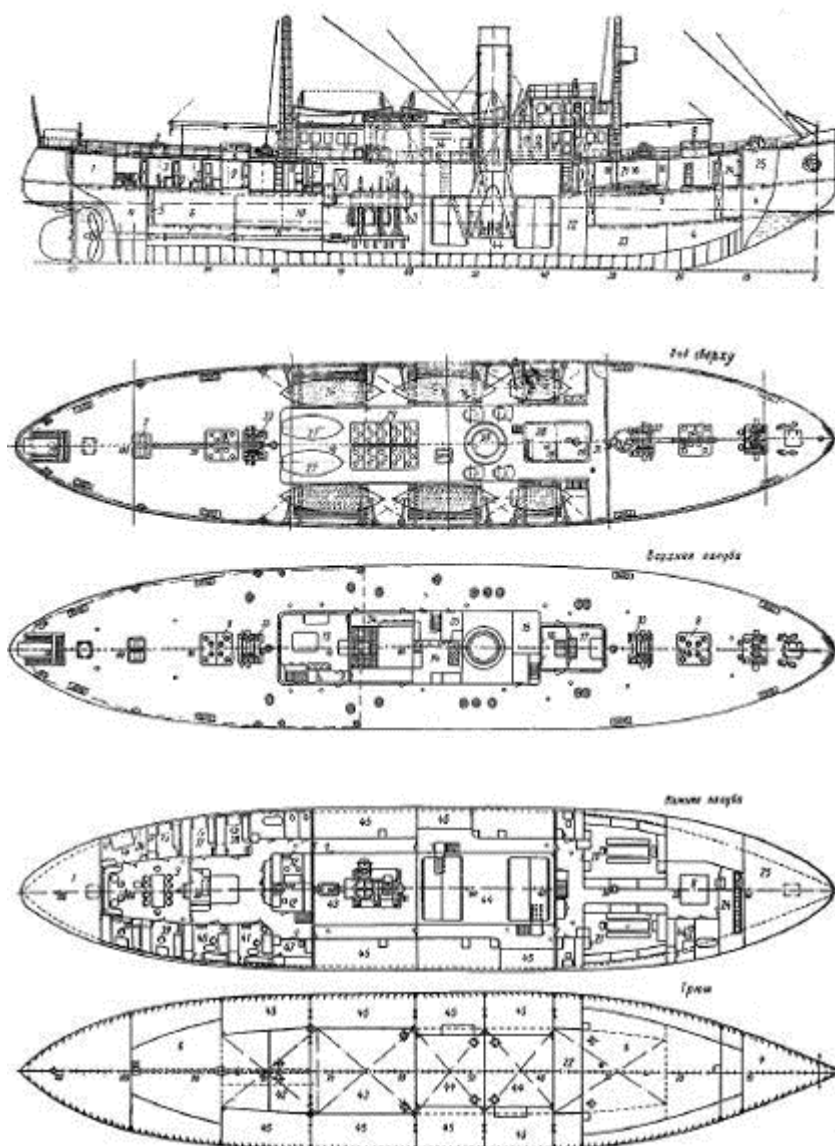
На верхней палубе средней надстройки непосредственно под ходовой рубкой была расположена штурманская рубка (17), откуда имелся внутренний ход на жилую палубу (16). Далее в корму за площадкой сходного трапа (в середине судна) находилось помещение рулевой машинки, с левого борта – баня (15) и с правого борта ламповая или фонарная, далее в корму по всей ширине надстройки была расположена сушилка, в центре этого помещения дымовая труба (30) и по бортам шахты для выгреба мусора из котельного отделения.

Рядом с сушилкой находилось помещение камбуза, хлебопекарни и кипятильного котелка, или, как он назван в спецификации, самовара (14). По левому борту между шпангоутами № 54–58 находилось помещение умывальни, предназначенное для кочегаров, здесь же находился сходный трап в котельное отделение.

Далее в корму между шпангоутами № 58 и 67, в средней части судна, была расположена шахта светового машинного люка и по бортам коридоры.

Кормовая часть средней надстройки занималась «каютой для занятий экспедиции и беспроволочного телеграфа» (13)<sup>[2681]</sup>, а также по правому борту был предусмотрен небольшой коридор и сходной трап на жилую палубу.

Жилая, или вторая, палуба примерно от форштевня до 10-го шпангоута в носовой части была предназначена для шкиперской кладовой (25). Непосредственно за нею вдоль поперечной водонепроницаемой переборки между шпангоутами № 10–13 находился умывальник для команды; далее между шпангоутами № 13–22 по правому борту находилось помещение для ванны (24), а в середине судна грузовой люк. Далее между шпангоутами № 22–34 было расположено помещение для команды (21), которое состояло из двух кубриков, примыкающих к левому и правому бортам с разделяющим их коридором, проходящим у диаметральной плоскости. Упомянутый коридор сообщался с поперечным коридором, расположенным между шпангоутами № 34–38. В середине указанного коридора находился трап для выхода на верхнюю палубу или в штурманскую рубку. Из этого же коридора имелся вход в две небольшие каюты личного состава, расположенные по правому и левому бортам. Наконец, отсюда же, из этого поперечного коридора, на жилой палубе был предусмотрен выход в бортовые внутренние коридоры, расположенные по правому и левому бортам и сообщающиеся между собою носовые и кормовые помещения, кроме того, из продольных внутренних коридоров имелись входы в машинное и котельное отделения. Таким образом, все помещения внутри между собою сообщались, что имело большое значение для обитаемости судна, а также во время вынужденной зимовки судна и при плавании в штормовых условиях.



Ледокольный пароход «Таймыр». Вид сбоку в разрезе, вид сверху, планы верхней и нижней палуб, трюма.

1 – кладовая, ранее использовавшаяся для хранения воздушного шара; 2 – световой люк; 3 – кают-компания; 4 – балластная цистерна; 5 – шахта балластной цистерны; 6 – грузовой трюм; 7 – балластная цистерна; 8 – грузовой люк; 9 – проход; 10 – машинные запасы; 11 – тоннель гребного вала; 12 – помещение машинистов; 13 – каюта для занятий экспедиции; 14 – камбуз; 15 – баня и прачечная; 16 – проход на нижнюю палубу; 17 – рубка для карт; 18 – походная каюта командира; 19 – ходовая рубка; 20 – каюта боцмана; 21 – командные помещения; 22 – поперечный угольный бункер; 23 – запасной угольный бункер; 24 – умывальники команды; 25 – шкиперская кладовая; 26 – спасательные вельботы; 27 – шлюпка-ледянка; 28 – мостик для главного компаса; 29 – машинный световой люк; 30 – дымовая труба; 31 – мостик; 32 – площадка для прожектора; 33 – грузовая двухтонная лебедка; 34 – инструменты экспедиции; 35 – хлебопекарня; 36 – кабинет экспедиции; 37 – каюта члена экспедиции; 38 – каюта механика; 39 – каюта штурмана; 40 – каюта начальника экспедиции; 41 – каюта капитана; 42 – цистерны для пресной воды; 43 – машинное отделение; 44 – котельное отделение; 45 – бортовые угольные бункеры; 46 – запасная двухместная каюта; 47 – каюта прислуги

В кормовой оконечности судна на жилой палубе между шпангоутами № 73–104 размещались: кают-компания (3); каюты: начальника экспедиции (40), командира судна (41), штурмана (39), инженера-механика (38), офицеров экспедиции (37, 37), кабинет экспедиции (36), прислуги (47), машинистов (12), запасная каюта-лазарет (46), ванная и уборные.

На уровне жилой палубы в отсеке кормового свеса было помещение для воздушного шара.

В сечении судна по трюму (ниже жилой палубы) располагались: носовая балластная цистерна (4) между форштевнем, переборкой форпика на шпангоуте № 10 и далее от переборки форпика до шпангоута № 22, шахты в балластные цистерны, носовой грузовой трюм (6), поперечный угольный бункер (22), запасной угольный бункер (23), котельное отделение (44), бортовые угольные бункера (45), машинное отделение (43), помещение для машинных запасов (10), тоннель гребного вала (11), кормовой грузовой трюм (6), балластные цистерны (7), шахта в балластную цистерну (5), кормовая балластная цистерна (4). Двойное дно, как отмечалось ранее, было расположено между 22-м и 86-м шпангоутами.

## ОБОРУДОВАНИЕ

Помещение для команды, расположенное в носовой части судна, как уже отмечено ранее, состояло из двух кубриков, где размещались по 10 человек, для которых предусматривалось 10 рундуков из соснового дерева, с выдвижными ящиками. Матрацы и подушки были волосяные<sup>[269]</sup>.

В кубрике находился один стол на 10 человек со штормовыми досками и 2 скамейками на 5 человек каждая, 4 табуретки, три шкафа с отделениями для посуды, зеркало с ящиками для бритв, щеток и других мелочей, этажерка для книг и два малых стола для личной работы.

Каюты рядового состава были оборудованы рундуком из соснового дерева, шкафом для платья, небольшим столиком, табуретом, полкой.

Каюты членов экспедиции и инженера-механика были оборудованы: дубовым рундуком, мягким диваном, письменным столиком, шкафом для платьев, ковровой табуреткой, откидным умывальником, дополнительной спальней подвесной сеткой и полкой для книг.

Каюты начальника экспедиции и командира судна были оборудованы дубовой мебелью: рундуком с выдвижными ящиками, волосяным матрацем и подушкой, мягким диваном, двумя овальными полированными столами, письменным столом с выдвижными ящиками, креслом к письменному столу, ковровой табуреткой, шкафом для платьев, деревянным откидным умывальником с зеркалом и этажеркой.

Кают-компания была оборудована дубовой мебелью: одним обеденным столом на 10 человек со штормовыми досками, мягким диваном со спинкой и подушками, двумя круглыми полуовальными столиками, пианино и вращающейся табуреткой, 12 вращающимися (прикрепленными к палубе) креслами со спинками, зеркалом, буфетом, одним широким мягким креслом, этажерками, шкафом<sup>[270]</sup>.

Буфетная при кают-компании была оборудована также дубовой мебелью; здесь был буфет для посуды и резки хлеба, стол, металлическая эмалированная мойка, полка.

Особое внимание было обращено на обеспечение личного состава нормальным питанием, и в этих целях заботливо предусмотрено все необходимое и удобное в эксплуатации.

Хлебопекарня состояла из одной печи производительностью до 200 кг<sup>[271]</sup>.

Камбуз был изготовлен на Сушевском заводе по заказу Невского судостроительного и механического завода; он имел вместимость «всех трех кубов 13 ведер»<sup>[272]</sup>. Размеры топки (дл. 770 мм, шир. 180 мм,

выс. 150 мм), конструкция печи обеспечивали вскипание воды через 40 мин при закладке нормальных 7 полен, как показали испытания камбуза на заводе<sup>[273]</sup>.

Водоснабжение пищевой и санитарной водой обеспечивалось двумя расходными цистернами емкостью по 0,5 т, которые были расположены на котельном кожухе<sup>[274]</sup>.

Пресная вода вырабатывалась с помощью двух опреснителей системы «Круга», производительность которых составляла при испытаниях за 6 часов работы около 5 т, причем основной запас пресной воды хранился в кормовой части судна (цистерна 7), под платформой, по сторонам коридора гребного вала, емкость названных цистерн составляла 17,5 т<sup>[275]</sup>.

Паровое отопление предусматривалось центральное с помощью ребристых змеевиковых грелок и труб красной меди. Тепловой расчет парового отопления производился с тем, чтобы в помещениях при принятой системе изоляции поддерживать температуру воздуха +20° по Реомюру. Кроме парового отопления, на случай зимовки предусматривались печи (камельки), отапливаемые углем и дровами<sup>[276]</sup>.

Вентиляция имела естественная с раструбами и рукавами, а также искусственная, обеспечиваемая с помощью 8 электровентиляторов.

Освещение жилых и служебных помещений осуществлялось естественное, электрическое и ламповое.

Естественное освещение предусматривалось бортовое, с помощью сравнительно большого диаметра (250 мм) иллюминаторов с толстыми (20 мм) стеклами. Они не имели ныне употребляющихся глухих крышек, поэтому, несмотря на большую высоту борта, во время сильной качки погружались в волну<sup>[277]</sup>. В целях предупреждения отпотевания стекол иллюминаторов и устранения покрытия их инеем, в жилых помещениях были сделаны еще остекленные зеркальными стеклами (толщ. 6 мм) рамы из твердого дерева, которые герметически закреплялись с помощью резиновых прокладок на задрайках<sup>[278]</sup>.

Освещение рубок достигалось двойными, с плотно прилегающими к борту рамами, остекленными зеркальными стеклами.

Палубное естественное освещение достигалось световыми люками и палубными иллюминаторами.

Световые люки с комингсами из стали (толщ. 4 мм) имелись в верхней палубе над помещением кают-компания и камбуза. Кроме того, крышки носового и кормового грузовых люков являлись остекленными. Аналогичное остекление было сделано на двухстворной крышке светового люка машинного отделения.

Палубные иллюминаторы были врезанные на верхней тиковой палубе в тиковый настил, а там, где была металлическая палуба (под тиком), были сделаны соответствующие прорезы. Таких палубных иллюминаторов, расположенных над бортовыми коридорами и другими помещениями, насчитывалось 30<sup>[279]</sup>. Толщина стекол иллюминаторов равнялась толщине тикового настила. С внутренней стороны под стеклом предусматривались раструб из дерева и, аналогично бортовым иллюминаторам, остекленные рамы с задрайками.

Особое внимание в отношении обитаемости судна в арктических условиях плавания было обращено на изоляцию жилых и служебных помещений, в этих целях прежде всего предусматривались деревянные настилы как верхней из тика, так и нижней сосновой палуб. На жилой палубе в жилых помещениях, в отличие от служебных помещений, поверх сосновых досок был уложен еще линолеум. Помимо изоляции палуб, все переборки и борта кают и жилые помещения были изолированы с внутренней стороны специальной изоляционной системой.

Для изоляции борта на расстоянии 250 мм от его стальной обшивки предусматривалась сосновая обшивка толщиной 15 мм. Пространство между наружным бортом и внутренней деревянной обшивкой изолировалось следующим образом: стальная обшивка и шпангоуты покрывались легким слоем мелкой пробки, следующий слой составлял капок толщиной 75 мм, затем слой рубероида толщиной 2 мм, далее слой воздуха, затем черновая деревянная обшивка толщиной 15 мм, укрепленная к деревянным стойкам, далее слой рубероида толщиной 2 мм, далее опять слой, заполненный капком, толщиной 50 мм, и наконец, упомянутая ранее деревянная обшивка толщиной 15 мм. Последняя была набрана из горизонтально расположенных шпунтовых сосновых досок<sup>[280]</sup>.

Для изоляции верхней палубы подшивка устанавливалась на расстоянии 150 мм, а подшивка для изоляции жилой палубы – на расстоянии 250 мм от стальной палубы. Она была сделана из сосновых шпунтованных досок толщиной 15 мм, поставленных на бруски, укрепляемые к бимсам. Пространство между стальной палубой и деревянной обшивкой было заполнено изоляцией следующим образом: стальной настил и бимсы покрывались слоем мелкой пробки, следующий слой представлял капок толщиной 75 мм под верхней палубой и толщиной 90 мм под жилой палубой, потом рубероид толщиной 2 мм, затем слой воздуха, далее слой рубероида толщиной 2 мм, а затем деревянная обшивка из шпунтованных сосновых досок толщиной 15 мм. Общая толщина слоя изоляции под верхней и под



нижней или жилой палубами диктовалась высотой бимсов. Как уже отмечалось, верхняя палуба была сравнительно легкой, в то время как вторая или жилая палуба была усиленной конструкции, рассчитанная на восприятие значительных сжимающих усилий, поэтому это обстоятельство облегчало устройство значительной по высоте изоляции.

Обшивка поперечных переборок, бани и камбуза являлась деревянной толщиной 15 мм; она была поставлена на расстоянии 150 мм от упомянутых переборок. Пространство между стальной и деревянной обшивками заполнялось аналогичными материалами, как и подшивка верхней палубы.

Все крепления обшивки были выполнены из оцинкованной стали.

Таким образом, изоляция жилых и служебных помещений была весьма основательной. Нельзя не отметить, что устройство упомянутой изоляции данной конструкции было предписано Морским техническим комитетом и утверждено А. Н. Крыловым, в отличие от значительно менее конструктивной изоляции, предусмотренной спецификацией.

## СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА

Судовые устройства судов «Таймыр» и «Вайгач» предусматривались из условий плавания в тяжелых полярных льдах в части главным образом рулевого устройства, а также необходимости обеспечения эксплуатации судов в условиях необорудованных баз, в частности, разгрузки и погрузки на открытых рейдах, что относилось к якорному, грузовому и швартовому устройствам. Нельзя не отметить и того, что с большой тщательностью было предусмотрено шлюпочное устройство. Особое внимание было обращено также на устройство водонепроницаемых дверей в поперечных переборках, лазов в угольных бункерах, угольные горловины на верхней палубе и пр., на освещении которых остановимся.

1. Рулевое устройство, как уже отмечалось ранее, являлось предметом большой дискуссии на упомянутом совещании при выработке задания на проектирование судов. В конечном счете при постройке перо руля было выполнено из литой стали по типу ледокола «Ермак», диаметр его баллера составлял 220 мм, диаметр шейки 200 мм<sup>[281]</sup>.

Перо руля имело своей основой прочную литую стальную раму, укрепляемую к старнпосту на четырех петлях, диаметр штырей которых составлял 100–75 мм.

На конце баллера руля, выходящего на верхнюю палубу, был насажен румпельный сектор с обухами для укрепления цепей, от румпеля к барабанам рулевой машинки на верхней палубе проходил штуртрос, состоящий из цепей, соединительных штанг и отводящих шкивов.

Рулевая паровая машинка системы «Девис» была установлена, как уже отмечалось ранее, в шахте светлого машинного люка. С рулевой машинкой (золотником) был соединен валиковый привод от штурвала, расположенного в ходовой рубке. Таким образом, система передачи от румпеля к рулевой машинке являлась открытого типа и была весьма простой и в то же время надежной по своей конструкции. Ручной привод был расположен, как обычно, на корме.

2. Якорное устройство состояло из двух станových якорей системы Холла, один весом 1,4 т, второй – 1,2 т, и такого же веса предусматривался запасной становой якорь. Кроме того, на судне были один стопанкер и один верп, а также шесть ледовых якорей, из них четыре весом по 100 кг. Якорные цепи для станových якорей длиной каждая 194 м (106 морск. саж.)<sup>[282]</sup> имели диаметр звена около 36 мм (1<sup>7</sup>/<sub>16</sub> дюйма) и были сделаны с распорками. Стопора якорь – цепи были приняты системы «Льгофа».

Паровой брашпиль распространенной в то время системы «Кларк Чампам» имел боковой барабан для тяги перлиней, скорость вращения барабана могла быть дана бо́льшая, чем скорость вращения якорной цепи. Предусматривалась возможность работы брашпиля вручную.

3. Шлюпочное устройство включало: один моторный катер дл. 6,7 м, три шестивесельных вельбота дл. около 6,0 м, две двойки дл. 3,6 м, две ледянки дл. 3,0 м<sup>[283]</sup> и четыре байдарки, из которых две были одноместные и две двухместные. Вельботы-двойки и моторный катер помещались на рострах, а ледянки и байдарки – на надстройке.

Шлюпбалки для спуска плавучих средств применялись обыкновенного типа<sup>[284]</sup>, поворотные, обеспечивающие спуск шлюпок на виду, по правилам Регистра того времени, при крене до 15°. Таких шлюпбалок на судне было шесть пар, или 12 единиц шлюпбалок.

В носовой части по правому борту находился крамбол с блоками для гидрологических работ грузоподъемностью 1,3 т.

4. Грузовое устройство состояло из двух грузовых стрел, расположенных (по одной стреле) на фок- и грот-мачтах. На фок-мачте грузоподъемность стрелы была 1,5 т, а на грот-мачте грузоподъемность стрелы составляла 2,0 т. Для подъема груза с помощью указанных стрел в носовой части на верхней палубе находилась паровая лебедка, обладающая подъемной силой 1,5 т, и аналогичной системы

кормовая лебедка, также установленная на верхней палубе, грузоподъемностью 5,0 т. Грузовые люки в соответствии с расположением грузовых стрел и лебедок находились в носу и корме на верхней палубе. Оба трюма предназначались для хранения провизии. Сообщение трюмов с помещениями, находившимися под грузовыми трюмами, как уже отмечалось ранее, осуществлялось через водонепроницаемую шахту со входом из жилой палубы.

5. Швартовое устройство состояло из 8 специальных кнехтов с дубовыми подушками, расположенными на палубе, и 6 вертикальных роульсов. Обтяжка и натяжение тросов обеспечивались, как отмечалось ранее, барабанами брашпиля, носовой и кормовой лебедками, которые имели боковые барабаны для троса.

## РАЗНЫЕ СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА

К числу разных судовых устройств, на которые следует обратить внимание, относились, например: леерные стойки, установленные на верхней палубе, где фальшборт отсутствовал. Уместно будет отметить, что благодаря отсутствию фальшборта исключалась возможность образования льда на палубе при низких температурах воздуха и при накате на палубу волн. Леерные стойки были сделаны из ковanej стали, они имели отверстия для промежуточных, горизонтально расположенных трубчатых лееров. Поручень леерного устройства был изготовлен из тикового дерева.

Заслуживают внимания также водонепроницаемые двери в поперечных переборках на жилой палубе, они были сделаны из листовой стали, с рамками на переборках из угловой стали. Дверь имела 2 петли и 4 задрайки из ковanej стали на резиновых прокладках. Размеры дверей были 1350 x 600 мм, высота комингса составляла 925 мм<sup>[285]</sup>.

Большое внимание было уделено горловинам, расположенным на верхней палубе (в количестве 18 единиц), для погрузки угля. Они были выполнены глухого типа с нижними решетками<sup>[286]</sup>. Задрайка горловин предусматривалась аналогично транспортным судам.

Горловины для перегрузки угля, которых было 8, сделаны овальной формы с водонепроницаемой крышкой на петлях и 4 задрайками с уплотнительной резинкой. Наконец, горловины второго дна в каждом отсеке (10) междудонного пространства, диаметром 500 мм, имели 3 задрайки на резине.

Остается еще отметить парусное вооружение, предусматриваемое на судах. Оно включало: на фок-мачте стаксель и трисель, а на грот-мачте – грот-трисель. Парусное вооружение было сделано в расчете использования парусов при сильном ветре для умерения качки на волнении и на случай выхода из строя машины или вало-винтовой группы<sup>[287]</sup>, а также как дополнительное средство для увеличения скорости хода судов, т. е. одновременной работы главных судовых механизмов и применения парусов.

## ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ В ЭКСПЕДИЦИИ 1910–1915 ГГ

1. Наиболее трудные условия ледового плавания, где суда прошли тяжелые испытания, оказались в 1913 г. в проливе Вилькицкого.

По обобщающей характеристике, составленной Н. И. Евгеновым, лед в проливе Вилькицкого в сентябре 1913 г. был неподвижным, по-видимому, годовалым, толщиной 80–90 см и простирался до видимого горизонта. Осмотр этого льда производился А. М. Лавровым, совершившим экскурсию на мыс Челюскин (в сентябре месяце). По его наблюдениям, лед представлял собою отдельные льдины толщиной до 1,2 м, причем они были спаяны между собою более тонким льдом. В этой связи Н. И. Евгений замечает, что, по наблюдениям с борта судна, лед казался более однородным и гладким. Во время своей экскурсии к берегу А. М. Лавров обратил внимание еще и на то обстоятельство, что лед по направлению к берегу был совершенно гладкий. Верхний слой льда был толщиной 4–5 см, причем под этим тонким льдом находился слой воды, по высоте равный около 15 см. Далее под упомянутым слоем воды был толстый лед.

12 сентября (того же 1913 г.), как отмечает Н. И. Евгений, было принято решение форсировать упомянутый лед. Форсирование льда с целью дальнейшего продвижения на запад началось в 15 ч 30 мин одновременно судами «Таймыр» и «Вайгач». Оба судна сохраняли строй фронта и шли на параллельных курсах, находясь друг от друга на расстоянии 90–140 м.

Перед началом форсирования льда дифферент судна на корму составлял около 1,0 м, что, по мнению судового состава, должно было способствовать более эффективной ломке льда. При ходе вперед во время «разбега» машина развивала 105 об/мин, что соответствовало на чистой воде скорости хода 10–11 узлов и, соответственно, мощности около 800–900 и. л. с. Во время отхода назад машина работала малым ходом, чтобы сохранить гребной винт от случайного удара о тяжелую льдину. При форсировании льда работе судов «Таймыр» и «Вайгач» благоприятствовало то обстоятельство, что разбитый лед в образуемом канале, как отмечает Н. И. Евгений, выносило из канала встречным западным ветром. Благодаря тому, что

суда имели парусное вооружение и на них была поставлена на грот-мачте бизань «на ветер», их корму не заносило в сторону при заднем ходе.

Работа по форсированию льда судами продолжалась около суток, причем местами толщина льда не превышала 60 см, однако суда продвигались во льду очень медленно. За сутки суда продвинулись всего на 2,5–3,0 мили. К окончанию работы общий канал, образующийся при форсировании льда, был значительно сужен, поэтому было решено вернуться в исходное положение на кромку льда. Обратное движение кораблей оказалось весьма быстрым, а именно суда прошли это расстояние за каких-нибудь 15–20 мин. Это обстоятельство в известной мере указывает на то, что лед, форсируемый судами «Таймыр» и «Вайгач», был значительно мощнее, чем могли преодолевать данные суда.

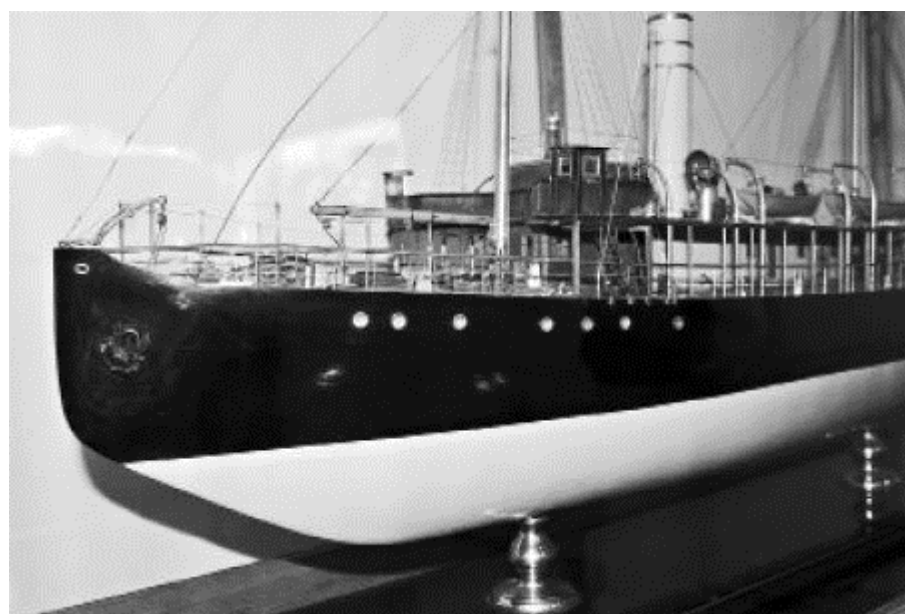
2. Касаясь сжатия судов льдами, Н. И. Евгенов в своей обобщенной характеристике обращает внимание на наиболее сильное сжатие, которому подвергался «Таймыр» в сентябре 1914 г. в районе к северо-западу от островов Фирнлея (пролив Вилькицкого).

Во время сжатия судно имело ряд существенных повреждений. Условия, при которых произошло сжатие, были следующими. Судно находилось в полыньях и переходило из одной полыньи в другую полынью, причем, как отмечает Н. И. Евгенов, одна из полыней была весьма больших размеров, другая меньших размеров и в поперечнике составляла не менее 2 миль.

Во время форсирования перемычки между указанными полыньями началось сжатие льдов. Скорость сжатия весьма быстро нарастала, и «Таймыру» отойти назад не представлялось возможным.

Ледяное поле, находящееся по правому борту, помимо своего поступательного движения, направленного к месту нахождения судна, совершало вращательное движение против часовой стрелки. Оно как бы катилось по кромке много большего по размерам другого поля. По образному замечанию Н. И. Евгенова, указанная льдина представляла «...вращающийся диск круглой пилы с ее зубцами, воздействующими на корпус корабля»<sup>[288]</sup>.

При сжатии значительного крена судна не наблюдалось. Интенсивное сжатие продолжалось порядка 5–10 минут. В результате сжатия были деформированы 22 шпангоута. Местами они не только прогнулись, но и дали трещины. Водонепроницаемые переборки в носовой части судна также были повреждены, в таком именно положении «Таймыр» попал в вынужденный дрейф, окруженный массивами льда. По-видимому, лед этот был годовалым, и в сентябре месяце, когда произошло сжатие, началось дальнейшее увеличение толщины льда. Во время дрейфа принимались меры к тому, чтобы по возможности удержать судно и направить его в появляющиеся небольшие полыньи. Благодаря постоянному маневрированию «Таймыру» удалось избежать повторного сжатия, что могло бы, по-видимому, привести к весьма тяжелому положению для судна.



Вид с носа модели ледокольного парохода «Вайгач», изготовленной в 1911 г. в модельной мастерской Санкт-Петербурга. Масштаб 1: 48

*Экспозиция Центрального военно-морского музея (г. Санкт-Петербург)*

Десять дней спустя «Таймыр» стоял на ледяных якорях около берега недалеко от о. Гансена (у северо-западного побережья Таймыра). В этом районе опять началось сжатие льда, причем «Таймыр» был защищен от непосредственного нажима льда ледяным полем, под действием сжатия упомянутое большое поле льда начало разрушаться, и льдины вокруг корабля начали принимать вертикальное положение, но уходили под днище судна. В связи с происходившим сжатием льдов и уже имевшимися повреждениями судна были приняты необходимые меры, чтобы в случае необходимости оставить «Таймыр». Однако и это тяжелое испытание «Таймыр» выдержал весьма хорошо, благодаря главным образом округлым обводам судна и, по-видимому, большой толщине льда,двигающегося около судна<sup>[289]</sup>.

В сентябре 1914 г. большое по силе сжатие льдами выдержал «Вайгач» в районе залива Толля у берегов полуострова Оскара. Судно находилось в битом льду, который сравнительно равномерно был расположен около борта. Только отдельные льды были более значительных размеров и выделялись среди общей массы льда. Во время сжатия судно получило значительный крен, который достиг 90°, но не получило заметных повреждений, причем при сжатии судно было приподнято льдом на 30,0–40,0 см.

Работа гидрографического судна «Вайгач» в тяжелых льдах происходила одновременно с работой «Таймыра», как уже отмечалось ранее. Во время этой работы, когда судно пробивалось среди дрейфующих льдов, «Вайгач» имел некоторые повреждения. К числу этих повреждений относились: повреждения 2 лопастей гребного винта, а также от ударов об лед и сильных сотрясений в корпусе судна возникла течь. В частности, в третий отсек поступало около 3 тонн воды в час, которая откачивалась.

3. В заключение Н. И. Евгенов отмечает, что «Таймыр» и «Вайгач» в битом льду сплоченностью до 6–7 баллов обычно медленно могли продвигаться, используя разводья и полыньи. В конце августа 1915 г., когда лед находился в состоянии таяния, был совершен переход судов протяжением до 40 миль из центральной части архипелага Норденшельда (пролив Фрама) до района входа в залив Миддендорфа. Ледовая обстановка по пути перехода происходила в различных ледовых условиях. При этом суда использовали каналы между обломками полей и места между массивами крупнобитого льда. Однако среди указанного льда был иногда и весьма мощный лед, а также полыньи, движение судов в описываемых ледовых условиях затруднялось плохой видимостью, и судам приходилось из-за этого останавливаться. Во время движения во льдах наблюдались единичные случаи, когда при маневрировании судов они при ударе кормой об льдины имели обрывы штуртрота рулевого управления.

Следуя переменными курсами с различными скоростями хода, суда пробивались иногда каналами и использовали полыньи среди массивов льда, встречаемые по пути следования перемычки форсировались. При входе в пролив Мушкетова лед оказался более разреженным. В проливе суда шли переменными ходами среди раздробленного разреженного льда. Затем лед стал редким.

По мнению Н. И. Евгенова, суда успешно преодолевали встречаемый лед, что не могли бы выполнить деревянные суда, для которых потребовались бы значительные вынужденные стоянки в ожидании благоприятной ледовой обстановки.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Суда «Таймыр» и «Вайгач» прошли самостоятельно Северным морским путем с востока на запад с одной вынужденной зимовкой, встретив исключительно тяжелую ледовую обстановку в проливе Вилькицкого. Таким образом, суда в результате перехода оказались достаточно прочными по корпусу, линии вала, а также они оказались приспособленными по обитаемости для данных условий плавания.

Следовательно, доложенные в проекте данные в отношении формы и теоретического чертежа, конструкции корпуса и механизмов судов оказались правильными, вместе с тем суда были качественно построены целиком из отечественных материалов.

Однако не только плавания этих судов в 1910–1915 гг. показали их положительные качества, они подтверждались и в дальнейшем на протяжении десятилетий, в частности, «Таймыр» в 1932 г., во время Второго международного полярного года, был использован в Таймырской гидрографической экспедиции, где проводились комплексные научно-исследовательские работы в северо-восточной части Карского моря<sup>[290]</sup>. Кроме этого, «Таймыр» в 1938 г. самостоятельно, без обеспечения ледаколами, выполняя правительственное задание, пробился зимой в тяжелых гренландских льдах к дрейфующей станции «Северный полюс – 1», что было, пожалуй, самым тяжелым испытанием для «Таймыра»<sup>[291]</sup>.

В заключение нам хотелось бы обратить внимание и на то, что суда типа «Таймыр» и «Вайгач» могут быть приняты в известной мере как прототипы гидрографических ледакольных экспедиционных судов для исследования Северного морского пути и высоких широт Северного Ледовитого океана. Конечно, в этом случае такие суда должны быть оснащены прогрессивными дизель-электрическими главными механизмами или атомными установками.

## Н. А. Кузнецов

### Гибель ледакольного транспорта «Вайгач»

Деятельность ГЭСЛО возобновилась в 1918 г. В связи с создавшимся летом 1918 г. тяжелым продовольственным положением в северных районах европейской части России возник проект вывоза хлеба из Сибири Северным морским путем. Так как в навигационном отношении этот путь был еще недостаточно изучен, то одновременно с посылкой судов за хлебом приняли решение организовать гидрографическую экспедицию для широкого научного исследования западной части Северного

Ледовитого океана. В ней должно было работать три отряда: Карского моря, Самоедского берега и Новой Земли и Обь-Енисейский<sup>[292]</sup>. 15 апреля 1918 г. начальником экспедиции, подчинявшейся командующему Флотилией Северного Ледовитого океана, был назначен Б. А. Вилькицкий<sup>[293]</sup>.

Формирование экспедиции проходило одновременно в Петрограде и в Архангельске, ставшем основной базой. Сам Б. А. Вилькицкий писал: *«Я вполне осознавал первостепенную важность для экономической жизни Сибири Северного морского пути, над исследованием и оборудованием коего до меня работал мой отец, и по совести полагаю, что в ту пору по знаниям и опыту в этом вопросе у меня соперников не было. В этой отрасли авторитет мой признавался и начальством, и населением, и советской властью. Это должно было значительно облегчить дело в невероятно сложной и трудной обстановке того времени. Организация такой экспедиции сулила мне возможность перекинуться на Север, где большевики сидели не твердо, и связаться с Сибирью»*<sup>[294]</sup>. 6 июня 1918 г. Вилькицкий выступил на 3-м делегатском съезде Флотилии Северного Ледовитого океана с докладом о необходимости организации экспедиции. В нем он отметил, что в задачи экспедиции изначально должны входить не только практические вопросы, связанные с вывозом хлеба из Сибири, но и выполнение исследовательских работ. *«В Карском море имеется четыре прохода, все они пригодны для плавания, но нужно знать, когда и который из них бывает свободен ото льда. Да и самое Карское море не всегда бывает свободно ото льда. Поэтому является необходимость исследовать эти проливы и море, дабы иметь возможность предсказать, когда и где можно пройти кораблю. [...] Вся эта работа, исполненная с честью и добросовестностью, даст возможность совершать правильные рейсы из Архангельска к устью Енисея и Оби, выполнение такой работы возможно лишь тогда, когда будет оказана поддержка экспедиции государством. В первую очередь необходимо поставить наблюдательные посты с радиотелеграфом там, где это более всего необходимо. В устье Енисея имеется порт, куда могут ходить большие корабли и грузиться хлебом. В устье Оби имеется масса островов, но проход с лоцманом также возможен. Доказательством того, что эти рейсы возможны, служит то, что туда совершаются рейсы частными предприятиями, и второе то, что сейчас Швецией ведутся переговоры с Москвой о вывозе этим путем хлеба из Сибири на условиях: половину Швеции, половину России. [...] Посылать экспедицию придется хотя бы только потому, что необходимо сменить людей на карских радиостанциях, снабдить радиостанции топливом и провизией...»*<sup>[295]</sup> Съезд полностью поддержал идею организации экспедиции.

Думается, что Б. А. Вилькицкий искренне был рад возможности продолжить работы по исследованию полярных морей, прерванные в 1915 г. Но при этом он использовал открывшиеся в связи с формированием экспедиции возможности и для организации антибольшевистской борьбы. *«За время моего пребывания в Петрограде, услышав о моей деятельности и полномочиях, ко мне приходили многие знавшие меня офицеры с просьбой помочь им выбраться из Петрограда. Взяв с них честное слово, что они не связаны ни с какой другой контрреволюционной организацией, чтобы раньше времени не скомпрометировать свою собственную, я давал им фиктивные командировки кому куда, откуда они рассчитывали пробираться, кто – за границу, кто – к казакам, кто – я уж и не знаю куда...»* – вспоминал Вилькицкий<sup>[296]</sup>. Тогда же он установил связь с сибирскими контрреволюционными организациями и посольством Великобритании. Во время предполагавшегося плавания к устью Енисея рассматривалась возможность передачи «Таймыра» и «Вайгача» в руки представителей Белого движения<sup>[297]</sup>. Но этого не потребовалось, т. к. 2 августа 1918 г. в Архангельске при поддержке союзников, корабли которых вошли в Северную Двину, произошел контрреволюционный переворот, организованный капитаном 2-го ранга Г. Е. Чаплиным. К моменту смены власти в Архангельске оказалась незначительная материальная часть экспедиции, около половины офицерского состава и 2/3 команды<sup>[298]</sup>. Но самое главное – в распоряжении Вилькицкого были суда, пригодные для плавания в Арктике.

Первоначально начальник экспедиции предполагал, что ему придется решать лишь исследовательские задачи (т. к. «хлебная» часть экспедиции была отменена), но на практике гидрографам предстояло во время короткой арктической навигации оборудовать радиостанцию в селе Дудинка, обеспечить снабжение радиостанции на Диксоне и сменить на ней личный состав<sup>[299]</sup>.

Сразу же после переворота Б. А. Вилькицкий обратился к командующему Флотилией Северного Ледовитого океана контр-адмиралу Л. Л. Иванову за разрешением на выход в море. *«Узнав, что мне не нужно ни кредитов, ни какой-либо другой помощи, требовавшей постановлений правительства, находившегося тогда еще в периоде формирования, и приняв во внимание, что я не могу терять времени, так как навигационный период в Карском море продолжается всего от восьми до десяти недель, адмирал разрешил мне уходить и, со своей стороны, передал мне поручение правительства выяснить возможно точнее, что происходит в Сибири, какое там правительство и где находится адмирал Колчак»,* – вспоминал Б. А. Вилькицкий, вступивший в командование «Таймыром»<sup>[300]</sup>. Командиром «Вайгача» и начальником Гидрографической партии экспедиции еще 6 мая 1918 г. стал старший лейтенант П. В. Тихменев – брат жены Вилькицкого (урожденной Н. В. Тихменовой)<sup>[301]</sup>.

Подробности плавания сохранились в дневнике одного из его участников – офицера с «Вайгача» лейтенанта Г. П. Сычева. «22 августа 1918 г. В 4 ч дня снялись с якоря из бухты Самоед [на западе Южного острова Новой Земли], чтобы произвести съемку Междушаровского острова и затем идти к Югорскому Шару, где по [сообщениям] радио чисто ото льда. Ввиду засвежевшего ветра встали в 8 ч вечера у острова на якорь до утра.

29 августа. В 7½ ч утра снялись с якоря. Из-за мглы проскочили мыс Костин и стали на якорь в Башмачной бухте у мыса Черного по счислению. Дождь. Пасмурно. В 5 ч дня радио с „Таймыра“: „Видите ли меня, идите на соединение, вы стоите у мыса Костина“. Оказалось, что остров Междушарский нанесен неверно на карту и по крайней мере в 1½ раза длиннее на самом деле. В 6 ч пошли за „Таймыром“. В 6½ ч на горизонте показался лед, вышедший из Карских Ворот. Лед сплошной, битый, тянется в 19 милях от берега параллельно берегу. Температура воды –0,3°. В 10 ч вечера вошли в лед. Большие разводья, продвигаться легко.

30 августа. Идем во льду. Попадаются тюлени. Пасмурно, сыро, пронизывающий холод. В 4 ч вечера лед рассеялся. В 7½ [часов] вечера открыли [увидели. –Сост.] бухту Дыроватую на острове Вайгач. Пошли вдоль берега к Югорскому Шару.

31 августа. В 5 ч утра подошли к Югорскому Шару. Оказался забит льдом. Вернулись в Лямчинскую бухту набрать воды и поправить машину на „Таймыре“. На острове масса дичи (гуси, кулики, олени).

1 сентября. В 4 ч утра снялись в Югорский Шар. В 9 ч подошли к проливу, пробиваясь в густом льду. В 12 ч 30 м пришли к селу Хабарову в Югорском Шаре. „Таймыр“ сел на мель напротив сарая Сибирякова. Пролив забит мелкобитым льдом.

2 сентября. Провели в безуспешном стаскивании „Таймыра“ с мели.

3 сентября. В 3 ч 40 м стащили „Таймыр“ с мели.

4 сентября. В 7 ч утра снялись с якоря и в 9 ч пришли к радиостанции Югорский Шар. Лед редет, но крупные куски и твердые. „Таймыр“ сорвало льдом с якоря, наш якорь выдержал напор льда, и мы отстоялись до 5 ч 30 м, не меняя места. Затем снялись в р. Енисей. Лед в море редкий, но очень крепкий. В 11 ч вечера пришлось уменьшить ход до малого, т. к. льдины крепости стальной, а между тем и их при наступающей темноте невозможно увидеть заблаговременно, чтобы избежать встречи. Курс по выходе из Югорского Шара был примерно  $NO\ 60^\circ$ . Перестали встречать лед милях в 50–60 от Югорского Шара.

5 сентября. Тихий SW. С 4 ч утра льда нет. Пасмурно. Ямала не видно. По счислению идем вдоль его берегов.

6 сентября. По обсервации оказались на траверзе острова Белого. Глубины 4–5 сажень. Взяли курс на N, чтобы удалиться на более глубокие места.

7 сентября. В 10 ч дня пришли на Диксон. Море все время совершенно чисто ото льда»<sup>[302]</sup>.

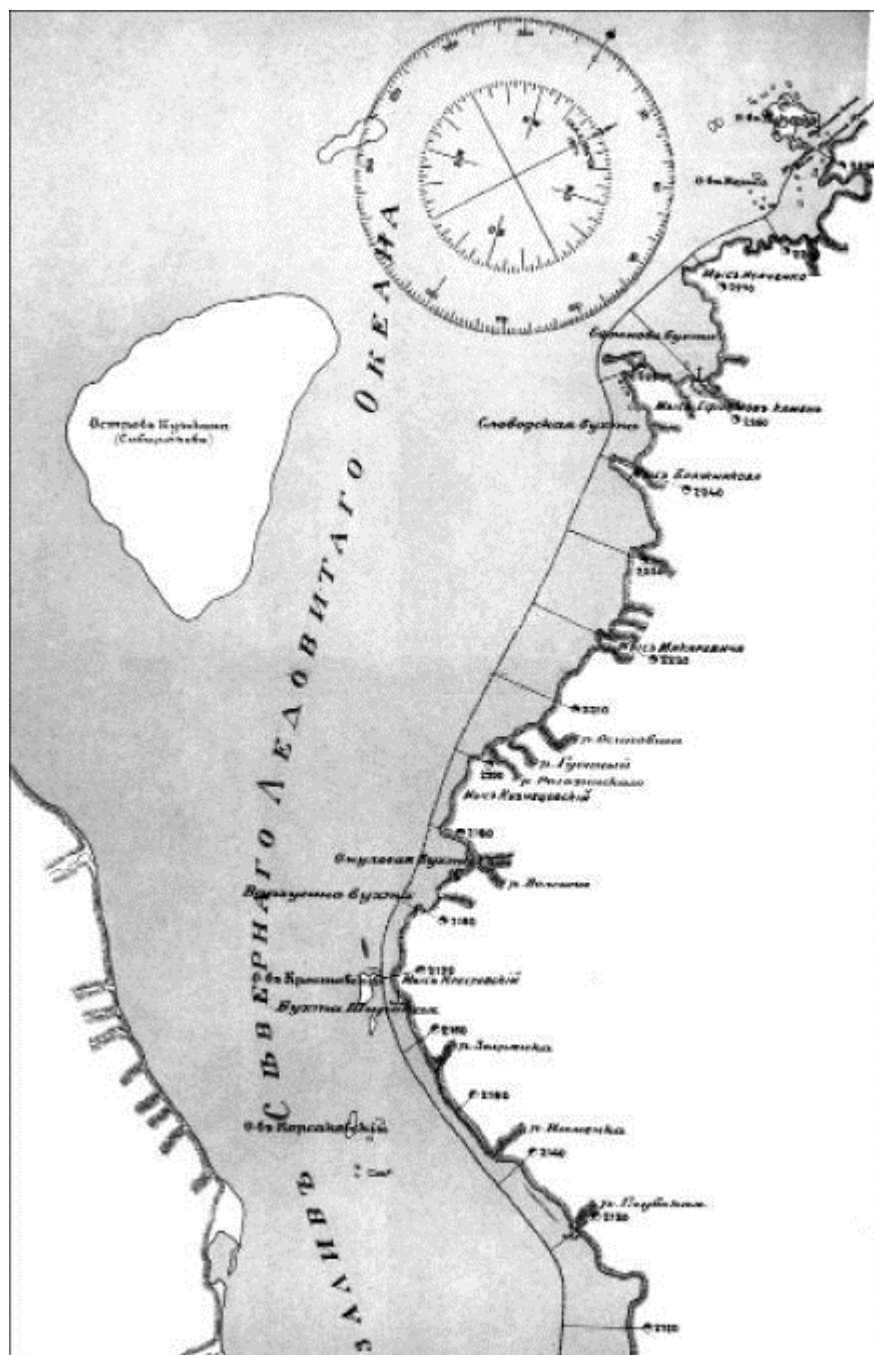
После прибытия на рейд острова Диксон «Таймыру» и «Вайгачу» предстояло выполнить следующие задачи: с «Таймыра» нужно было выгрузить привезенное на Диксон имущество, а затем произвести выгрузку в Усть-Енисейске. С «Вайгача» предстояло разгрузить радиостанции и запасы в Усть-Енисейске и Дудинке, а личному составу обоих судов – помочь скорейшему оборудованию радиостанций и постройке радиомачт. С помощью одного из транспортов планировалось провести разведку ледовой обстановки в северной части Карского моря, также было необходимо тщательно вычистить котлы и развальцевать в них трубки, перебрать механизмы<sup>[303]</sup>.

8 сентября в 10 часов 50 минут утра корабли снялись с якоря. Вилькицкий писал: «имея в виду, что корабли являются гидрографическими, что в силу этого они должны пользоваться всяким случаем, чтобы пополнить промер и облегчить здесь плавание будущим мореходам, мною здесь, как и обычно, был выбран путь с таким расчетом, чтобы проложить на карте новый галс глубин»<sup>[304]</sup>.

В 13 часов 50 минут, не доходя  $10^\circ$  до траверза мыса Ефремов Камень, «Вайгач» выскочил на подводный риф, по-видимому, идущий от мыса в том месте, где на карте обозначена глубина 18,3 м. В настоящее время это место обозначено в лоции как скала Вайгач. В ее описании отмечено, что «измерение глубин, даже на малом ходу, не может своевременно предупредить о приближении к ней»<sup>[305]</sup>. Сразу же после аварии «Таймыру» просигналили: «Дать задний ход», но по инерции на камень выскочил и он. Откачав часть воды из носовой балластной цистерны, «Таймыр» снялся с мели.

«Вайгач» получил следующие повреждения: были заполнены водой вторая балластная цистерна (58 т) и первый междудонный отсек (40 т). Через некоторое время водой стал наполняться и второй междудонный отсек, находящийся под котлами. Около 17 часов была предпринята попытка сняться с мели с помощью «Таймыра», но якоря ползли в грунте, а «Вайгач» с места так и не сдвинулся. Еще до этого началась перегрузка угля на «Таймыр» (всего, согласно расчетам, его необходимо было облегчить на 70 т, но даже

при такой разгрузке, как писал Вилькицкий, не было уверенности в удаче). Усилившийся ветер бил о камни корпус судна. К утру из-за продолжающегося затопления междудонных отсеков пришлось погасить один котел.



Фрагмент «Сокращенной лоцманской карты реки Енисея и Енисейского залива от г. Енисейска до о-ва Диксон (2290 верст). Составлена под редакцией инженера путей сообщения Е. В. Близняка» (СПб., 1914), на котором отображен район гибели «Вайгача». Масштаб: в 1 см 4,2 км

9 сентября была предпринята еще одна неудачная попытка сняться с помощью «Таймыра». К 16 часам пришлось погасить второй котел (причем кочегары работали уже по пояс в воде). После прекращения паров перестала работать водоотливная система, и спасти «Вайгач» без посторонней помощи возможности не было, а «Таймыр» один с этой задачей не справлялся. В силу этого начальником экспедиции было принято решение об оставлении судна и эвакуации с него всего возможного имущества, которое было перевезено на «Таймыр».

В 5 часов утра 10 сентября «Таймыр» продолжил свой путь, двигаясь по Енисейской губе. В тот же день он встретил пароход «Туруханск», на который перешла команда «Вайгача», для того чтобы отправиться в находящееся недалеко село Гольчиха за лихтером. Предполагалось, что до этого пароход подойдет к Ефремову Камню, но его капитан был недостаточно знаком с навигационной обстановкой в том районе, а часть команды (по мнению Вилькицкого, пропитанной большевистским духом) отказалась участвовать в опасном мероприятии. В итоге и сам «Туруханск» сел на мель, а сняться ему помог «Таймыр». Впрочем, 12 сентября выскочил на мель и он, но сняться с нее удалось достаточно быстро (всего же за этот поход «Таймыр» садился на мель четыре раза). Основной задачей «Туруханска» было взять на борт рыбаков, ведущих промысел в низовьях Енисея, поэтому команду «Вайгача» его капитан пересадил на пароход «Лена».

В районе аварии «Вайгача» собралось три парохода – «Туруханск», «Лена» и небольшой речной пароходик «Орел», который не мог оказать существенной помощи. Время стремительно уходило, т. к. навигационный период заканчивался. Вилькицкий предполагал даже вариант зимовки «Таймыра» недалеко от места посадки «Вайгача» на мель – в Луковой протоке. Кроме того, возникли сложности с командой «Таймыра». Начальник экспедиции писал: *«Команда „Таймыра“ работала хорошо, но с оставшейся частью вайгачской было много осложнений. Лучшие матросы „Вайгача“ ушли с командиром к своему гибнущему кораблю, остались люди, которые думали о своей наживе, норовя разделить и растащить казенное имущество, боялись ехать в Сибирь и в Архангельск и непрестанно предъявляли требования и не считались ни с чем».*

Из-за этого утром 19 сентября, встретив «Лену», починившую котлы и собирающуюся идти вверх по Енисею, командир экспедиции списал на нее 17 «вайгачских» матросов и 6 «таймырских», дав им расчет.

На «Лену» же перешли с «Таймыра» и курьеры, посланные в Сибирь: от союзного командования – поручик Г. Л. Вульфius и от командующего флотилией – мичман В. А. Подгорный.

К этому времени на «Таймыре» загрязнился котел, который нуждался в чистке (в противном случае было невозможно поддерживать должный уровень пара). Вечером 20 сентября к «Таймыру» пришел пароход «Север» под командованием капитана малого плавания К. А. Мецайка, который в то же время являлся старшим агентом «Казенного срочного пароходства на реке Енисей». В задачи «Севера» входила доставка провизии для «Таймыра», «Вайгача», а также для Диксона. Об этом Б. А. Вилькицкий договорился с И. А. Молодых (деятелем «Союза сибиряков-областников», впоследствии – товарищем министра продовольствия и снабжения в правительстве А. В. Колчака) еще в начале 1918 г.<sup>[306]</sup>

В случае участия «Севера» в спасении «Вайгача» он не успел бы выполнить свои основные задачи, поэтому от его использования пришлось отказаться. 21 сентября «Таймыр» пошел дальше, через два дня он встретил «Туруханск» с командой «Вайгача» на борту и тремя лихтерами на буксире (на одном из которых и находилась команда ледокольного парохода, а также спасенное имущество, которое удалось снять практически в полном объеме). Большую часть груза, который удалось спасти с «Вайгача», отправили в Красноярск (т. к. он предназначался для Усть-Енисейска). Выяснилось, что со времени ухода «Таймыра» «Вайгач» сел еще глубже кормой и получил крен в 10°. С лихтера взяли людей, которых необходимо было вернуть в Архангельск. Личному составу радиостанции в Дудинке были оставлены инструкции по установке станции, и «Таймыр» продолжил путь, выслав вперед катер для промера глубины.

24 сентября встретили пароход «Орел», с которого приняли старшего лейтенанта Тихменева, а затем – пароход «Север». 25 сентября на «Таймыре» продолжили щелочение второго котла, перегружали уголь, а с «Севера» в это время выгружали на лихтер запасы для Диксона и также занимались погрузкой угля. В полдень 26 сентября «Таймыр» пошел на Диксон (куда прибыл через два дня), а «Север» – вверх по Енисею (с командиром «Вайгача» на борту). По прибытии на Диксон выяснилось (от матросов, ходивших к полузатопленному судну на катере с радиостанции), что корма «Вайгача» совсем погрузилась в воду и что водой покрыта и практически вся верхняя палуба.

Придя на Диксон, не теряя времени, на «Таймыре» приступили к чистке котла, переборке механизмов, выгрузке продуктов, привезенных из Архангельска для Диксона, и погрузке части «сибирской» провизии на «Таймыр». После завершения перегрузки необходимо было подтянуть большой лихтер по мелководью вплотную к берегу, чтобы его не унесло со льдом. Это удалось сделать с большим трудом.

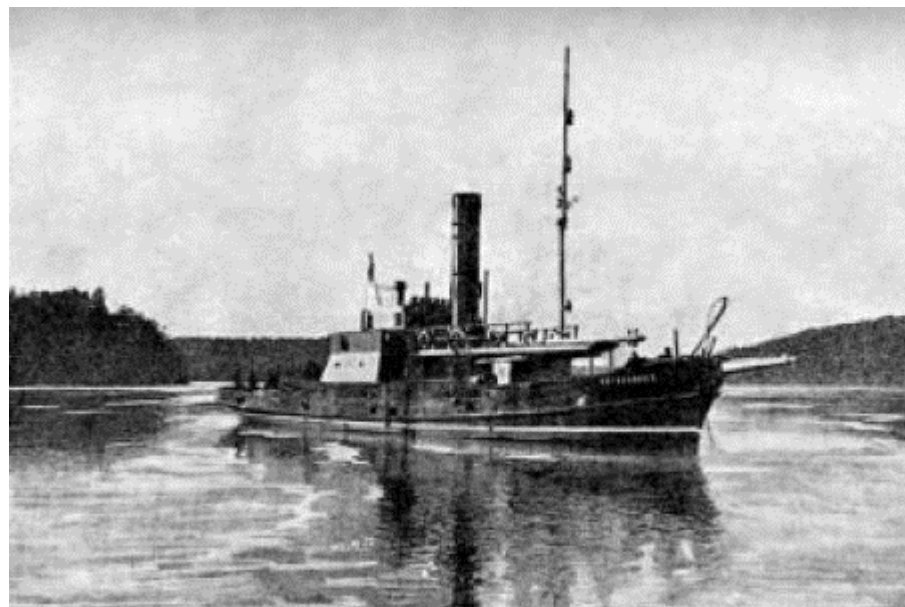
Вилькицкий писал в своем рапорте: *«Команда работала без устали и отлично. Люди очень интересовались состоянием льда в проливах и данными о времени прекращения навигации. Угля оставалось на „Таймыре“ дней на 10 ходу. В Югорском Шаре держался лед, о других проливах сведений не было. С 27 сентября начались морозы, доходившие до –6°.*

*Время было небывало позднее, едва ли был случай, чтобы какой-либо корабль, идя на запад, когда-либо рискнул остаться в этом море до октября. Воображение команды очень занимала экспедиция Брусилова, которая, войдя в Карское море 17 сен[тября]н. с., уже не могла пройти [дальше] и попала в погубивший ее полярный дрейф. „Таймыр“ против этого срока задерживался уже третью неделю»<sup>[307]</sup>.*

3 октября, закончив работы, «Таймыр» покинул Диксон. 6 октября транспорт прошел пролив Югорский Шар и затем прибыл в Архангельск<sup>[308]</sup>.

Вилькицкий писал о том, что главной причиной аварии была неточность карт, т. к. «Вайгач» и «Таймыр» выскочили на мель у Ефремова Камня, не дойдя по счислению до траверза этого мыса 5 миль. *«При пройденном от Диксона расстоянии в 20 миль нельзя такую ошибку приписать неточности счисления, тем более что и зюйдовый ветер, и могучее течение Енисея должны бы были повлиять на верность счисления в обратную сторону».* Вилькицкий отмечал, что риф у Ефремова Камня был неверно указан как на морской карте, изданной Главным гидрографическим управлением, так и на лоцманской карте, выпущенной Министерством путей сообщения. Более того, уже после гибели «Вайгача» ему удалось выяснить, что суда выскакивали на этот риф и ранее (в частности, пароход «Лена» в 1912 г.). Он завершил свой рапорт словами: *«Можно думать, что если бы был какой-либо орган, ответственный за безопасность мореплавания в этом море, то, естественно, все эти сведения [имеются в виду результаты работ землемерной экспедиции 1909–1912 гг., организованной Управлением государственных имуществ Енисейской губернии, переданные в Главное гидрографическое управление, но не нашедшие отражения на морских картах. – Сост.] были бы собраны и опубликованы раньше и вверенной мне экспедиции не пришлось бы платить за получение этих данных такой ужасной ценой – ценой гибели корабля»<sup>[309]</sup>.*





Пароход «Туруханск»



Капитан К. А. Мецайк, командовавший в 1918 г. пароходом «Север». Фотография конца 1940-х – первой половины 1950-х гг.

Отправка в Красноярск части команды «Вайгача» во главе с П. В. Тихменевым официально была организована для возможного участия моряков в гидрографических работах в устьях Оби и Енисея. По версии (весьма небезосновательной, на наш взгляд) советского исследователя К. А. Богданова, «фактически Вилькицкий спас своего шурина от наказания архангельских властей за гибель судна»<sup>[310]</sup>. Приказом командующего Войсками Северной области № 83 от 16 декабря 1918 г. была создана комиссия по делу о гибели «Вайгача». Ее возглавил капитан 1-го ранга С. М. Поливанов. Члены комиссии ознакомились с обстоятельствами гибели судна (опираясь на рапорт Б. А. Вилькицкого, к которому были приложены показания П. В. Тихменева и протоколы допросов свидетелей). Они пришли к выводу, что «...в деяниях начальника экспедиции капитана 1-го ранга Вилькицкого и никого из лиц командного состава не было служебных и навигационных упущений или признаков какого-либо преступления или проступка, наказуемого в порядке уголовном или дисциплинарном [...]»<sup>[311]</sup>. В итоге было решено через командующего Флотилией Северного Ледовитого океана представить дело на рассмотрение генерал-губернатора Северной области «на предмет прекращения дальнейшим производством»<sup>[312]</sup>. Генерал-губернатор наложил соответствующую резолюцию. Но Б. А. Вилькицкий 25 февраля 1919 г. подал рапорт командующему Флотилией Северного Ледовитого океана. В нем он писал: «Согласно действующих законов... [...]...Каждый случай крушения судна должен подвергаться рассмотрению в судебном порядке. Полагая, что в настоящих условиях жизни страны часто является необходимость по тем или иным причинам отступить от точных требований закона, я тем не менее считаю своим долгом для окончательной реабилитации меня и других офицеров, прикосновенных к гибели «Вайгача», и во избежание каких-либо недоразумений по этому поводу в будущем просить Вашего ходатайства перед Генерал-Губернатором или о соответствующем разборе дела в судебном порядке, или о прекращении дела постановлением Вр[ременного]Пр[авительства] Северной Области, осуществляющего верховную власть страны и посему – единственного органа, имеющего право отменять действие законоположений, без опасения, что такая отмена будет впоследствии опротестована»<sup>[313]</sup>. Вилькицкому удалось добиться своего. 23 мая 1919 г. он телеграфировал в Омск: «Прошу оповестить старлейта Тихменева, мичмана Подгорного и прапорщика Андрианова, что Временное Правительство Северной Области указало 21 мая Постановлением № 3 прекратить дело о причине гибели гидрографического судна «Вайгач», не найдя в

действиях лиц командного состава служебных и навигационных упущений и признаков преступления и проступка»<sup>[314]</sup>. П. В. Тихменев храбро сражался в вооруженных силах правительства А. В. Колчака и погиб осенью 1919 г., став одним из последних георгиевских кавалеров Российского флота<sup>[315]</sup>.

Командование Флотилии Северного Ледовитого океана сразу же после получения телеграммы об аварии «Вайгача» (которая пришла в Архангельск лишь 15 сентября) приняло меры к его возможному спасению. На помощь планировали отправить пароход «Соловей Будимирович». Но командующий флотилией сразу же предположил, что «*позднее время года и совершенная неизвестность характера работ по снятию „Вайгача“ ... заставляют предусматривать возможность зимовки всех трех судов*»<sup>[316]</sup>. Скорее всего, именно этот факт стал причиной того, что осенью 1918 г. спасательная экспедиция не состоялась.

В июне 1919 г. к «Вайгачу» отправился пароход «Север», на котором работал Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд под командованием полковника Корпуса гидрографов А. Ф. Машковцева, подчинявшийся «колчаковскому» Морскому министерству. Начальник отряда забрал с полузатопленного судна номера «Записок по гидрографии» и морские карты<sup>[317]</sup>.

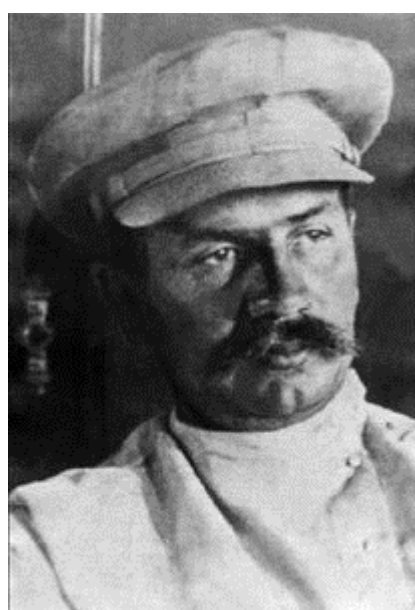
В июле – августе экспедицию по спасению «Вайгача» и снятию с него груза пыталось организовать Морское министерство Всероссийского правительства А. В. Колчака (возможно, что предполагалось участие в этих работах и «Севера»). В низовья Енисея планировалось отправить пароход «Срочного казенного пароходства на реке Енисей» под командованием К. А. Мецайка и два лихтера. Но этому воспротивились представители Управления внутренних водных путей Министерства путей сообщения Омского правительства в лице уполномоченного (и управляющего Срочным казенным пароходством) Э. А. Гековича. 5 июля он телеграфировал в Омск о том, что в случае посылки парохода возникнут трудности со снабжением Туруханского края хлебом. Также он жаловался на отсутствие дров для пароходов и не хотел отпускать в эту экспедицию К. А. Мецайка, видя в нем своего преемника (сам Гекович хотел оставить службу по состоянию здоровья)<sup>[318]</sup>. По всей видимости, военные моряки сразу от идеи проведения экспедиции не отступились и даже выбрали для ее осуществления пароход «Ангара». Но Гекович 2 августа заявил, что такой вариант также проблематичен вследствие задержки с прибытием в Красноярск парохода «Туруханск», который должен был выполнить четвертый рейс за навигацию и доставить грузы на Диксон для экспедиции Б. А. Вилькицкого (которая вышла из Архангельска), а на обратном пути забрать рыбу с промыслов в низовьях Енисея и снабдить рыбаков продовольствием. В случае отмены рейса рыбакам грозило бы бедствие<sup>[319]</sup>. В тот же день Морское министерство санкционировало отмену экспедиции и «дало добро» на выход «Ангара» в четвертый рейс (вместо «Туруханска») <sup>[320]</sup>. Нужно отметить, что причины отмены были объективными: «Ангара» с двумя лихтерами (на которых находились грузы для Морского министерства) под командованием К. А. Мецайка вышла только 13 августа, а «Туруханск» в это время только прибыл в Енисейск<sup>[321]</sup>.

Следующая попытка спасения «Вайгача» была предпринята уже после падения правительства Колчака и отступления его армий. 25 мая 1920 г. начальник Главного гидрографического управления П. В. Мессер докладывал командующему Морскими силами Республики о том, что работы по снятию с камней «Вайгача» желательно поручить корабельному инженеру Е. В. Кащину. Штабс-капитан Корпуса корабельных инженеров Евгений Владимирович Кащик, выпускник Морского инженерного училища императора Николая I 1914 г., служивший во время Гражданской войны в составе речных боевых Камской и Обь-Иртышских флотилий, в этот момент находился в распоряжении начальника военных сообщений 5-й армии<sup>[322]</sup>. Он еще 17 февраля 1920 г. сделал доклад о возможности проведения работ на «Вайгаче» руководству Красноярского районного управления водного транспорта. В нем он предлагал следующие меры для спасения судна: «[...] Необходимо искусственно сделать грузовую ватерлинию у затонувшей части судна, для чего выстроить деревянный водонепроницаемый забор у кормовой части судна. [...] Заделать пробками все кингстоны и другие отверстия в наружной обшивке. [...] Сделав водонепроницаемость корпуса, за исключением поврежденной части, начать откачивание воды. [...] По откачивании необходимо совершенно обеспечить непроницаемость откачиваемой части палубы и палубы над пострадавшей балластной цистерной. Искусственно созданная непроницаемость должна служить вторым дном, должна быть прочеканена, залита цементом и подперта. [...] Снять с судна уголь в количестве около 300 тонн и все отделимые грузы. [В] этом случае может явиться необходимость постройки и подведения кессона в носовой части судна. Для выполнения этого плана потребуется составить спасательную партию из двух сильных буксиров, двух водоотливных пароходов, баржи со складом необходимых материалов. В указанной спасательной партии должны быть специалисты: три водолива, двенадцать плотников, два чеканика и два слесаря. Для спасения судна потребуется два периода времени. Первое – постройка кессонов, которую можно производить зимой в 1920 и 1921 гг., а весной 1921 года все работы по съёмке «Вайгача» закончить [за]полтора-два месяца так, чтобы успеть прибуксировать корабль [в] Енисейск до закрытия навигации 1921 г.»<sup>[323]</sup>. Но этот проект осуществлен не был, прежде всего из-за недостатка средств в стране, разоренной Гражданской войной.

В 1921 г. Главное гидрографическое управление вновь решило организовать экспедицию для спасения «Вайгача». Инициатором проекта выступил К. К. Неупокоев – начальник Обь-Енисейского гидрографического отряда (и участник плаваний на «Вайгаче» в 1910–1915 гг.). Первоначально планировалось провести работы силами Сибирского округа путей сообщения. Это было связано с тем, что недалеко от «Вайгача» находились затонувший в 1906 г. пароход «Минусинск» и выскочивший на камни в период Гражданской войны «Север». Предполагалось, что гражданское ведомство предоставит для спасательной операции два лихтера грузоподъемностью по 800 т, лесные материалы, 150 человек личного состава. Также округ должен был обеспечить буксировку каравана к месту проведения работ и обратно и «оказывать содействие в оборудовании экспедиции»<sup>[324]</sup>. 28 февраля начальник Судоподъемного отдела Главного управления водного транспорта Наркомата путей сообщения сообщил в Главное гидрографическое управление о том, что его ведомство в целом согласно с предлагаемыми условиями работы. При этом он подчеркивал, что финансирование и техническое снабжение работ должны производиться за счет Главного гидрографического управления. В распоряжение последнего откомандировали техника Сибирского округа путей сообщения Александра Викторовича Телегина<sup>[325]</sup>. А. В. Телегин (1883–1937) – известный сибирский инженер, с 1910 г. занимавший должность заведующего зимовкой судов и мастерских Красноярского затона. Он уже имел большой опыт успешного проведения спасательных и судоподъемных работ на Енисее, а в 1920 г. побывал и на «Вайгаче».

В начале марта проведение водолазных работ было решено передать в ведение Управления по судоподъему на Северном море, базировавшегося в Архангельске<sup>[326]</sup>. Но от этой идеи вскоре отказались. 16 апреля 1921 г. состоялось совещание при командире главного порта Морских сил Северного моря (Архангельск), посвященное вопросам судоподъема и, главным образом, снятию с камней «Вайгача». На нем присутствовали представители командования порта, командир вспомогательного крейсера «III Интернационал» (так в тот период назывался ледорез «Канада», впоследствии «Ф. Литке») Н. К. Мукалов, бывший командир ледокола «Князь Пожарский» С. Н. Дементьев (оба – опытные полярные мореплаватели), начальник Обь-Енисейского отряда К. К. Неупокоев и другие компетентные лица. Участники совещания пришли к выводу, что Управление судоподъема на Северном море не сможет выполнить работы по спасению «Вайгача» в силу целого ряда причин, прежде всего из-за отсутствия в его распоряжении должных технических средств и сложностей с переброской их, а также личного состава к месту проведения работ (рассматривался вариант как перехода морем, так и отправки железнодорожным транспортом в Красноярск и дальнейшего следования по Енисею). Возможность посылки к месту аварии спасательного парохода предусматривалась только в том случае, если у Красноярского районного управления водного транспорта не окажется в распоряжении водоотливных помп достаточной мощности<sup>[327]</sup>.

21 апреля 1921 г. вышел Приказ командующего Морскими силами Республики и управляющего делами Народного комиссариата по морским делам № 199, которым устанавливался порядок проведения спасательной операции по снятию «Вайгача»<sup>[328]</sup>. 9 мая начальник Судоподъемно-спасательного отдела Главного морского технического управления докладывал в свой «главк» об условиях сотрудничества командования Морскими силами и Наркомата путей сообщения при проведении спасательной операции. *«Работы будут вестись при содействии Главода [Главного управления водного транспорта Наркомата путей сообщения], причем последним сообщены нижеследующие приемлемые для Главода условия работ по подъему «Вайгача»:*



Инженер А. В. Телегин, 1920-е гг.

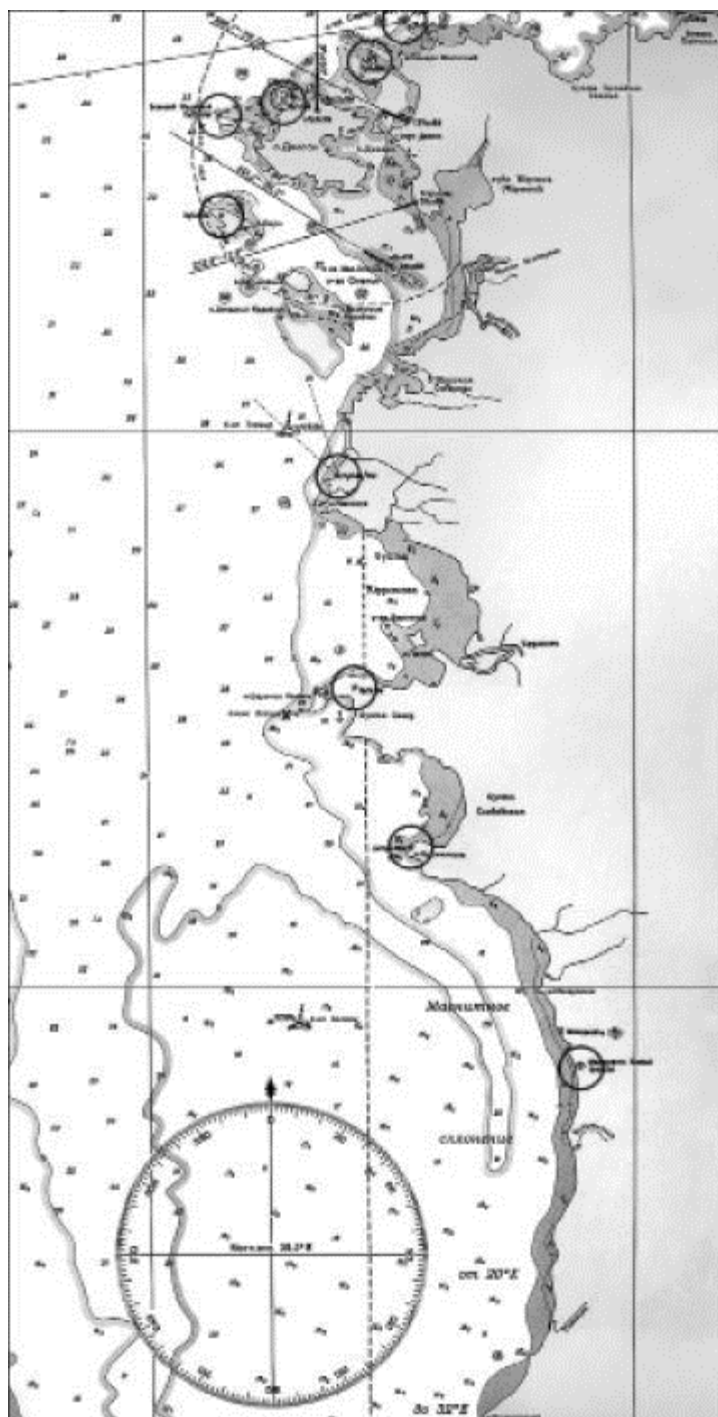


Инженер А. В. Телегин, 1920-е гг. Затонувший «Вайгач» у мыса Ефремов Камень, 1927 г.

Фото А. М. Лаврова

- 1) Морком [Командование Морскими силами Республики] берет на себя снаряжение и отправку в Енисейскую губу спасательной экспедиции и производство работ по подъему гидрографического судна «Вайгач» и пароходов «Минусинск» и «Север».
- 2) Общее и техническое снаряжение, а равно продовольствие и обмундирование на все время производства работ по подъему указанных в п. 1 трех судов отпускаются Моркомом.
- 3) В распоряжение Моркома временно командировается... сотрудник Сибирского округа путей сообщения Александр Викторович Телегин, который по окончании судоподъемных работ должен вернуться в распоряжение Сиб[ирского] о[круга] п[утей]с[ообщения].
- 4) Народный комиссариат путей сообщения предоставляет для экспедиции два лихтера грузоподъемностью в 50 000 пудов каждый, с тем что означенные лихтеры в передний путь [так в тексте. – Сост.] будут использованы для доставки угля Комсеморпути и Моркома, а в обратный путь – для импортных грузов, а если их не будет, то для рыбных грузов.
- 5) Народный комиссариат путей сообщения оказывает содействие в укомплектовании экспедиции личным составом в порядке откомандирования в мере возможности по соглашению Сибирского округа путей сообщения с начальником спасательной партии.
- 6) Наркомпуть предоставляет лесные материалы, а из других материалов – оборудование и снаряжение, что окажется возможным из имеющегося в наличии складов [так в тексте. – Сост.]»<sup>[329]</sup>.

Работы Отдельной Енисейской спасательной партии (такое название получила экспедиция), которую возглавил производитель работ А. В. Телегин, должны были производиться под наблюдением К. К. Неупокоева<sup>[330]</sup>. 4 августа 1921 г. (когда экспедиция уже находилась в низовьях Енисея) вышел Приказ помощника командующего Морскими силами Республики № 254. В нем было официально оформлено создание партии и руководство ею Телегиным, а также упоминалось о том, что снабжение материалами должно было производиться из средств, «имеющихся близ места работ»<sup>[331]</sup>. Впрочем, о том, что работы будут вестись «хозяйственным способом», помощник командующего по техническо-хозяйственной части писал еще 12 мая<sup>[332]</sup>. Несмотря на то что на экспедицию были выделены средства в размере 25 миллионов рублей (правда, из документов не совсем ясно, был ли в итоге выплачен этот аванс Телегину, т. к. возникли трудности «по соображениям, касающимся распределения денежных знаков»; всего военно-морское командование запрашивало на экспедицию 100 миллионов рублей<sup>[333]</sup>), многие трудности со снабжением, материалами и оборудованием (начиная с получения обмундирования и чертежей «Вайгача») преодолевались с большим трудом.



Фрагмент морской карты № 698 «От реки Гольчиха до порта Диксон», изданной в 1989 г. (масштаб: в 1 см 2 км). Крестиком обозначено место гибели «Вайгача»

Экспедиция отправилась к месту проведения работ лишь 21 июля. Телегин и занимающий должность начальника гидрографического отряда К. И. Кудрявцев сообщали в телеграмме, адресованной в Судоподъемно-спасательный отдел Главного морского технического управления: «... дальнейшее ожидание снабжения [и] оборудования угрожало совершенно потерей навигации для работ. [В] текущем году придется ограничиться обследованием положения «Вайгача» и съемкой [с него] ценных частей»<sup>[334]</sup>. Причем ни денег, ни оборудования так в Красноярск прислано не было, и все, что удалось найти для проведения работ, было взято взаймы у различных организаций<sup>[335]</sup>. Экспедиция работала до 21 сентября. Как и планировалось, было проведено обследование «Вайгача», а также удалось снять с мели пароход «Север»<sup>[336]</sup>. Телегин рассчитывал продолжить работы в навигацию следующего года, после поступления средств и прибытия в Красноярск необходимого оборудования, но, по всей видимости, командование Морских сил Республики в дальнейшем отказалось от планов снятия «Вайгача» с камней.

В 1923 г. Красноярский отдел местного хозяйства послал для обследования «Вайгача» водолазов, которые нашли пароход в хорошем состоянии. Отдельно отмечался тот факт, что его паровая машина была обильно смазана маслом до крушения и очень хорошо сохранилась. В 1926 г. сотрудники газеты «Советская Сибирь» обратились к Телегину, который сообщил, что поднять «Вайгач» можно достаточно легко, и оценил стоимость работ в 150 000 рублей (при стоимости судна порядка 1 000 000 рублей)<sup>[337]</sup>. Но поднимать «Вайгач» так и не стали, а на последней из известных его фотографий (датируемой 1927 г.)<sup>[338]</sup> видно, что корпус судна почти полностью погрузился в воду.

В 1984 г. в районе гибели «Вайгача» работали аквалангисты ленинградского подводного клуба «Нево». Их экспедиция была организована под эгидой Географического общества СССР. Исследователям удалось обнаружить остатки некоего погибшего судна и поднять с него ряд предметов. Но был ли это «Вайгач» или, например, затонувший недалеко от Ефремова Камня плавкран (о котором в лоции написано, что его местоположение на карте сомнительно<sup>[339]</sup>) – неизвестно. Участники экспедиции на безымянном островке, расположенном между скалой Вайгач и мысом Ефремов Камень, установили памятный знак с надписью на мемориальной доске: «Вблизи этого места лежат останки ледокольного транспорта «Вайгач» полярной экспедиции Б. А. Вилькицкого (1913–1915 гг.). Потомки помнят!»<sup>[340]</sup>



Памятный знак, установленный экспедицией клуба «Нево» в 1984 г., и таблички, размещенные на нем  
Из архива ЭЦ «Арктика»

## Н. А. Кузнецов

### Ледокольный пароход «Таймыр». Краткая хроника (1915–1953)

Об истории участия «Таймыра» в ГЭСЛО рассказано в многочисленных публикациях, в том числе и на страницах данной книги. Проектирование и постройку судна достаточно подробно описали А. И. Дубравин (часть его рукописей опубликована в этом сборнике) и современный исследователь В. Г. Андриенко<sup>[341]</sup>. Обзорных трудов, посвященных истории «Таймыра» после окончания работ ГЭСЛО, не было издано, хотя само судно, внесшее большой вклад в исследование и освоение Арктики, несомненно, этого заслуживает. В 1935 г. правление Всесоюзного научного инженерно-технического общества водного транспорта совместно со своим Северным отделением (г. Архангельск) выступило с предложением подготовить научно-технический сборник «История корабля „Таймыр“», приуроченный к 20-летию завершения ГЭСЛО<sup>[342]</sup>. Ранее Северное отделение общества учредило премию имени ледокола «Таймыр» за научно-исследовательскую работу по теме «Наивыгоднейший тип судов для арктического плавания» и передало на судно техническую библиотеку<sup>[343]</sup>. Предложение по подготовке сборника поддержал начальник Штаба Северной военной флотилии П. С. Смирнов<sup>[344]</sup>, но реализовано оно не было. В настоящей краткой хронике описаны основные события службы ледокольного парохода «Таймыр». Создание его полной истории – задача будущих исследователей.

16 июля 1915 г. переклассифицирован из транспорта в гидрографическое судно<sup>[345]</sup>.

5 сентября 1915 г. включен в состав Отряда судов охраны Белого моря. Поднят военный флаг<sup>[346]</sup>.

20 сентября 1915 г. перечислен в состав Балтийского флота<sup>[347]</sup>.

27 декабря 1915 г. капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий сдал командование судном капитану Корпуса гидрографов В. П. Падорину<sup>[348]</sup>.

3 июня 1916 г. включен в состав Партии траления Белого моря<sup>[349]</sup>.

13 июля 1916 г. вошел в состав Отряда дозорных судов Белого моря<sup>[350]</sup>.

8 августа 1916 г. включен в состав 3-го отряда Дивизии траления Северного Ледовитого океана в качестве посыльного судна<sup>[351]</sup>.

8 октября 1916 г. перечислен в состав Флотилии Северного Ледовитого океана<sup>[352]</sup>.

18 июня 1918 г. включен в состав Гидрографической экспедиции Северо-Западного района Северного Ледовитого океана<sup>[353]</sup>.

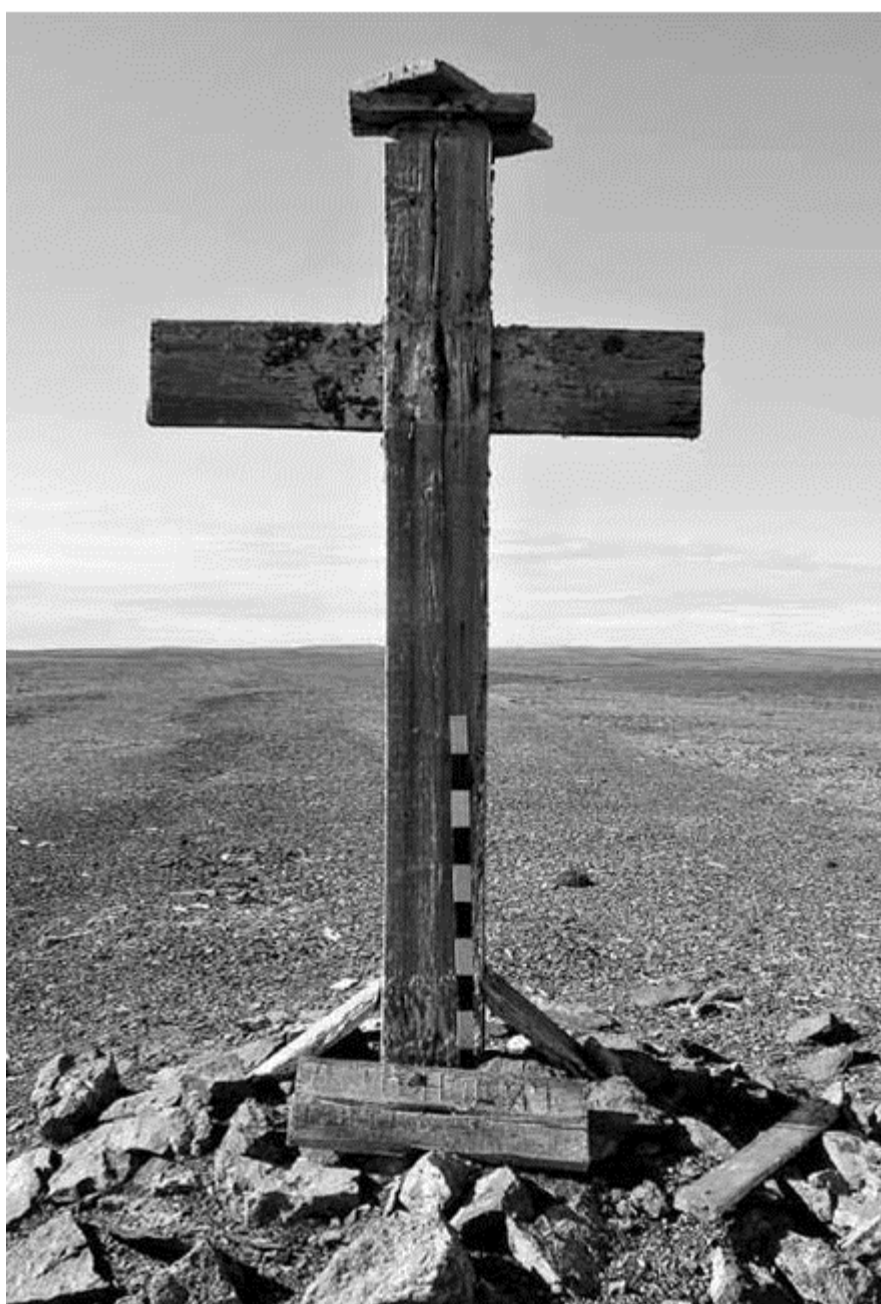
Август 1918 г. вошел в состав Флотилии Северного Ледовитого океана Северной области в качестве гидрографического судна<sup>[354]</sup>.

Август – октябрь 1918 г. совместно с «Вайгачом» участвовал в экспедиции по снабжению радиостанций, расположенных на побережье морей западного сектора Арктики (подробнее см. статью Н. А. Кузнецова «Гибель ледокольного транспорта „Вайгач“», опубликованную в этой книге)<sup>[355]</sup>.

1 февраля 1919 г. вошел в состав Гидрографической экспедиции Западно-Сибирского района Северного Ледовитого океана<sup>[356]</sup>.

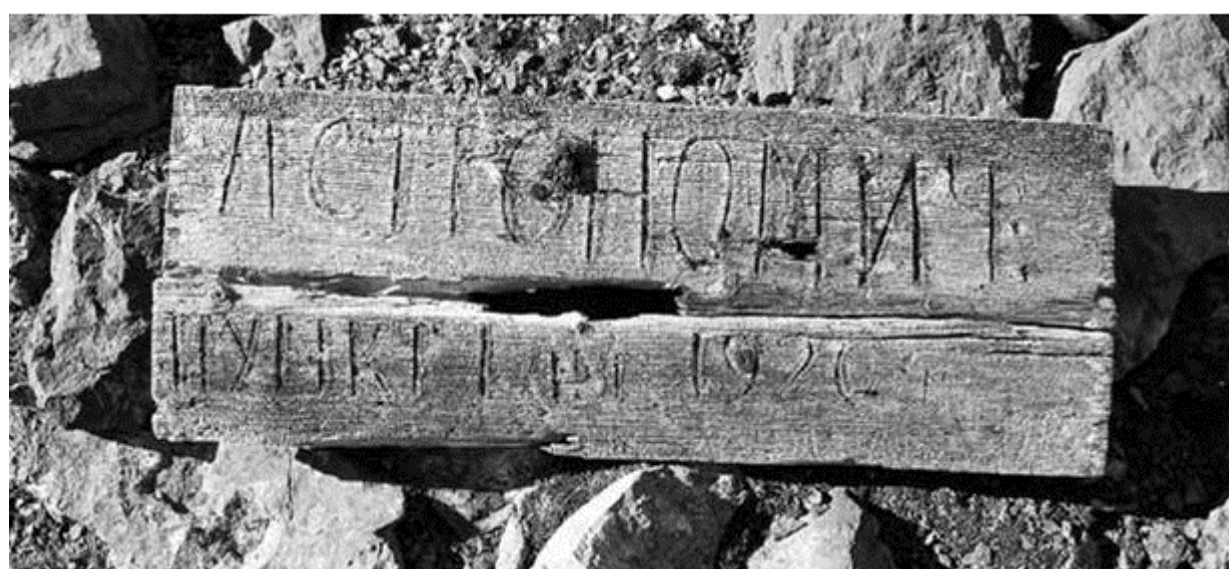
9 августа 1919 г. во время экспедиции по снабжению товарами и переброски войск в Сибирь выполнял гидрографические работы и обеспечивал проводку судов. Сел на мель у входа в пролив Маточкин Шар, 13 августа снят с камней другими судами и 10 сентября пришел в Архангельск для ремонта<sup>[357]</sup>.

7 января 1920 г. около 23.00 при работе во льдах ледокольный пароход «Русанов» ударил в корму «Таймыр», который следовал за ледоколом «Козьма Минин». «Таймыр» получил ряд повреждений: пробоину в корме с правого борта на 45 см ниже верхней палубы, были погнуты балка и кронштейн для лота Джеймса, помяты поручни на протяжении около 6 м и др. «Русанов» повреждений не получил<sup>[358]</sup>.



Деревянный крест-астропункт, установленный экспедицией на «Таймыре» в 1920 г. Северо-восточное побережье губы Каменка Южного острова архипелага Новая Земля

Фотография Н. А. Кузнецова, 2014 г.



Деревянная табличка, размещенная на кресте-астропункте

*Фотография Н. А. Кузнецова, 2014 г.*

16 февраля 1920 г. вышел из Архангельска в Мурманск совместно с ледорезом «Канада» и ледокольным пароходом «А. Сибиряков». 20 февраля с ледокола «Козьма Минин», на котором эвакуировалось командование войск Северной области, на «Таймыр» и другие суда поступила радиограмма с требованием застопорить ход. До 25 февраля «Таймыр» вместе с другими пароходами стоял во льдах, а затем, приняв 70 т угля с «А. Сибирякова», пошел в Мурманск (согласно распоряжениям, поступившим из Архангельска), куда прибыл 2 марта<sup>[359]</sup>.

30 марта 1920 г. прикомандирован, а 18 апреля включен в состав Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана Беломорской флотилии<sup>[360]</sup>.

24 апреля 1920 г. вошел в состав Морских сил Северного моря<sup>[361]</sup>.

14 июля – 1 октября 1920 г. экспедиция (совместно с катером «Арктур», моторно-парусным судном «Беднота» и гидрографическим судном «Пахтусов») в Карское море. В задачи «Таймыра» (командир Э. К. Эбель) входили снабжение радиостанции на острове Вайгач и обеспечение (совместно с «Арктуром») работ Карской товарообменной экспедиции. Астрономом Б. В. Новопашенным был выполнен ряд магнитных наблюдений на Новой Земле<sup>[362]</sup>.

1921 г. экспедиция на Новую Землю под руководством Н. В. Розе, во время которой на карту был нанесен восточный берег северного острова архипелага от мыса Желания на юг до открытого тогда же залива Благополучия<sup>[363]</sup>.

1 октября 1921 г. присвоено обозначение Г. С.62<sup>[364]</sup>.

10 июня 1922 г. сдан на долговременное хранение Архангельскому военному порту<sup>[365]</sup>.

31 октября 1923 г. – 23 марта 1924 г. числился в распоряжении Морпогранохраны ОГПУ, но фактически оставался в состоянии долговременного хранения<sup>[366]</sup>.

27 февраля 1925 г. включен в состав Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на северных морях (Убеко-Север) и выведен из состояния долговременного хранения. В навигацию 1925 г. использовался для снабжения полярных радиостанций<sup>[367]</sup>.

1926 г. капитально отремонтирован в Архангельске<sup>[368]</sup>.

30 октября – 17 ноября 1930 г. перешел из Архангельска в Кронштадт для ремонта<sup>[369]</sup>.

1930–1931 гг. капитально отремонтирован в Кронштадте<sup>[370]</sup>.

1 января – 26 мая 1932 г. назывался «Метеоролог»<sup>[371]</sup>.

30 июля – 13 октября 1932 г. Таймырская гидрографическая экспедиция (начальник – гидрограф А. М. Лавров, участник ГЭСЛО; капитан – гидрограф А. М. Вершинский). Вдоль западного берега Новой Земли судно проследовало к мысу Желания (где был проведен ряд исследований и наблюдений), затем направилось к острову Визе, оттуда – к острову Шмидта, далее – к острову Пионер и острову Домашний; выполнив работы в проливе Шокальского (пройдя им из Карского моря в море Лаптевых, экспедиция фактически завершила работы, начатые ГЭСЛО в 1913 г.), «Таймыр» подошел к мысу Челюскин, а затем, следуя проливом Вилькицкого, отправился к западным берегам Таймырского полуострова, впервые выполнив его морскую опись; зайдя в Енисейский залив и на остров Диксон, пополнив запасы угля, судно через пролив Маточкин Шар прибыло в Архангельск. Всего за 2,5 месяца было пройдено 4720 миль<sup>[372]</sup>. Результаты плавания описаны в отчете начальника экспедиции, фрагмент которого, посвященный итогам работы, приведен ниже.

## МОРСКАЯ СЪЕМКА И СУДОВОЙ ПРОМЕР

Произведены съемка и промер пролива Шокальского; западного берега Таймырского полуострова от мыса Челюскин до Таймырского залива, восточная, северная и западная границы опушки шхер архипелага Норденшельда, залива Калинина на острове Пионер и южного и северо-западного берегов острова Визе.

В продолжение всего плавания производился судовой промер, собирались сведения по лоции, делались фотоснимки и зарисовки берегов. Построено дна навигационных деревянных знака по 11 м высотой на острове Большевик – на мысе Неупокоева и мысе Уншлихт [в 1938 г. переименован в мыс Песчаный. – *Сост.*].

Работами обнаружено обширное мелководье к востоку от острова Визе, тянущееся на протяжении 100 миль и указывающее на нахождение в том районе земли или группы островов. Открыты семь островов в



южном входе в пролив Шокальского [острова Опасные и Краснофлотские. – *Сост.*] и один остров у восточной опушки шхер архипелага Норденшельда. В северной части последнего архипелага вместо двух небольших островов Русских обнаружен один остров, тянущийся на расстояние 20 миль.

Всего заснято береговой черты 515 миль и добыто 1134 глубины.

### АСТРОНОМИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

Для обеспечения астрономическими пунктами морской съемки произведены береговые астрономические наблюдения в 7 пунктах – на мысе Желания, в заливе Калинина, на мысе Свердлова, на мысе Уншлихта, на мысе Неупкоева, на мысе Челюскин и на мысе Могильном (залив Дика).

### МАГНИТНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ

В местах астрономических пунктов производилось определение величины склонения и наклона, причем последнее определено в 5 пунктах.

### ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ И ГИДРОБИОЛОГИЧЕСКИЕ РАБОТЫ

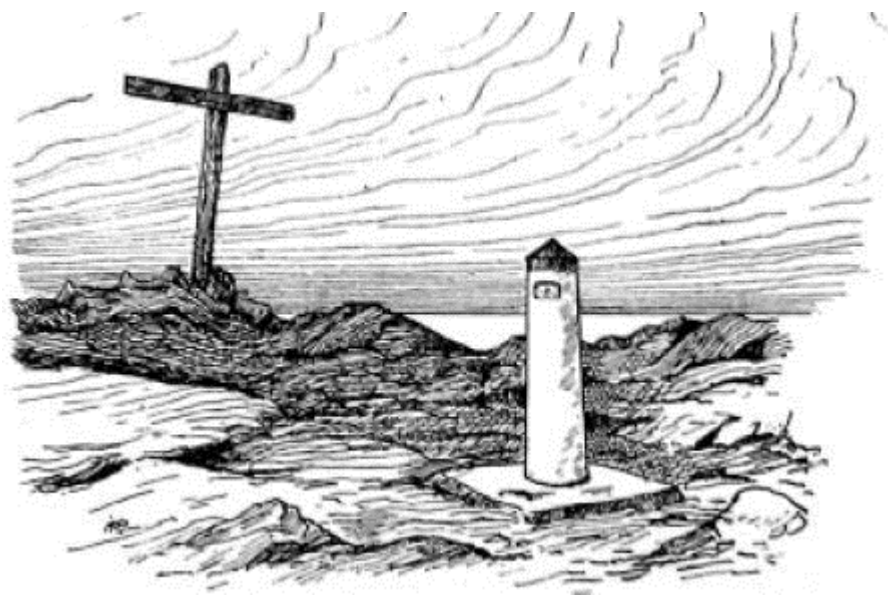
Произведены гидрологический разрез мыс Желания – остров Визе – Северная Земля (пролив Калинина), два поперечных и один продольный разрез в проливе Шокальского и разрез Енисейский залив – мыс Желания. Проведено несколько серий наблюдений над приливо-отливными течениями, наблюдения над прозрачностью воды фотометром Геллавд-Ганзена, брались образцы грунта, и сделан ряд наблюдений над элементами волн.

Всего за плавание сделано 79 различных гидрологических станций (глубоководных и других).

Одновременно с гидрологическими работами производились и гидробиологические – сборы бентоса и планктона.

Производились наблюдения над механическими свойствами и удельным весом льда морского и берегового происхождения.

Гидрологическими наблюдениями, произведенными экспедицией (термика, динамика), было подтверждено предположение о нахождении земли или группы островов в районе обнаруженного мелководья к востоку от острова Визе. В  $\varphi = 78^\circ \text{ N}$  и  $l = 82^\circ \text{ O}$  раздвоение струй течений и положение гребня приливной волны на построенных картах течений и карте распространения приливной волны, по мнению их автора Вс. А. Березкина, указывало на существование в этом районе суши. Предположение это подтвердилось, т. к. в 1933 г. в том районе был открыт л/п «Челюскин» остров, оказавшийся островом Уединения, который ранее неправильно был нанесен на карту – на 50 миль восточнее действительного своего местоположения.



Столб, установленный во время работ Таймырской гидрографической экспедиции 1932 г. на месте астрономического пункта на мысе Желания. Слева от него – крест, поставленный экспедицией Г. Я. Седова

### МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

Метеорологические наблюдения производились во время всего плавания, учитывая, как и в гидрологических наблюдениях, основные задания программы 2-го Международного полярного года. На корабле велась синоптическая служба. В части работ по аэрологии выпущено три радиозонда конструкции проф. П. А. Молчанова. Произведено несколько серий актинометрических наблюдений на берегу. Новой установкой на г/с «Таймыр» являлся соляриграф, сконструированный участником экспедиции проф. В. В. Шулейкиным и впервые примененный в Таймырской гидрографической

экспедиции. Этот прибор дал непрерывную регистрацию мощности потока радиации от солнца и неба на горизонтальную поверхность.

Кроме указанных работ, метеорологом экспедиции по ведению Главной геофизической обсерватории была произведена инспекция всех посещенных полярных станций (6 пунктов).

### РАБОТА ГИРОКОМПАСА И ЭХОЛОТА

В экспедиции в полярном походе был испытан гирокомпас производства СССР «Г. У. Марка I, модель 1» до северной широты 79°.

Установленным на г/с «Таймыр» эхолотом образца Британского Адмиралтейства производился промер до 90 сажен.

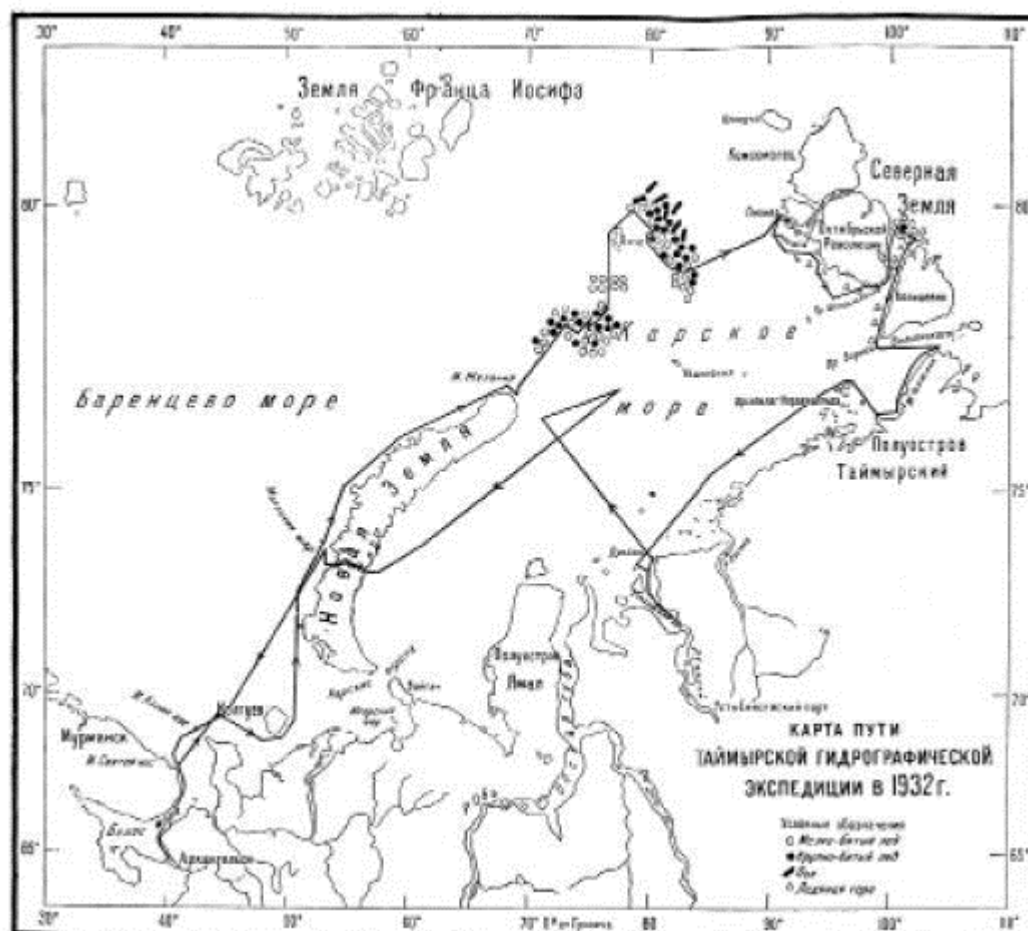
### РАБОТЫ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ КОРАБЛЯ

Широко поставлены были наблюдения над поведением корпуса и механизмов корабля в условиях ледового плавания и на чистой воде на волне. Для этой цели на борту г/с «Таймыр» имелись специальные новейшие установки для исследования деформаций корпуса судна при помощи приборов, основанных на следующих принципах: механических, оптических, электрических, электромеханических и электроакустических. Наблюдения велись в 54 точках корабля, где и были установлены приборы. Большинство из этих установок (28) были сведены в центральный манипуляторный пункт, оборудованный регистрирующими приборами, а именно: осциллографом, акустическим генератором и пусковым приспособлением для самопишущих приборов.

Эти работы были произведены с целью получения материала для определения наиболее пригодного корпуса судна и его механизмов для плавания в полярном море, а также для использования этих материалов при проектировании гидрографических судов.

Все исследования экспедиции не ограничивались лишь основным районом работ – северо-восточной частью Карского моря; они велись по пути следования и в Белом, и Баренцевом морях»<sup>[373]</sup>.

25 сентября – 15 октября 1933 г. экспедиция на Землю Франца-Иосифа (капитан И. Ф. Котцов), в задачи которой входила смена зимовщиков на полярной станции в бухте Тихой (остров Гукера). В. Ю. Визе отметил, что этот рейс был интересен «...по позднему времени года, в какое он был осуществлен. „Таймыр“ покинул Землю Франца-Иосифа 10 октября. Тем не менее льда на всем пути от Земли Франца-Иосифа до Белого моря не было встречено»<sup>[374]</sup>.



Карта пути Таймырской гидрографической экспедиции 1932 г.

9 августа 1933 г. включен в состав Северной военной флотилии<sup>[375]</sup>.

20 августа 1933 г. включен в состав Отдельной Мурманской лоцмейстерской дистанции<sup>[376]</sup>.

1934 г. помимо очередного рейса к Земле Франца-Иосифа, «Таймыр» выполнил зимний научный рейс в район Шпицбергена и в Гренландское море. В апреле судно ходило с научной экспедицией в Белое море<sup>[377]</sup>.

25 января 1935 г. включен в состав Гидрографического отдела Северной военной флотилии<sup>[378]</sup>.

1935 г. в ходе очередного рейса к Земле Франца-Иосифа «Таймыр» достиг бухты Тихой через 117 часов и 45 минут после поднятия якоря на рейде Северной Двины в Архангельске, что стало рекордным достижением. Тогда же судно посетило остров Рудольфа и достигло 82°11' северной широты. Тогда же были открыты две подводные банки и «закрыты» два острова – Альфреда Гамсуорта и Альберта-Эдуарда, положение которых отмечалось на картах как сомнительное<sup>[379]</sup>.

Середина октября – 15 ноября 1936 г. поход из Мурманска к берегам Земли Франца-Иосифа. Основная задача – изучение гидрометеорологического режима Баренцева моря в начале полярной зимы<sup>[380]</sup>.

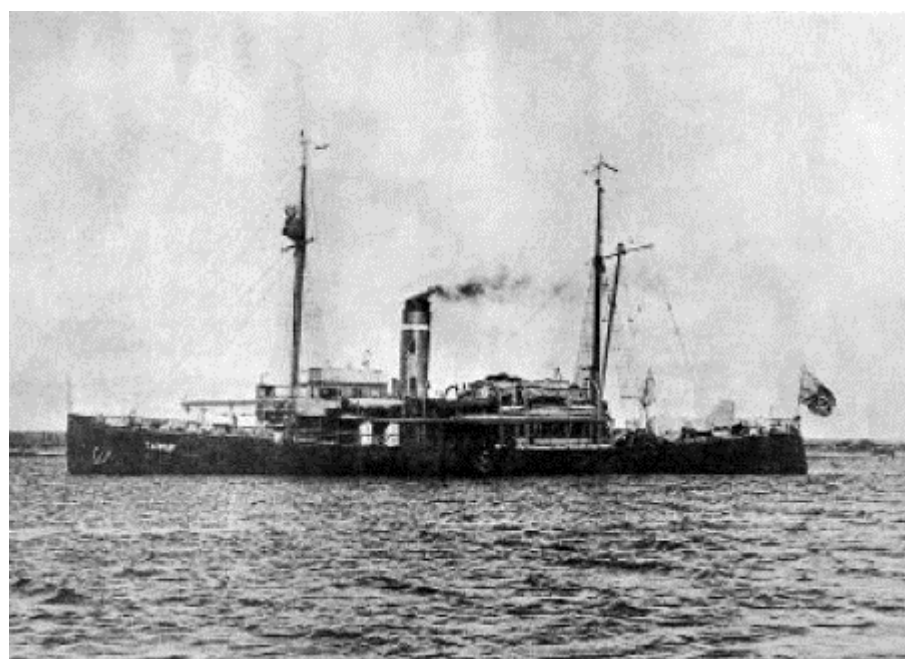
11 мая 1937 г. вошел в состав Северного флота<sup>[381]</sup>.

3–28 февраля 1938 г. спасательная экспедиция по снятию со льдины папанинцев – участников дрейфа станции «Северный полюс – 1»<sup>[382]</sup>.

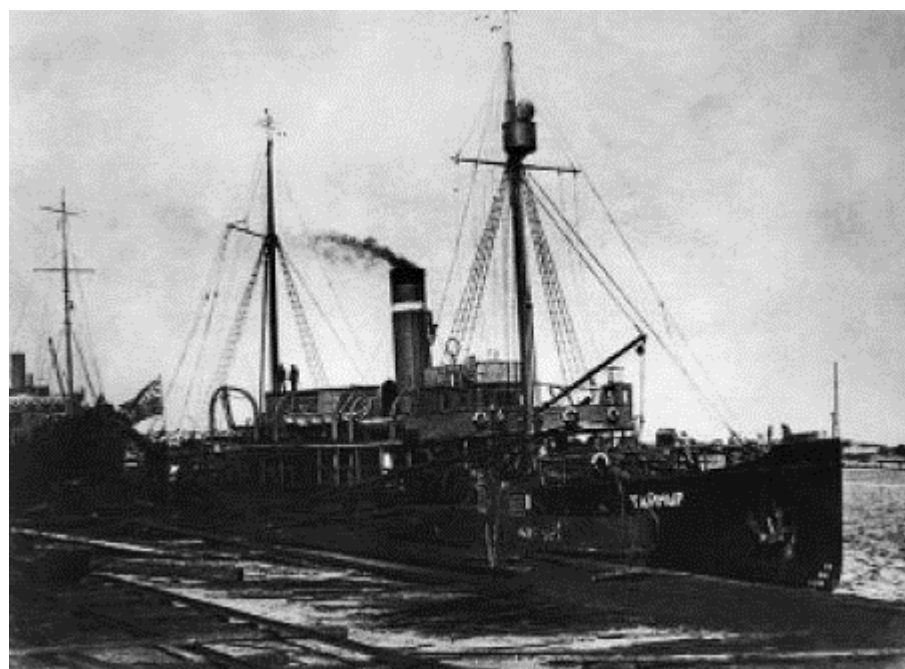
10 января командиром судна Б. Д. Барсуковым было получено решение правительства о подготовке «Таймыра» к походу в Гренландское море. Начальником экспедиции назначили А. В. Остальцева<sup>[383]</sup>.

11–15 января осуществлен доковый ремонт. Заменено 1700 заклепок, 2 лопасти винта, установлены эхолот и вибраторы для него. По механической части требовались установка новой динамо-машины, переборка главной машины и ремонт арматуры котлов<sup>[384]</sup>.

16 января «...было принято 520 тонн угля, после чего „Таймыр“ приступил к приемке воды и экспедиционного груза. Продовольствие и теплая одежда принимались на 70 человек, из расчета на полгода. Важным вопросом... был вопрос о размещении всех грузов, так как „Таймыр“ имеет только два маленьких трюма, рассчитанных только для продовольствия. В трюме было уложено все продовольствие, ценные грузы и запасные части. Остальной груз, как то: бензин, доски, бревна и самолеты – уложили на верхней палубе. Особое внимание было уделено креплению этих грузов, так как в это время года в Гренландском море свирепствуют штормы. На „Таймыре“ имелось 3 самолета: „У-2“, „П-5“ и „Ш-2“. Самолет „У-2“ был погружен на спардек на место барказа вместе с упаковочным ящиком, где и был закреплен стальными тросами за шлюпбалки. Самолеты „П-5“ и „Ш-2“ были погружены на корму и обшиты дюймовыми досками, чтобы предохранить их от волн. Закреплены они были стальными тросами за кнехты и палубные обуха. Бензин, бревна и доски были погружены под спардеком по бортам. С носа и бортов было все под спардеком зашито досками для того, чтобы волны не могли разбить бочки с бензином и унести за борт наш строительный материал»<sup>[385]</sup>.



Гидрографическое судно «Таймыр», 1932 г.



Гидрографическое судно «Таймыр», 1930-е гг.

21 января «Таймыр» был полностью готов к походу (находился в суточной готовности).

*«Имелось два плана снятия папанинцев со льдины.*

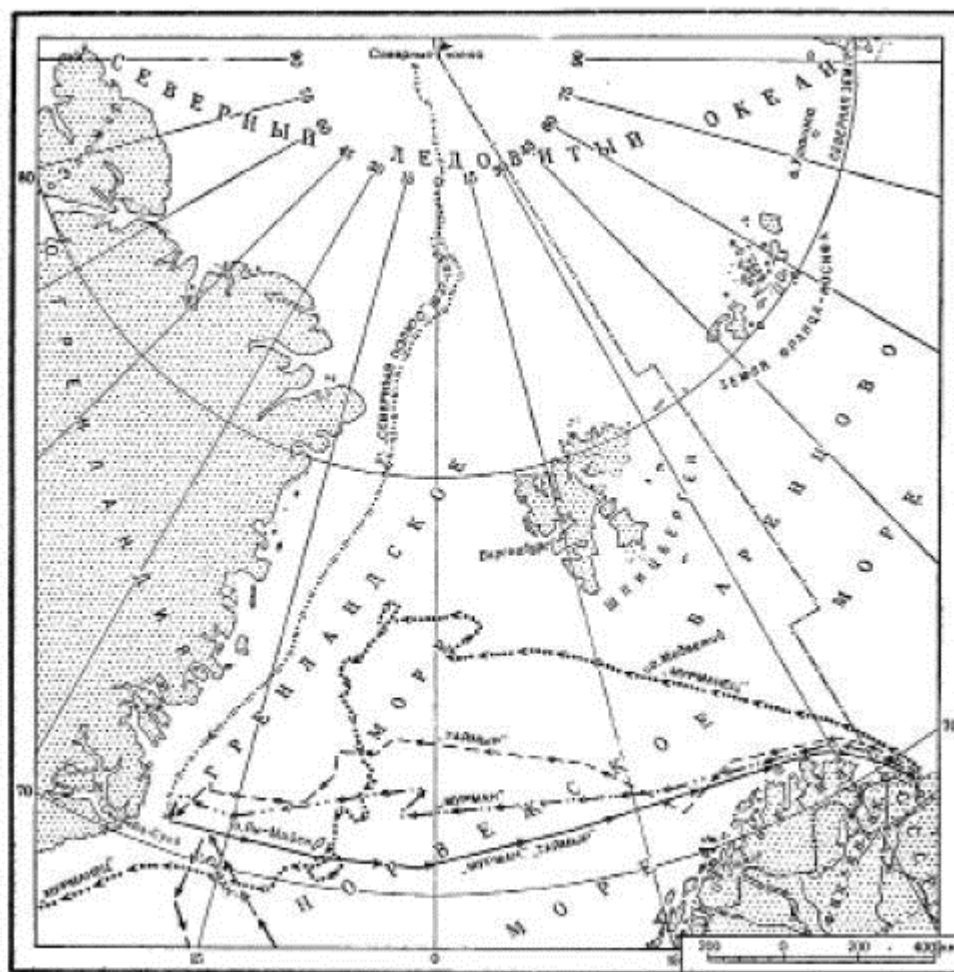
*Первый вариант – это подход кораблем к льдине Папанина и снятие станции „Северный полюс“ личным составом корабля. В случае невозможности подойти кораблем к льдине нужно было найти подходящее ледяное поле и на нем организовать аэродром для самолетов, чтобы летать к станции „Северный полюс“.*

*Второй вариант состоял в следующем: подойти к острову Ян-Майен или Исландии, где выгрузить самолеты, и организовать аэродром на берегу. Этот вариант был сложнее потому, что разгрузить самолеты и горючее пришлось бы на шлюпках, а поднимать самолеты на сушу – ручными лебедками, так как берега острова Ян-Майен крутые и высокие. Для того чтобы разгрузить самолеты с „Таймыра“, был сделан разборный плот, устанавливаемый на шестерки. 3 ручные лебедки были нами взяты с собой. Вторым вариантом мы могли бы пользоваться только в том случае, если бы кораблю нельзя было пробиться к папанинцам или если бы мы не нашли подходящий ледяной аэродром»<sup>[386]</sup>.*

3 февраля в 14.00 вышел в Гренландское море<sup>[387]</sup>.

4 февраля пройдя Нордкап, взял курс на местонахождение станции «Северный полюс – 1». Командир судна вспоминал: *«Все свои курсы я располагал, чтобы не подставлять борт к волне. Вызвано это было тем, что я знал стремительную качку „Таймыра“ (в минуту 10 раз), при которой он мог бы лишиться груза, находящегося на верхней палубе, так как крен корабля доходил до 50°. В ночь на 7 февраля шторм достиг небывалой силы, порывы ветра доходили до 11–12 баллов. „Таймыр“ лег в дрейф, имея ход 1,5–2 узла, курс – на остров Ян-Майен.*

*Ударом гигантской волны был сломан мостик, сорвало и унесло за борт два трапа, соединявших мостик с палубой, разбило деревянную обшивку грузов верхней палубы. Эта же волна раздавила 2 бочки с бензином, которые пришлось выкинуть за борт, а 2 баллона с водородом, взятые для шаропилотных наблюдений, были унесены волной в море. Героическими усилиями личного состава и экспедиционной группы приходилось оттаивать от шторма самолеты и находящийся на палубе груз.*



Дрейф станции «Северный полюс – 1» (май 1937 г. – февраль 1938 г.) и плавания в ходе спасательной экспедиции зверобойного бота «Мурманец», гидрографических судов «Таймыр» и «Мурман», ледокола «Ермак» (январь – февраль 1938 г.)

*Справившись с этой работой, всему личному составу пришлось столкнуться с другим явлением Арктики – с обледенением корабля. Все свободные на корабле люди, не считаясь со званием, выходили на авралы по обколке льда, чтобы облегчить и без того перегруженный корабль»<sup>[388]</sup>.*

10 февраля установлена радиосвязь с папанинцами. «Таймыр» вошел во льды Гренландского моря<sup>[389]</sup>.

13 февраля была найдена льдина, подходящая для устройства аэродрома<sup>[390]</sup>. *«Самолеты нам нужны были для разведки ледовой обстановки впереди по курсу „Таймыра“. К льдине, на которой решили организовать аэродром, „Таймыр“ подойти вплотную не мог. Решили ошвартоваться у другой льдины, а самолеты после сборки у корабля перевести вручную на аэродром. Для организации работ разделили весь*

личный и экспедиционный состав на две группы. Одной группе было поручено оборудовать аэродром, второй – спустить самолеты и помочь готовить их к полетам. Первая группа, вооружившись лопатами, кирками и пешнями, отправилась ровнять льдину под руководством комиссара корабля тов. Умовского. Для обозначения границ аэродрома был взят шлак из кочегарки.

Вторая группа приступила к выгрузке двух самолетов, „У-2“ и „Ш-2“. Первоначально пришлось спустить шлюпку на лед, устроить из бревен сходню на спардек. Расставив людей по сходне, выдвинули самолет из ящика и на руках осторожно спустили его хвостом вниз. Вся эта операция заняла два часа. Самолет „Ш-2“ был спущен в полчаса, так как он стоял на корме. Сборка самолетов и проверка моторов на аэродроме велись день и ночь при свете прожекторов и факелов. Вылет самолета „У-2“ был назначен на 15 часов. Утром, в результате поднявшегося сильного ветра, начались подвижки льда, и наш аэродром разломало. Между аэродромом и кораблем появились большие разводья. Пришлось всю операцию отменить. Самолеты разобрали и погрузили на борт корабля.

Пользуясь разводьями, „Таймыр“ взял курс на запад, на сближение с льдиной Папанина. За день, форсировав тяжелый паковый лед, мы прошли всего лишь шесть миль. Это было большим достижением, ибо каждый метр пути „Таймыру“ приходилось брать с боем»<sup>[391]</sup>.

15 февраля в 4.00 подошли к льдине, на которой возможно было развернуть аэродром. К 12.30 самолет «У-2» был готов к вылету. Из-за малого размера льдины летчик Г. П. Власов принял решение лететь один, без штурмана и бортмеханика. После трех часов полета он приземлился на ледовом аэродроме, созданном экипажем гидрографического судна «Мурман», к которому стал пробиваться «Таймыр»<sup>[392]</sup>. «Одна из льдин, размером 600–700 м и толщиной 5–6 м, преградила „Таймыру“ проход к разводью. Чтобы пройти к разводью, решили аммоналом взорвать льдину. Этого оказалось мало, так как от взрывов образовались только глубокие ямы.

И вот мне впервые пришлось применить метод буксировки льдины. Подойдя к льдине, ошвартовался бортом, закрепившись ледовыми якорями, после этого дал ход назад. Отведя льдину в сторону, „Таймыр“ получил возможность двигаться дальше. Этот маневр удался вполне. Но на заднем ходу при ударе о льдину корабль перестал слушаться руля. Оказался поломанным замок баллера руля. Для того чтобы исправить повреждения, нужно было перекачать около 40 тонн пресной воды, так как замок находился в балластной цистерне. После починки баллера руля руль не переключался. Многие считали, что погнуто перо руля. Для того чтобы осмотреть перо руля, пришлось опять ошвартоваться у льдины и выгрузить водолазное имущество. Работа водолазов в условиях передвигающегося льда очень опасна. Для этой работы спустили за кормой две лампы по 500 ватт для освещения пера руля. Водолазы, осмотрев перо руля, доложили, что оно в порядке. Тогда я приказал продернуть два конца стального троса в дыры пера руля для того, чтобы свободными концами троса через кормовую лебедку привести руль в движение и с таким управлением двигаться вперед. Но и кормовая лебедка не могла переложить руля. После недолгого совещания инженер т. Бобышев предложил повернуть сектор руля.



Участники экспедиции по спасению папанинцев (слева направо): капитан «Мурманца» И. Н. Ульянов, капитан «Таймыра» Б. Д. Барсуков, начальник экспедиции на «Таймыре» А. В. Остальцев, капитан «Мурмана» И. Ф. Котцов, 1938 г.

Из экспозиции Военно-морского музея Северного флота (г. Мурманск)



Личный состав «Таймыра», участвовавший в экспедиции по спасению папанинцев Из экспозиции Военно-морского музея Северного флота (г. Мурманск)

*Сняв сектор, мы приварили его к баллеру, повернув на 20°. Рулевое управление стало действовать. На все эти работы было затрачено около 20 часов. После этой аварии управление кораблем значительно усложнилось»<sup>[393]</sup>.*

*18 февраля самолет «У-2» летчика Г. П. Власова показал «Таймыру» путь во льдах, а затем сел на льдину, находившуюся на курсе судна, и был поднят на борт. Около 22 часов «Таймыр» и «Мурман» встретились. До лагеря папанинцев оставалось около трех миль. В связи с тем что подготовленный для приема самолетов ледовый аэродром разломало и унесло, было принято решение подойти максимально близко к лагерю и выслать туда 80 человек (по 40 от каждого судна). В 13.30 «Таймыр» и «Мурман» подошли к лагерю и остановились во льдах в 1,5 км от него. В 17.30 все имущество и личный состав дрейфующей станции были на борту «Таймыра». В 18.00 «Таймыр» и «Мурман» взяли курс к родным берегам<sup>[394]</sup>.*

*21 февраля в 4.40 «Таймыр» и «Мурман» встретились с ледоколом «Ермак», на который перешли папанинцы. В 7.00 они взяли курс на Мурманск, а «Ермак» отправился к юго-восточной оконечности Исландии. «Во время форсирования льда у „Таймыра“ разошлись швы корпуса и расшаталось несколько заклепок в районе фортика и второго балласта. Нам пришлось лишиться 54 тонн пресной воды из второго балласта. В носовом трюме показалась сильная течь. К этому времени мы уже выходили на чистую воду. Срочно наложили цементные ящики на места течи. Взятый нами цемент оказался плохим и при ударе о лед отлетал. Воду из трюма откачивали через пожарную магистраль и мощную мотопомпу. Выйдя на чистую воду, „Таймыр“ попал опять в шторм. Вода в носовом трюме стала перекачиваться, разбивая все крепления грузов. Пожарную магистраль разбило волной. Мотопомпа выкачивать воду тоже не могла, т. к. засаривался приемный рукав. Видя, что с откачкой воды ничего не выходит, я приказал затопить весь носовой отсек, задраив все горловины водонепроницаемыми крышками, уперевав деревянные распоры на люках в подволок. В дополнение к нашим несчастьям оказались поломанными все четыре лопасти винта. Корабль имел всего 3 узла хода.*

*Воды было принято в носовой отсек корабля около 250 тонн. В эти дни пришлось пережить нам самые тревожные минуты. Размахи качки доходили до 40 градусов.*

*„Таймыр“ двигался вдоль берегов Норвегии. Это немного облегчало положение корабля. Подходя к Варангер-фиорду, испросил разрешение войти и отстояться в одном из фиордов Норвегии. В Сьюльте-фиорде „Таймыр“ простоял около 8 часов»<sup>[395]</sup>.*

*28 февраля «Таймыр» пришел в Мурманск. За выполнение задания был награжден 21 человек из состава экипажа и экспедиции<sup>[396]</sup>.*

*1 апреля 1940 г. передан Главному управлению Северного морского пути для использования в качестве ледокольно-транспортного парохода (вместимость 1164 брт)<sup>[397]</sup>.*

*10 мая 1940 г. включен в состав Мурманского арктического морского пароходства<sup>[398]</sup>.*

*Май – август 1940 г. рассматривался вариант передачи «Таймыра» Арктическому научно-исследовательскому институту (АНИИ) в качестве научно-исследовательского судна. 16 июля 1940 г. начальник экспедиции в море Лаптевых на судне «Академик Шокальский» Я. Я. Гаккель подал рапорт директору АНИИ по итогам осмотра судна.*

*«... 14 июля осмотрел г[идрографическое] с[удно], „Таймыр“, переданное Главсевморпути и находящееся временно в ведении Мурманского пароходства: „Таймыр“ стоит у причала судоремонтного завода в Росте в полузаконсервированном виде. На борту судна небольшая команда во главе с капитаном В. В. Ильинским. Все они числятся не как команда, а как резерв пароходства. Эти резервисты поддерживают порядок на судне, а по существу лишь охраняют его.*

„Таймыр“ имеет весьма жалкий вид. Он крайне запущен. Прежний его хозяин, видимо, предвидя предстоящую передачу Главсевморпути, запустил судно донельзя, а уходя с него, еще и ободрал самым безжалостным образом. Так отдают судно только врагу, когда сдаются, когда топить уже поздно. С „Таймыра“ сняты: эхолот, гироскоп, радиопеленгатор, радиостанция, все навигационное оборудование, вплоть до часов в штурманской рубке, сняты катера, чехлы (а кое-где и кожа) с диванов и занавески. Временный хозяин снял прожектор, снимает пианино, чувствуя себя неполным хозяином, вероятно, будет раздевать судно и впредь, пока не найдется новый постоянный хозяин.

В одном из котлов поддерживается пар (для отопления). Котлы (их два) в таком состоянии, что их рекомендовать ремонтировать нет смысла. Регистр разрешил доводить давление не более чем до 5 атмосфер (при нормальном – 12). Новые котлы как будто кем-то заказаны на одном из ленинградских заводов. Машина в хорошем состоянии, но многие вспомогательные механизмы надо менять.

Корпус в очень плохом состоянии. [...] Корпус имеет много вмятин и погнутых шпангоутов. Многие заклепки совершенно стерлись, и судно течет. Балластные цистерны текут, и в угольные ямы вода течет даже без прессовки. В хорошем состоянии только водонепроницаемые переборки, которые заменены недавно (перед походом к папанинцам). Вероятно, придется менять второе днище и верхнюю палубу, которая сильно пропускает дождевую воду. Второе днище (особенно в носовой части) проржавело настолько, что под ногами вибрирует. Между шпангоутами оно всюду прогнулось и в целом имеет гофрированный вид. Необходимо менять и всю электропроводку. В общем, судно нуждается в хорошем капитальном ремонте, пользуясь которым можно и следует переделать его в очень удобное экспедиционное судно.

Может вызывать опасение вопрос, может ли АНИИ позволить себе „роскошь“ содержать сравнительно большое судно, но если может, то оно весьма подходит для наших целей, запасы угля и воды „Таймыр“ может иметь очень большие. Как транспортное судно он малопригоден, но зато есть где разместить экспедиционный состав, лаборатории и многочисленные лебедки. Как бы ни был дорог ремонт, АНИИ все же будет выгоднее пойти на него, чем ежегодно тратить большие средства на фрахт других судов.

Все выдвинутые технические условия, которые выработала комиссия АНИИ (протокол от 2/VII-1940 г. с краткой запиской), в процессе капитального ремонта „Таймыра“ соблюсти, конечно, можно. Как видно из прилагаемой к рапорту записки, на „Таймыре“ имеется 58 коек, тогда как для размещения судового и для экспед[иционного] состава потребуется всего 55 мест. При реконструкции судна следует уничтожить кубрики и вместо них сделать каюты. Некоторые из имеющихся комсоставовских кают также следует переделать. В частности, нужно перенести каюту капитана на верхнюю палубу – под мостик, а из теперешней его двухкомплектной каюты сделать 3 отдельных каюты. В большую радиорубку поместить койку одного из радистов. Красный уголок и столовую для команды нужно перенести с верхней палубы в жилую – в помещение (№ 42), где сейчас находится мех[аническая] мастерская. Последняя может быть перемещена в помещение другой механич[еской] мастерской – при машинном отделении.

В результате освободится место на верхней палубе для размещения двух лабораторий с помещ[ением] для батометров и без сколько-нибудь заметного уплотнения выкраивается еще место для 4 коек. Таким образом, вместо 55 потребных мест получится 62. Если нет надобности иметь 7 резервных мест, то под красный уголок со столовой можно отвести большое помещение – 41 (вместо 42), но не все, а большую его часть (по другому варианту – 2 каюты на 6 и на 7 мест...). Тогда резервных мест останется только 3. Этот вариант выгоднее еще тем, что столовая будет ближе к камбузу (чем от № 42), но все же дальше, чем они отстоят друг от друга теперь.

Другие лаборатории разместятся так: гидробиологическая – в помещении лазарета на верхней палубе; геофизическая – в жилой палубе (№ 22 – фотолаборатория) и грунтовая – на нижней палубе – в кормовой части, рядом с гироскопической.

Другим вариантом размещения лабораторий может служить проект переделки надстройки на верхней палубе. [...] В настоящее время эта надстройка узкая – 5 метров (а в носовой части менее 3,5 м). При такой надстройке с каждого борта остается по 3 метра свободной палубы. [...] При такой реконструкции все лаборатории поместятся в этой расширенной надстройке, и красный уголок со столовой могут остаться на месте. Однако осуществить этот проект будет сложнее. Кроме того, при большой вязкости [так в тексте, скорее всего – валкости] „Таймыра“ приближение надстройки к бортам нежелательно (сильно заливают водой). Необходимо (во всех случаях) расширить носовую часть надстройки.

Лебедок на верхней палубе можно разместить сколько угодно. Вся палуба – и носовая, и кормовая, и шкафуты – совершенно свободна. Для установки больших лебедок и люкаса [так в тексте, возможно – люка] можно удлинить кормовую часть ботдека (до вант грот-мачты). [...]

Таковы в основном мои соображения. По-моему, необходимо ускорить решение вопроса, кому передать „Таймыр“, дабы сохранить его от дальнейшего разбазаривания и приступить к проекту реконструкции и ремонта. Таковы же и пожелания капитана Ильинского.

Одним из доводов, которые могут послужить в пользу передачи судна АНИИ, является соображение, что АНИИ будет работать в открытом море, тогда как Г[идрографическое] У[правление] [Главсевморпути] – преимущественно у малоизвестных берегов и островов с неизвестными глубинами и банками. Поэтому глубокосидящее судно „Таймыр“ менее пригодно для работ Г[идрографического] У[правления], чем мот[орно]-парусн[ые] суда. Гидрографич[еские] раб[оты] менее всего связаны со льдами, тогда как работы АНИИ связаны с необходимостью изучать льды, и ледок[ольный] пароход ему более нужен. Кроме того, АНИИ ведет и работу в таких морях, как Норвежское и Гренландское, где на ледокольн[ых] судах плавать более необходимо, чем в прибрежных районах»<sup>[399]</sup>.

Совещание по переоборудованию «Таймыра» было проведено 23 июля 1940 г.<sup>[400]</sup> После него директор АНИИ Я. С. Либин направил начальнику Главсевморпути И. Д. Папанину письмо, в котором обосновывал передачу «Таймыра» институту<sup>[401]</sup>. 9 августа материалы по переоборудованию были посланы начальнику Мурманского морского арктического пароходства Главсевморпути Н. П. Анину<sup>[402]</sup>. Но в итоге данный проект реализован не был. К нему пытались вернуться в послевоенное время. В документах АНИИ за 1950 г. сохранился недатированный «Перечень работ, необходимых для восстановления и приспособления л[едокольного] п[арохода] «Таймыр» в пригодное для долгосрочного дрейфа состояние»<sup>[403]</sup>. Но очевидно, что в этот период старый пароход, «разменявший» пятый десяток лет напряженной службы во льдах, был еще менее пригоден для подобных целей, чем 10 лет назад.

16 января 1941 г. вошел в состав Архангельского арктического морского пароходства (в него 13 января 1941 г. было включено Мурманское пароходство)<sup>[404]</sup>.

13–20 октября 1941 г. перешел из Мурманска в Архангельск (вышел в сопровождении сторожевого катера СКА-211, пришел вместе с транспортом «Енисей»<sup>[405]</sup>).

Октябрь 1941 г. – июль 1942 г. прошел капитальный ремонт на Архангельской судовой верфи Главсевморпути<sup>[406]</sup>.

15 июля 1942 г. передан в чартер Гидрографическому управлению Главсевморпути<sup>[407]</sup>.

19–23 июля 1942 г. вместе с ледокольными пароходами «Георгий Седов», «А. Сибиряков», транспортом «Сакко» и гидрографическим судном «Циркуль» в охране тральщиков Т-909 и Т-910 был выведен в Карское море<sup>[408]</sup>.

31 июля 1942 г. пароходство выделило восемь 7,62-миллиметровых винтовок и полтора ящика патронов к ним для экипажа судна, которые составляли его вооружение на протяжении всего периода войны<sup>[409]</sup>.

Август – ноябрь 1942 г. доставил снаряжение гидрографических экспедиций на полуостров Ямал, остров Белый и мыс Зверобой, совершил рейс с лихтером на буксире за углем из Дудинки на Диксон. В сентябре осуществлял буксировку лихтера и баржи с грузами из устья Енисея на Диксон. В октябре выполнил рейс по доставке грузов на полярные станции Новой Земли. На первые две прошел, преодолевая сплошной лед толщиной 10–15 см, а затем, не дойдя до третьей из-за тяжелой ледовой обстановки, повернул на Диксон. До 2 ноября занимался портовыми работами и околкой судов, а затем встал на зимовку<sup>[410]</sup>.

19 апреля 1943 г. начался ремонт, выполнявшийся силами экипажа при небольшой помощи портовых мастерских<sup>[411]</sup>.

13 июля 1943 г. с лихтером на буксире сел на банку, не обозначенную на карте, и получил тяжелые повреждения корпуса<sup>[412]</sup>.

17 июля 1943 г. находился у острова Диксон<sup>[413]</sup>.

11 августа – 15 сентября 1943 г. стоял на ремонте в Дудинке, затем занимался буксировкой плотов леса из Игарки на Диксон<sup>[414]</sup>.

16–18 октября 1943 г. в составе конвоя ВА-51 (в который также входили сторожевой корабль № 80, тральщики № 40 и 55, транспорт «Лакта», ледокол «Монткальм», буксир «Молоков») перешел из Ошмарино (Енисейский залив) на остров Диксон<sup>[415]</sup>.

20–22 октября 1943 г. принимал участие в выводе с Диксона боевых кораблей – тральщиков Т-40, Т-60 и сторожевого корабля СКР-80, получив при этом повреждение<sup>[416]</sup>.

30 октября 1943 г. встал на зимовку на Диксоне<sup>[417]</sup>.

29 июля 1944 г. начались ремонтные работы, целью которых было исправление последствий некачественного ремонта, выполненного в прошлом году в Дудинке. Судно все равно осталось в



ограниченно годным для эксплуатации состоянии, и его направили для буксировки плотов леса из Иннокентьевской бухты на Диксон<sup>[418]</sup>.

30 августа 1944 г. в составе конвоя ДЕ-8 (в который также входили тральщики № 60, 61, Т-121) вышел с Диксона в Ошмарино<sup>[419]</sup>.

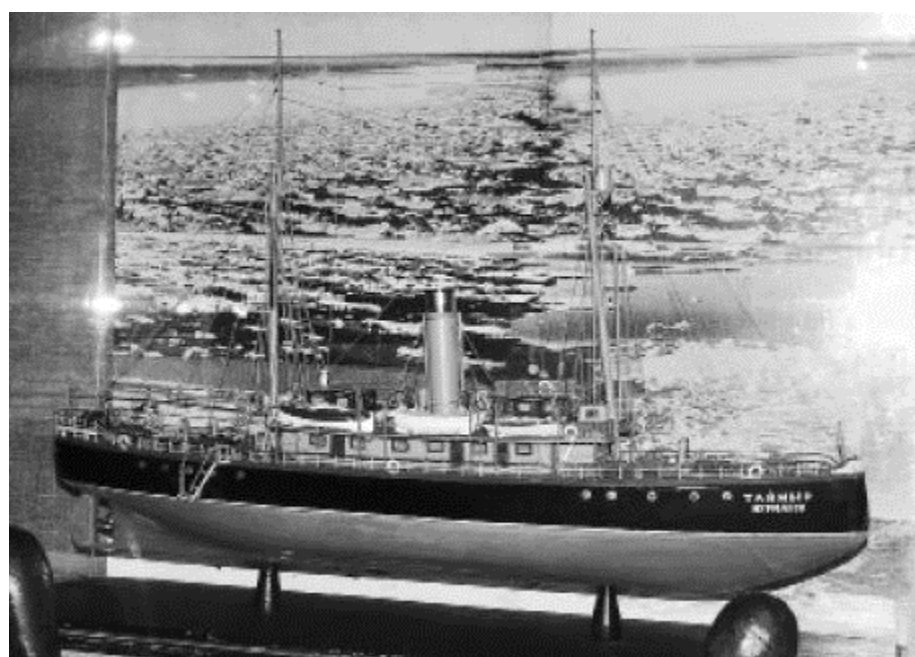
2 сентября 1944 г. буксируя плот, в составе конвоя ЕД-6 (в который также входили тральщики № 60, 61, Т-121) вышел из Ошмарино в Диксон<sup>[420]</sup>.

3 октября 1944 г. в составе конвоя ДБ-6 (в который также входили транспорты «Киров», «Диксон», «Петровский», эскадренные миноносцы «Жесткий», «Достойный», «Деятельный», тральщики № 60, Т-112 и большой охотник № 142) вышел с острова Диксон в Архангельск через пролив Югорский Шар<sup>[421]</sup>.

6 октября 1944 г. «Таймыр», тральщик № 60 и большой охотник № 142 отделились от конвоя и направились в Усть-Кару, куда пришли 7 октября. «Таймыр» доставил туда 70 т груза и забрал пустые бочки из-под топлива<sup>[422]</sup>.

20–24 октября 1944 г. в составе конвоя ДБ-8 (в который также входили транспорт «Тбилиси» с большим охотником № 142 на буксире, транспорт «Селенга», эскадренные миноносцы «Деятельный» и «Доблестный», тральщики № 60, Т-108, минный заградитель № 93, большие охотники № 140, 203 и 206) перешел из пролива Югорский Шар в Архангельск<sup>[423]</sup>.

После 1945 г. использовался в Архангельске в качестве учебно-курсового комбината пароходства<sup>[424]</sup>.



Модель «Таймыра» в экспозиции Российского государственного музея Арктики и Антарктики (г. Санкт-Петербург). Масштаб 1: 100, автор – художник И. Е. Степанов



Почтовая марка, посвященная атомному ледоколу «Таймыр», выпущенная Почтой России в 2009 г. Дизайнер А. Дробышев



Штурвал «Таймыра» в экспозиции Российского государственного музея Арктики и Антарктики (г. Санкт-Петербург)

5 июня 1953 г. включен в состав Мурманского государственного арктического морского пароходства (25 июня 1953 г. в него вошли Мурманское государственное морское пароходство, Архангельское арктическое пароходство ГУСМП и Мурманская морская контора ГУСМП)<sup>[425]</sup>.

10 августа 1953 г. исключен из списков судов Главсевморпути и впоследствии разобран на металлолом<sup>[426]</sup>.

\* \* \*

Память о «Таймыре» осталась на карте Арктики. В честь него названы следующие объекты:

банка в районе губы Митюшиха (Северный остров архипелага Новая Земля). Открыта и названа не позже 1929 г.;

банка у мыса Исаченко (восточное побережье Енисейского залива). Обнаружена «Таймыром» в 1943 г.;

мыс на юге острова Большевик архипелага Северная Земля. Первоначально был назван в честь начальника Главного гидрографического управления П. В. Мессера (1883–1938). После того как он был репрессирован, переименована в честь «Таймыра»;

мыс на острове Жохова (Новосибирские острова, Восточно-Сибирское море)<sup>[427]</sup>.

В 1989–1990 гг. в строй вошли атомные ледоколы «Таймыр» и «Вайгач», построенные в Финляндии на заводе Sandvikens Skeppsdocka и достроенные на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде. В настоящее время они продолжают работать в Арктике и принадлежат ФГУП «Росатомфлот».

## Послесловие

### Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг. и судьба результатов ее работы

Читатели данной книги ознакомились с ходом и подробностями работы ГЭСЛО на протяжении всего времени ее существования. Но «за кадром» остался ряд важных вопросов – судьба названий вновь открытых земель, история публикации материалов и сохранения памяти об экспедиции в советский период.

Различные легенды вокруг наименования вновь открытых частей суши начали появляться еще во время работы экспедиции. Часто их авторами выступали журналисты, а развеивать их приходилось командованию ГЭСЛО. Отметим, что все без исключения вопросы, связанные с названиями вновь открытых земель, решались очень тщательно и только после согласования с Морским министерством, которому была подчинена экспедиция.

Например, о том, как получил свое наименование остров Генерала Вилькицкого, открытый в 1913 г., писал В. Н. Купецкий. «...Некоторые наши ученые несправедливо утверждают, будто данный остров

назван сыном в честь отца<sup>[428]</sup>. На самом же деле „по действующим правилам капитан Вилькицкий не имел даже права, не снесясь предварительно с Главным гидрографическим управлением, дать какое-либо название открытой земле“<sup>[429]</sup>. Сам Б. А. Вилькицкий предлагал назвать этот остров „в память славного похода лейтенанта Колчака в 1903 г. на вельботе на поиски своего начальника островом Колчака“<sup>[430]</sup>. Однако в Приказе морского министра № 14 от 10/23 января 1914 г. этой земле было дано название „остров Генерала Вилькицкого“<sup>[431]</sup><sup>[432]</sup>.

Существует версия о том, что начальник экспедиции и офицеры судов изначально хотели дать вновь открытой земле название Тайвай (в честь «Таймыра» и «Вайгача»). Информация об этом была опубликована во владивостокской газете «Далекая окраина» вскоре после прибытия транспортов из исторического плавания. Но сам Вилькицкий в докладе, сделанном во Владивостоке (опубликованном в той же газете и перепечатанном в настоящем издании), писал: «...может показаться странным, что, докладывая об ее [новой земли] открытии, я не назвал ее каким-либо именем, но дело в том, что хотя географические традиции и сохраняют за землями те названия, которые даны людьми, впервые их увидевшими, но не всегда и не всеми именами могут распоряжаться самовольно путешественники. Имя эти земли получают тогда, когда доклад о них вместе с картой будет представлен на Высочайшее благоволение и когда Его Императорское Величество соизволит утвердить своим новым владениям такое имя, которое им приличествует». В книге Арнгольда, впервые увидевшей свет в 1929 г., употребляется название Северная Земля. Но изначально Приказом морского министра № 14 от 23 января 1914 г., в соответствии с Высочайшим повелением императора от 19 января 1914 г., остров был назван Землей Императора Николая II. 20 сентября 1916 г. правительство России обратилось к иностранным государствам с официальным заявлением о присоединении новых земель, открытых экспедицией Б. А. Вилькицкого, к Российской империи. Эта нота была подтверждена советским правительством 4 ноября 1924 г.

Пролив между Землей и материком, а также расположенный рядом с ним небольшой остров в 1916 г. были названы в честь цесаревича Алексея (название пролива никогда не фигурировало на географических картах). С 1929 г. на морских, а потом и на общегеографических картах появилось название «пролив Бориса Вилькицкого», которое в 1935 г. было узаконено Постановлением ЦИК «О единых географических наименованиях Советской Арктики» от 27 июня. Но в 1950 г. в первом томе фундаментального «Морского атласа» пролив впервые был назван проливом Вилькицкого, имя же его с карты исчезло. Это произошло без какого-либо правового акта. Автором инициативы выступил заместитель ответственного редактора навигационно-географического тома атласа контр-адмирал В. А. Петровский. Существует информация о том, что название пролива было «обрезано» по личному распоряжению адмирала П. С. Абанькина (в 1952–1953 гг. – начальника Гидрографического управления Военно-морских сил)<sup>[433]</sup>. В 1996 г. руководство Главного управления навигации и океанографии МО РФ начало переписку с Роскартографией о восстановлении исторического названия пролива. Она длилась восемь лет, и только в 2004 г. корректура названия пролива была опубликована в официальном документе – «Извещениях мореплавателям», на основе которого вносят изменения в морские карты, лоции и пособия<sup>[434]</sup>. Помимо восстановления исторической справедливости, была устранена путаница, возникшая оттого, что не было ясно, в честь кого из Вилькицких, отца или сына, назван пролив<sup>[435]</sup>. Названия же островов, данные в честь представителей царствующего дома Романовых, до середины 1920-х гг. наносили на карты, выпущенные уже при советской власти.

В 1923 г. был поднят вопрос о переименовании Земли Императора Николая II и острова Цесаревича Алексея в связи с их «полным несоответствием» советским реалиям. Революционный военный совет СССР поручил разработку проекта Главному гидрографическому управлению СССР и Русскому географическому обществу<sup>[436]</sup>. В докладе, подписанном заместителем председателя Реввоенсовета М. В. Фрунзе, от 15 апреля 1924 г. Землю Императора Николая II предлагалось переименовать в Землю Пахтусова, а остров Цесаревича Алексея – в остров Розмыслова<sup>[437]</sup>. Документ был направлен в секретариат Всероссийского центрального исполнительного комитета Советов (ВЦИК). Его административная комиссия не одобрила данный вариант, справедливо отметив, что имена исследователей архипелага Новая Земля П. К. Пахтусова (1800–1835) и Ф. Розмыслова (?–1771) «...всего менее связаны с исследованиями указанных островов»<sup>[438]</sup>. 11 мая комиссия возвратила переписку в Штаб Военно-морских сил РККФ. Вопрос был еще раз рассмотрен Главным гидрографическим управлением и Русским географическим обществом<sup>[439]</sup>. 22 апреля 1925 г. заместитель председателя Реввоенсовета И. С. Уншлихт направил в Совет народных комиссаров СССР новый проект. В нем предлагалось назвать «группу Земли Николая II и островов Цесаревича Алексея и Старокадомского» Таймырским архипелагом<sup>[440]</sup>, земле, названной в честь последнего российского самодержца, присвоить наименование Северная Земля Союза Советских Социалистических Республик, а остров Цесаревича Алексея назвать островом Пролетарской Диктатуры. Название острова Старокадомского предполагалось сохранить<sup>[441]</sup>. Но с этим вариантом не согласился Наркомат по иностранным делам. 11 мая 1925 г. заместитель наркома

М. М. Литвинов писал в Совнарком и Наркомат по военным и морским делам: «... НКИД полагает, что для земли „Николая I“ и острова „Цесаревича Алексея“, ввиду их отдаленности и ненаселенности, должны быть подысканы другие названия, чем те, которые предлагаются, причем предпочтительно было бы дать им имена известных русских ученых»<sup>[442]</sup>. 12 ноября 1925 г. на заседании Административной комиссии при Президиуме ВЦИК было решено переименовать Землю Императора Николая II в Северную Землю, остров Цесаревича Алексея – в остров Малый Таймыр. Все вместе они должны были именоваться Таймырским архипелагом, куда также вошел остров Старокадомского<sup>[443]</sup>. После необходимых согласований с наркоматами по военным и морским и иностранным делам, 11 января 1926 г., данное решение было закреплено постановлением Президиума ВЦИК. В литературе считается, что с того же времени остров Новопащенко стал называться островом Жохова, но в постановлении об этом не упоминается, а других документов о переименовании до настоящего времени не выявлено.

В бумагах одного из активных участников ГЭСЛО – А. М. Лаврова – сохранилась копия «Протокола Совещания по вопросу о присвоении названий приметным пунктам в районе Таймырского архипелага», датированного 14 марта 1927 г. Председатель совещания, видный гидрограф российского и советского флота Н. Н. Матусевич, сообщил о постановлении Картографической комиссии при Отделении географии математической Русского географического общества, в котором предполагалось «...наметить наименования пунктов Таймырского архипелага, не имеющих еще названий, для нанесения их на карты». Участники совещания (Н. И. Евгенов и А. М. Лавров) постановили: «отметить [в] названиях пунктов Таймырского архипелага имена лиц, непосредственно участвовавших в открытии этой земли и принимавших непосредственное участие своими работами в исследовании ее, а также имена лиц, крупных работников, посвятивших свою деятельность изучению главным образом Севера в области гидрографии и вообще географии.

*Исходя из указанных соображений, намечены следующие имена, которые в то же время отмечены на прилагаемой при сем карте № 986. Фамилии участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана во время открытия Таймырского архипелага: Борис Вилькицкий, Неупокоев, Жохов, Евгенов, Транзе, Никольский, Лавров, Нилендер, Фирфаров, Арнгольд, Новопащенко, Анцев, Гельшерт.*

*Фамилии крупных исследователей: Давыдов, Матусевич, Морозов, Шокальский, Ахматов, Бухтев, Мессер, Мордовин, Рудовиц, Визе, Брейтфус, Никитин, Трефильев, Анучин, Стахевич, Герасимов, Дерюгин, Иннокентий Толмачев, Цингер, Скворцов, Волосович, Юргенс, Берг»<sup>[444]</sup>. Неизвестно, кому были доложены результаты работы совещания и использовались ли они в дальнейшем. Моряки-гидрографы указали в списке фамилий как своих соплавателей – участников ГЭСЛО, находившихся в эмиграции (особенно удивляет упоминание П. А. Новопащенко, ведь остров, названный в его честь, был уже переименован), так и других видных полярных мореплавателей и исследователей, вынужденных покинуть родину (например, Л. Л. Брейтфуса, А. М. Бухтева). Думается, что главной причиной организации данного совещания и закрепления его решения в протоколе было желание сохранить на новых картах названия, данные в ходе работ ГЭСЛО. Частично это удалось, но некоторые географические пункты были переименованы в 1926, 1938–1940 гг. Происходило это подчас без какой-либо логики.*

Если исчезновение с карты имен императора Николая II, наследника цесаревича, П. А. Новопащенко было как-то объяснимо, то переименование мыса Жохова (остров Комсомолец архипелага Северная Земля) в мыс Молотова, а затем (в 1959 г.) в мыс Арктический (притом что ранее в честь Жохова был переименован остров Новопащенко) выглядит несколько странно. Формально такое решение было мотивировано тем, что Североземельская экспедиция под руководством Г. А. Ушакова установила истинное положение этого мыса – крайней северной оконечности архипелага, которое отличалось от его координат, полученных в ходе работы ГЭСЛО.

Также были переименованы: мыс Рудовица (остров Большевик архипелага Северная Земля; назван в честь Лео Францевича Рудовица – выдающегося гидрометеоролога) – в мыс Дровяной; мыс Мессера (остров Большевик архипелага Северная Земля; назван в честь выдающегося гидрографа П. В. Мессера) – в мыс Таймыр; мыс Никольского (остров Малый Таймыр архипелага Северная Земля; назван в честь участника ГЭСЛО мичмана А. Г. Никольского) – в мыс Мурманец; мыс Гельшерта (остров Малый Таймыр архипелага Северная Земля; назван в честь участника ГЭСЛО старшего лейтенанта Н. А. Гельшерта) – в мыс Низкий; мыс Нилендера (остров Октябрьской Революции архипелага Северная Земля; назван в честь участника ГЭСЛО старшего лейтенанта В. В. фон Нилендера) – в мыс Фигурный; бухта Новопащенко (остров Октябрьской Революции архипелага Северная Земля; назван в честь участника ГЭСЛО капитана 2-го ранга П. А. Новопащенко) – в бухту Тройную. В 1939 г. мыс Евгенова (остров Большевик архипелага Северная Земля) был переименован в мыс Вайгач (это было вызвано тем, что Евгенова репрессировали в 1938 г.). Но Постановлением Президиума Географического общества СССР от 6 июля 1965 г. историческое название было восстановлено. Пожалуй, это единственный пример восстановления справедливости в отношении географических названий в советский период.

В то же время на карте оставались (и вполне заслуженно) имена Л. Л. Брейтфуса, Н. А. Транзе, А. И. Варнека и других моряков и исследователей, оказавшихся в эмиграции. Никто не «покушался» на мысы Анцева и Арнгольда, хотя оба они были жертвами «красного террора». В 1990-е гг. был предпринят ряд инициатив по возвращению исторических названий как всему архипелагу Северная Земля, так и его отдельным объектам. С ними выступило прежде всего Российское дворянское собрание (в лице Виктора Константиновича Рыкова – автора многочисленных публикаций и обращений). Но поддержки в соответствующих организациях и учреждениях данные предложения не нашли. Лишь благодаря усилиям военных моряков – гидрографов удалось восстановить на картах наименование «пролив Бориса Вилькицкого» (об этом рассказывалось выше).

Что интересно, ни в 1913-м, ни в 1926 г. не были точно известны количество, расположение и площадь вновь открытых земель. Их комплексное и подробное исследование (включавшее нанесение на карту) провела в 1930–1932 гг. Североземельская экспедиция под руководством Г. А. Ушакова. Именно ее начальник и участники стали авторами большинства современных топонимов архипелага (при этом название «Таймырский архипелаг» не прижилось, а весь он получил наименование «Северная Земля»). Географическое описание Северной Земли, приведенное в воспоминаниях и работах, опубликованных в настоящем сборнике, соответствует уровню информации периода, предшествовавшего экспедиции Ушакова.

К сожалению, публикация результатов экспедиции растянулась почти на целое столетие. Не успел выпустить серьезных работ и Б. А. Вилькицкий (он опубликовал ряд научно-популярных статей в России и в эмиграции, часть из которых приведены в настоящей книге). А. М. Лавров писал в рецензии на книгу Арнгольда: *«...приходится выразить сожаление, что редактор в своем предисловии к этой книге, рассчитанной, поскольку она популярна, на широкий круг читателей, поддерживает в основе неправильное и довольно распространенное мнение, что материалы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана еще не обработаны. Очевидно, это является следствием недостаточного знакомства с делом, о котором редактор трактует [так в тексте. – Сост.]. Как видно из названия самой экспедиции, главным ее заданием были производство описи берегов нашего побережья Северного Ледовитого океана и промер прилегающего к ним моря для составления морских карт. Иначе говоря, экспедиции ставилось задание выяснить возможность мореплавания для практических целей Северным морским путем как транзитным путем из Атлантического океана в Тихий и на участке восточной его части, т. е. из Тихого океана в реки, главным образом Колыму и Лену. Для западной же части Северного морского пути, т. е. для плавания из Атлантического океана в устья сибирских рек, в Обь и Енисей, в то время уже имелись и карты, и физико-географические познания водного района, на основе которых совершались, правда, нерегулярные, плавания с коммерческими целями.*

*Как известно, сразу же после работ экспедиции Гидрографическим управлением были составлены три карты (под общим названием „Часть Северного Ледовитого океана: № 984 – от мыса Дежнева до устья реки Колымы, № 985 – от устья реки Колымы до устья реки Лены и № 986 – от устья реки Лены до Таймырского залива. Таймырский архипелаг”), охватывающие весь прибрежный район Сибирского моря от мыса Дежнева на запад до Таймырского залива, по которым в настоящее время уже много лет осуществляется мореплавание из Тихого океана в реки Колыму и Лену.*

*Кроме этого, Гидрографическим управлением в 1922 г. были изданы „Материалы по лоции Сибирского моря”, составленные участником экспедиции К. К. Неупокоевым (Приложение к „Запискам по гидрографии”, том 46), являющиеся навигационным руководством для плавания в этом море<sup>[445]</sup>.*



Топонимы новооткрытий ГЭСЛО в 1913–1914 гг. Схема, составленная В. К. Рыковым  
*Впервые опубликована: Морской сборник. 1996. № 11. С. 86*

*Как карты, так и материал по лоции успели уже заслужить должную оценку среди как отечественных, так и иностранных мореплавателей.*

*Таково действительное положение с главнейшими материалами, добытыми экспедицией. Правда, иначе обстоит дело с материалами, характеризующими физико-географический режим района работ экспедиции, которые, помимо немалой научной ценности, играют существенную роль и для практических нужд мореплавания. Эти материалы, как то: метеорологические наблюдения, приливно-отливные явления, наблюдения над высшими слоями атмосферы, наблюдения над состоянием льда – в большей своей части уже обработаны, и надо полагать, что они скоро будут изданы.*

*В несколько худшем положении находится общее описание всех работ и плавания экспедиции. В отсутствии такого полного отчета, очевидно, и кроется главная причина распространенного мнения, что никакие материалы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана до сих пор не изданы. Этой же причиной обуславливается и вообще сравнительно малое знакомство с теми работами и открытиями, которые выпали на долю этой экспедиции. Но ведь полный отчет в значительной мере связан с общей обработкой всех материалов, собранных экспедицией, и если, как отмечалось выше, эта работа подвигается к концу, то тем самым приближается и срок возможной проработки и издания общего описания работ и плавания экспедиции»<sup>[446]</sup>.*

Именно с изданием «полного отчета» о работе ГЭСЛО и возникли наибольшие трудности. В конечном итоге он увидел свет ровно через 100 лет после открытия Земли Императора Николая II. Но этому предшествовала длительная и местами драматическая история...

В силу того что сразу после расформирования ГЭСЛО большинство ее офицеров отправились на действующий флот, обработку итоговых материалов отложили до окончания войны. В период Гражданской войны перед руководством флота и гидрографии также стояли задачи, далекие от научных исследований. Кроме того, летом 1918 г. часть материалов, эвакуированных из Петрограда осенью 1917 г. и весной 1918 г. в Ярославль, погибла при пожаре во время подавления Ярославского восстания<sup>[447]</sup>. Тем не менее в июне 1918 г. руководство обработкой всех материалов ГЭСЛО было поручено выдающемуся географу и океанографу, почетному сотруднику Главного гидрографического управления, президенту Русского географического общества Ю. М. Шокальскому (1856–1940). 30 декабря 1918 г. он доложил о первых результатах работы руководству управления. «Разобрав имевшиеся материалы и отчасти распределив их по специалистам для обработки, я продолжал постоянно следить за ходом дела у этих ученых специалистов. Состояние работ к концу сего года таково.



Карта архипелага Северная Земля, составленная Н. Н. Урванцевым по материалам маршрутов Североземельской экспедиции 1930–1932 гг.

*Зоологические сборы Экспедиции обрабатываются старшим зоологом Зоологического музея Академии наук П. Ю. Шмидтом, уже выполнившим часть своей задачи.*

*Ботанические сборы Экспедиции обрабатываются старшим ботаником Ботанического музея Академии наук Д. Литвиновым, и эта часть работы уже исполнена.*

*Орнитологические сборы уже обработаны старшим зоологом Зоологического музея Академии наук В. Бианки, и у меня находится изготовленная им статья с окончательными результатами, готовая к печати.*

*Образцы грунтов дна подвергнуты анализу: химическому и биологическому. Химический анализ уже начат и деятельно ведется под моим личным наблюдением, часть работы уже выполнена С. П. Мальчевским и М. В. Миллером, главным образом в химической лаборатории Морской академии.*

*Биологический анализ тех же образцов грунта ведется проф[ессором] Вислоух.*

*Химический анализ образцов воды производится под моим личным руководством в химической лаборатории Морской академии.*

*Продолжая разбирать материалы Экспедиции, я в ближайшее время приступлю к разработке: метеорологических, гидрологических и описных результатов Экспедиции.*

*Полагаю, что часть материалов будет разработана к концу 1919 года и, быть может, даже будет готова к изданию их, конечно, в зависимости от обстоятельств, кои в настоящее время предвидеть совершенно невозможно, между тем они могут значительно повлиять на успешный ход работ»<sup>[448]</sup>.*

Естественно, что в условиях разрухи, вызванной Гражданской войной, работа по обработке материалов затянулась (как и предполагал Шокальский). Она продолжалась и в 1920 г. Об этом говорилось в справке Главного гидрографического управления, составленной в этот период. «В настоящее время обработка некоторых менее обширных отделов заканчивается, а других, более значительных, еще продолжается. Так, например, из наблюдений над приливами во время зимовки вычислены гармонические постоянные<sup>[449]</sup> за один месяц, из метеорологических наблюдений за зимовку отчасти обработаны данные за срочные часы<sup>[450]</sup>, но не закончена обработка самопишущих приборов, представляющих наиболее ценные данные. Из гидрологических наблюдений почти закончены наблюдения на поверхности, но не закончены глубоководные и химические анализы воды и т. п.

*Ввиду исключительных условий производства означенных исследований требуются особенная осмотрительность при обработке и сличения с материалом, полученным хотя и в других местах, но в аналогичных условиях, что, конечно, отражается на сравнительной медленности работы»<sup>[451]</sup>.*

О необходимости публикации всех накопленных и обработанных материалов ГЭСЛО вновь активно заговорили семь лет спустя. Этот перерыв, скорее всего, был связан с активной деятельностью в Арктике в данный период (связанной с решением безотлагательных задач) тех, кто занимался подготовкой отчета (прежде всего – Н. И. Евгенова и А. М. Лаврова).

Интересовались результатами экспедиции и иностранные государства. Участники ГЭСЛО, оказавшиеся в эмиграции, делились с ними теми материалами, которые были в их распоряжении. 7 июля 1921 г. Э. Э. Петерсен (судовой механик «Вайгача» в 1912–1913 гг.) писал русскому военно-морскому агенту во Франции капитану 1-го ранга В. И. Дмитриеву из Киншасы (в тот период – Бельгийское Конго). *«Третьего дня я получил из Лондона благодарственное письмо Британского Адмиралтейства вместе с сообщением о том, что карты Ледов[итого] океана издания Адмиралтейства будут откорректированы согласно имеющихся у меня данных, так как по рассмотрении их Адмиралтейство признало их крайне ценными в видах общего ознакомления с навигацией за полярным кругом. Дело в том, что в свое время я инспектировал [так в тексте. – Сост.] старую английскую карту [Северного Ледовитого] океана по данным всех экспедиций последнего времени, включая данные экспедиции Сергеева и Вилькицкого (1913 г.). Работал я с [неразборчиво] и посему имею значительное количество просмотров [так в тексте. – Сост.] восточной части океана, совершенно отсутствовавших на общей карте. Кроме того, я делал много рисунков береговых видов континента и островов, а также имею часть метеорологических данных. ... Ввиду гибели архива Гидрографии при пожаре города Ярославля, куда те [часть материалов экспедиции] были перенесены, многие данные должны были окончательно погибнуть, почему я решил, что то, что у меня имелось [передать] в Лондон на хранение. [6 слов неразборчиво, возможно, «в надежде, что это»] может пригодиться для генеральной карты океана, так как [неразборчиво] нет уже совсем. Поэтому я ознакомился с тем, что имелось в Адмиралтействе по этой части, и увидел, что почти ничего нет годного для судов, желающих пытаться счастья в поисках Северного пути, а посему я показал мою личную карту, которая, если может и [неразборчиво] несколько глубин и не совсем точно соответствующих их широте и долготе места из-за мелкого масштаба карты, то все же [имеет новые] данные общего характера дна океана и местоположение берега в соседних местах.*

*Во всяком случае, Адмиралтейство признало мой материал ценным для лоции океана, а я признал ценным включение меня в число официальных корреспондентов, без коего оно не может производить корректуру, так как иначе сведения лоции являются [информацией] частного характера, как мне сказал в Лондоне адмирал, заведующий Гидрографическим департаментом. ... Когда Адмиралтейство решило произвести корректировку, как оно мне сообщило отношением, датированным маем месяцем, сие означает включение в число официальных корреспондентов, согласно имеющегося положения, что мне может весьма пригодиться в будущем, так как я все-таки думаю остаться на воде, несмотря на видимые трудности момента. Во всяком случае, при нынешнем затруднительном положении и всеобщем неверии я считаю для себя большим плюсом возможность сохранения связей официальных, чем полуофициальных, все равно, со всякого рода учреждениями вроде Адмиралтейства или Бельгийского Министерства Колоний. Это пригодится даже для восстановления России, если таковое случится в течение ближайших лет и, как говорится, ко всеобщему удовольствию. Во всяком случае, я сам обстоятельствами весьма доволен. ... Благодаря такого рода мелочам, все же чувствуешь себя меньше беженцем без Родины...»<sup>[452]</sup> Отметим, что Э. Э. Петерсен был механиком и выполнение каких-либо исследований не входило в круг его задач.*

В 1925 г. на страницах американского журнала Geographical Review была опубликована статья Н. А. фон Транзе «Сибирский морской путь: работа Русской гидрографической экспедиции в Арктике, 1910–1915 гг.»<sup>[453]</sup>. Работа Транзе долгое время оставалась практически единственным источником информации о ГЭСЛО для иностранных специалистов. Она сразу же была переведена на русский язык<sup>[454]</sup>, но перевод так и остался в рукописи и в 2014 г. был выполнен заново и опубликован в сокращенном виде во втором выпуске «Полярного альманаха» (М.: Paulsen, 2014. С. 78–89).

В 1937 г. статью, посвященную ГЭСЛО, опубликовал в № 4–5 официального французского морского журнала La Revue Maritime известный историк Российского флота, моряк-эмигрант Н. А. Монастырев. В 1970-е гг. на страницах журналов Polar Record, Polarforschung и других вышло несколько статей по истории экспедиции, написанных известным канадским историком Арктики (шотландского происхождения) Уильямом Барром.

Затянувшийся процесс обработки и публикации материалов ГЭСЛО вызывал беспокойство бывшего начальника экспедиции, оказавшегося вдали от родины. 18 декабря 1926 г. он писал начальнику Главного



гидрографического управления С. П. Блинову в Ленинград. *«Мысль об этом [о необходимости публикации научных результатов] меня всегда гнетет, так как с каждым годом выполнение этого становится все более трудным и, может быть, менее вероятным. Научные материалы, добытые в исключительной обстановке, остаются лежать под спудом, а ценный опыт, накопленный при разных переживаниях экспедиции, продолжает расплываться и забываться, утрачиваясь для работников нового поколения»*<sup>[455]</sup>.

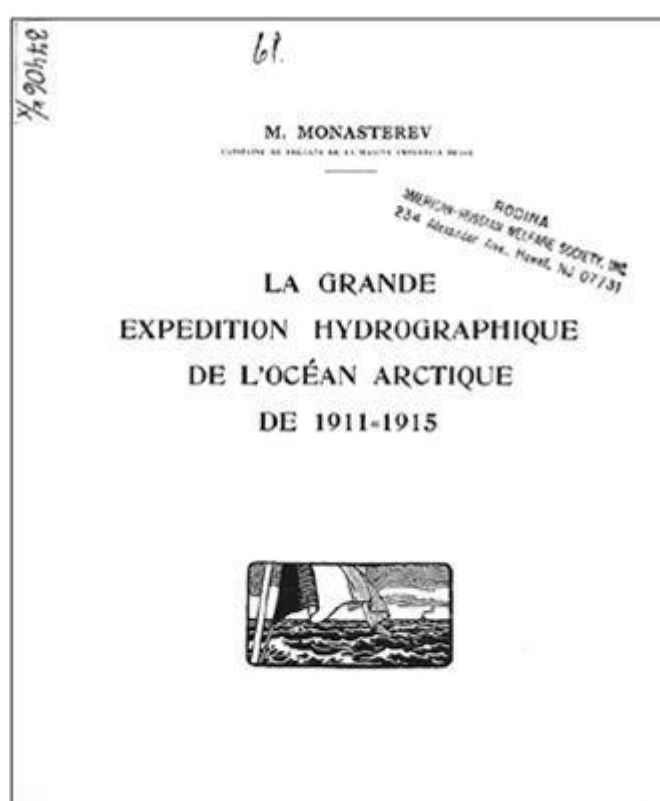


Ю. М. Шокальский

*Из собрания А. В. Плотто*

Необходимость скорейшей публикации результатов экспедиции понимали и в СССР. В 1927 г. с инициативой издания трудов экспедиции выступила Комиссия по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической Республики Академии наук СССР. Она существовала в 1925–1930 гг. и выполнила огромную работу по изучению Якутии. В «Трудах» комиссии были опубликованы в том числе отчеты различных полярных экспедиций. 27 апреля 1927 г. начальник Главного гидрографического управления Блинов в ответе на обращение председателя комиссии от 28 февраля 1927 г. писал: *«...в настоящее время часть этих материалов [результатов работ ГЭСЛО] обрабатывается (как, например, гидрологические и метеорологические наблюдения) и подготавливается к печати. Для обработки же всех имеемых материалов этой Экспедиции и единовременного их издания Гидрография в настоящее время не располагает достаточными материальными средствами, почему сейчас и не представляется возможным наметить срок опубликования этих материалов.*

*Ввиду того большого интереса, который проявляется в последнее время по отношению к восточной части Северного морского пути, Гидрографическое управление считает важным скорейшее опубликование всех материалов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и поэтому в принципе соглашается на предложение Комиссии по изучению Якутской АССР совместно опубликовать эти материалы»*<sup>[456]</sup>. 17 мая 1927 г. состоялось заседание, на котором присутствовали представители гидрографов флота и Якутской комиссии. На нем было принято решение о совместной работе по завершению обработки материалов и их последующем издании<sup>[457]</sup>. Тогда же под руководством Н. И. Евгенова был выработан ориентировочный план обработки материалов, рассчитанный на 1,5 года.



Обложка работы Н. А. Монастырева об истории ГЭСЛО, выпущенной отдельным оттиском  
*Из библиотеки Дома русского зарубежья им. А. Солженицына*

*«I. Составление исторического очерка работ Экспедиции за 6 лет плавания и зимовку. В него, помимо данных исторического характера, будут входить материалы, имеющие научное и практическое значение, как то: сведения по лоции, вопросы плавания во льдах и т. п. Кроме того, потребуется составить главы: возникновение самой Экспедиции, причины ее, снаряжение, суда и их элементы; описание берегового похода части личного состава Экспедиции от мыса Вильда до сел[ения] Гольчиха в 1915 году.*

*II. Обработка астрономических и магнитных наблюдений.*

*III. Гидрометеорологические наблюдения, включая сюда обычные метеорологические, гидрологические, ледовые наблюдения за полярными сияниями и некоторые дополнительные наблюдения. Сводка уже обработанных приливно-отливных наблюдений и змейковых подъемов.*

*IV. Описание описных работ, как морских, так и береговых, составление некоторых дополнительных карт и проч[ее].*

*V. Морские и земные зоологические и биологические сборы. Геологические и ботанические сборы»<sup>[458]</sup>.*

Очевидно, что процесс сбора материалов проходил до того, как было принято решение о завершении их обработки и издании. В 1926 г., находясь в командировке в Англии, Евгенов встретился с бывшим командиром «Вайгача» П. А. Новопашенным, жившим в Берлине, рассчитывая получить у него материалы измерений температуры внутри толщи морского льда, выполненных во время зимовки в 1915 г. Но, к сожалению, их у него не оказалось<sup>[459]</sup>. 19 марта 1927 г. был составлен подробный список сохранившихся материалов ГЭСЛО<sup>[460]</sup>, а также отправлены запросы о возможном наличии материалов Н. А. Бегичеву – промышленнику и путешественнику, обеспечивавшему в 1915 г. переход пешей партии с «Таймыра» и «Вайгача», и в Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Дальнем Востоке (где сохранилась небольшая часть материалов плаваний 1911–1912 гг.)<sup>[461]</sup>.

Работу по обработке материалов удалось завершить в намеченные сроки. Их издание в серии «Труды Комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической Республики» предполагалось осуществить при поддержке Северо-Сибирского государственного акционерного общества транспорта и промышленности «Комсевморпуть». 24 ноября 1928 г. ученый секретарь комиссии П. В. Виттенбург обратился к Л. М. Старокадомскому с предложением участвовать в написании планировавшейся к изданию книги, на что последний дал согласие<sup>[462]</sup>. Но работа по изданию приостановилась. 8 сентября 1930 г. Старокадомскому написал письмо новый ученый секретарь комиссии – В. А. Ушаков (П. В. Виттенбург был арестован 15 апреля 1930 г. по «Академическому делу»). В нем говорилось: *«Ссылаясь на изъявленное Вами еще в 1929 году принципиальное согласие принять участие в обработке материалов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг., Якутская комиссия просит Вас, если Вы не изменили своего решения, взять на себя подготовку к печати очерков плавания „Таймыра“ и „Вайгача“ за 1911 и 1913 годы. Промежуточный 1912 год взял на себя обработать А. М. Лавров, а к обработке последующих лет предполагается привлечь Н. И. Евгенова»<sup>[463]</sup>.* По всей видимости, бывший врач «Таймыра» посоветовался с Лавровым, который написал ему 11 сентября: *«...я надеюсь, что Вы вскоре сможете приняться за нашу общую работу, издание которой особенно важно после исключительно удачного плавания экспедиции на „Седове“ в этом году»<sup>[464]</sup>.* *Пройдет два-три года, и после новых работ на Таймырском архипелаге полагаю, что интерес к нашим работам ослабнет и они смогут занять лишь небольшое место в историческом обзоре при описании новых работ»<sup>[465]</sup>.* На следующий день Старокадомский ответил согласием на предложение Ушакова, предполагая сдать работу к маю 1931 г.<sup>[466]</sup> Но в том же 1930 г. Якутская комиссия прекратила свою работу, и вопрос об издании материалов ГЭСЛО опять «повис в воздухе».

В 1930–40-е гг. ряд научных и научно-популярных статей о ГЭСЛО (в том числе и о результатах ее работы) опубликовали Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, Л. М. Старокадомский. Использовались результаты работы экспедиции и другими учеными, писавшими в том числе и об истории ГЭСЛО<sup>[467]</sup>. Но единственной работой, описывающей всю историю экспедиции, оставалась научно-популярная книга Э. Е. Арнгольда, вскоре ставшая библиографической редкостью из-за небольшого (по тем временам) тиража – 7000 экземпляров.

Так сложилось, что первыми летописцами событий ГЭСЛО стали судовые врачи – Э. Е. Арнгольд и Л. М. Старокадомский. Оба они принимали участие во всех плаваниях 1909–1915 гг. Их статьи на страницах журнала «Морской врач», посвященные экспедиции, вышли практически одновременно, в 1911–1913 гг. В 1946 г., спустя 17 лет после выхода работы Арнгольда, Старокадомский опубликовал книгу «Экспедиция Северного Ледовитого океана 1910–1915 гг.». В 1953 и 1959 гг. она была переиздана под названием «Пять плаваний в Северном Ледовитом океане, 1910–1915». В 1950-е гг. к идее издания фундаментальной работы о ГЭСЛО вернулся Н. И. Евгенов<sup>[468]</sup>, за плечами которого к тому времени было не только множество полярных экспедиций (и научных трудов по их итогам), но и пять лет сталинских лагерей. С 1950 г. он работал в Ленинградском отделении Государственного океанографического

института. Значительную часть работы по сбору материалов ему пришлось проделать заново. Об обстоятельствах подготовки рукописи рассказал гидрограф и историк К. А. Богданов. «С 1953 года Евгенов с разрешения директора ЛО ГОИНа Ю. В. Преображенского начал поиск материалов работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910–1915 годов, рассеянных в архивах и у отдельных лиц. [...]

К 1957 году Н. И. Евгенов при содействии сотрудников Института по изучению Севера (с 1958 года Арктический и антарктический научно-исследовательский институт – ААНИИ), Гидрографического управления ГУ СМП и Географического общества СССР основную часть искомым материалов сосредоточил в архиве Географического общества, в фонде № 19 (Вилькицкого), которое предоставило ученому, кстати, члену его с 1916 года, в своих стенах помещение для работы.

Николай Иванович систематизировал отчетные карты морской съемки и промера, данные астрономо-геодезических пунктов, материалы различных научных наблюдений и приступил к их камеральной обработке и обобщению. На этой стадии подготовки рукописи к изданию к делу подключились: молодой штатный сотрудник ЛО ГОИНа кандидат географических наук В. Н. Купецкий<sup>[469]</sup>, инженер-корабел А. И. Дубравин, взявший на себя труд на общественных началах подготовить рукопись по истории проектирования и постройки экспедиционных ледокольных транспортов, инженер-гидрограф А. А. Кухарский, ведавший организационными вопросами и оформительскими работами.

Евгенов и его соавтор и ближайший помощник Купецкий решили написать и подготовить к изданию солидный труд в двух частях. В первой части решили осветить обстоятельства плавания экспедиции на судах „Таймыр“ и „Вайгач“ в Северном Ледовитом океане в 1910–1915 годах с подробным описанием гидрографических работ и первых описей новооткрытой земли; во второй – поместить описание производства и результатов различных научных исследований (метеорологических, океанографических, ледовых и аэрологических) и наблюдений над течениями, уровнем моря, геологических, биологических и других.

Николай Иванович начал работать над первой частью огромного труда, а Валерий Николаевич Купецкий приступил к занятиям с многообразными и сложными научными материалами.

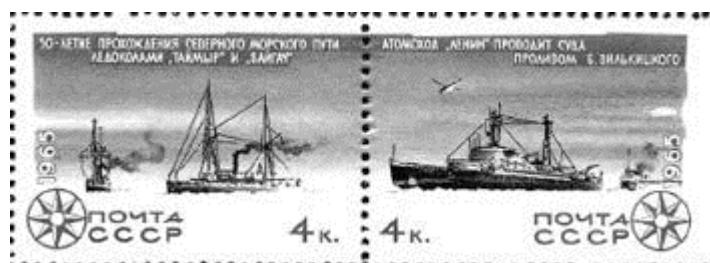
К осени 1961 года рукопись объемом 2500 машинописных листов, размноженная в нескольких экземплярах, была готова для просмотра и рецензирования. К этому времени в связи со смертью Ю. В. Преображенского место директора отделения Океанографического института в Ленинграде занял один из отставных офицеров Военно-морского флота. Прочитав первые страницы работы Евгенова, он наткнулся на фамилию Колчака, которому автор воздавал заслуженные почести как одному из организаторов экспедиции и первому участнику ее в должности командира ледокольного транспорта „Вайгач“.

– Так значит, это – белогвардейская экспедиция! – воскликнул начальник, словно открыл идеологического противника. „А сам Евгенов, – безапелляционно решил он, – несомненно, настоящий колчаковец“.

Можно догадываться, что выговаривал молодой, без году неделя, руководитель вызванному на беседу заслуженному 73-летнему ученому. Кончилось тем, что Николай Иванович и его помощник Купецкий были уволены из института. Валерий Николаевич поступил на работу в ААНИИ на должность научного сотрудника, а его старший коллега вышел на пенсию»<sup>[470]</sup>.

Евгенов и Купецкий не оставили попыток издать книгу. Были собраны положительные отзывы от различных организаций, и работу (правда, в сокращенном, по сравнению с первоначальным вариантом, объеме) предполагалось издать под эгидой ААНИИ в издательстве «Морской транспорт». Несмотря на проблемы с изданием книги, Евгенову и Купецкому удалось привлечь внимание научной общественности к ГЭСЛО (в связи с 50-летним юбилеем открытия Земли Императора Николая II) – опубликовать ряд статей (не только в научных изданиях, но и в газете «Красная звезда»), собрать вокруг себя оставшихся в живых участников экспедиции из числа матросов и унтер-офицеров. В 1963 г. в Ленинграде было проведено торжественное заседание отделения Истории географических знаний и Полярной комиссии Географического общества СССР с повесткой дня «Пятидесятилетие открытия Северной Земли...». И здесь не обходилось без трудностей – биографическую статью о Б. А. Вилькицком, написанную после его смерти в 1961 г., изъяли из уже отпечатанного тиража «Известий Всесоюзного географического общества», и она чудом вышла в свет в 1964 г. на страницах альманаха «Летопись Севера» (к этому времени в живых не было и Н. И. Евгенова)<sup>[471]</sup>. В 1965 г. память о ГЭСЛО увековечило Министерство связи СССР, выпустившее в серии «Исследование Арктики и Антарктики» сцепку из двух марок. Одна из них посвящена 50-летию прохождения Северного морского пути «Таймыром» и «Вайгачом», а на второй изображен атомный ледокол «Ленин», проводящий суда проливом Б. Вилькицкого. Название пролива было указано правильно, несмотря на то что имя Б. А. Вилькицкого уже не наносилось на карты и не указывалось в навигационных пособиях (о чем было написано выше). Упомянута фамилия Б. А.

Вилькицкого была и на штемпеле первого дня, которым гасили марки. После кончины Евгенова Купецкий в одиночку продолжил борьбу за издание рукописи. Но к этому времени ААНИИ вышел из подчинения Министерства морского флота и стал подчиняться Гидрометеослужбе. А с подведомственным ей Гидрометеоздатом все пришлось начинать заново... В 1980-е гг. вышел ряд статей о ГЭСЛО и Б. А. Вилькицком, написанных З. М. Каневским, М. Э. Аджиевым и другими авторами. Писали о ней и ее участниках историки арктической и морской топонимики – С. В. Попов, В. А. Троицкий, Б. Г. Масленников.



Советские марки и памятный штемпель, выпущенные в 1965 г.



Обложка книги Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого, изданной в 1985 г.

Книга Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого (который к тому времени стал известным ученым – специалистом по ледовым прогнозам), озаглавленная «Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах „Таймыр“ и „Вайгач“ в 1910–1915 годах» увидела свет в издательстве «Наука» только в 1985 г. Ее тираж составил 1250 экз., а объем – 184 страницы. Кроме того, в ней отсутствовали фотоиллюстрации (хотя среди участников ГЭСЛО, как офицеров, так и матросов, было очень много фотографов, оставивших после себя богатейшие архивы) и упоминание фамилий большинства участников. Об актуальности работы Евгенова и Купецкого говорит тот факт, что уже к концу 1985 г. часть книги была переведена на английский язык и напечатана в американском журнале «Арктическая география». Через три года Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны издало работу К. А. Богданова, рассказывающую об истории ГЭСЛО на основе архивных материалов (в том числе и рукописи Евгенова и Купецкого)<sup>[472]</sup>. В полном же объеме труд Евгенова и Купецкого, посвященный собственно истории ГЭСЛО, был издан лишь в год 100-летия открытия Земли Императора Николая II<sup>[473]</sup>. До его выхода не дожил и соавтор Евгенова В. Н. Купецкий, скончавшийся в 1999 г.

Вкратце рассмотрев очень непростую историю публикации материалов ГЭСЛО, можно еще раз смело сказать о том, что эта экспедиция никогда не была забыта (прежде всего специалистами) и сразу же заняла достойное место в истории арктического мореплавания и российского флота. Забытыми оказались ее участники. К. А. Богданов совершенно справедливо отметил, что «...заслуга в открытии в XX столетии в Центральной Арктике огромной части суши... принадлежит всем участникам гидрографической экспедиции 1910–1915 годов – от первых командиров ледокольных судов Ф. А. Матисена и А. В. Колчака до последнего матроса...»<sup>[474]</sup>.

*Н. А. Кузнецов*

## Приложения

### Из писем участников и современников ГЭСЛО

*Из письма Э. Е. Арнгольда Л. М. Старокадомскому от 23 января 1914 г.*<sup>[475]</sup>

Несколько дней тому назад мы устроили на «Таймыре» нечто вроде импровизированного заседания. Говорю «импровизированного», так как санкции высшего начальства не имелось. Нилендер собирается об этом со временем написать Вилькицкому. Пока он еще соберется, может пройти довольно много времени, поэтому я хочу познакомить Вас со всем тем, о чем мы толковали. Кроме нас, всех представителей экспедиции, были приглашены в качестве советников: Бор[ис] Вл[адимирович] Давыдов и [Н. А.] Транзе. Вот те пожелания, которые были в результате нами выработаны. 1) Нельзя ли устроить так, чтобы пароход с углем сопровождал нас минимум до Колымы, а максимум – до Лены. Говорят, что Добровольный Флот в этом году посылает пароходы к устьям Лены. Отчего бы этому пароходу не идти совместно с нами? 2) На крайний случай [необходимо] иметь на кораблях достаточный запас керосиновых печей, но только наилучшей и новейшей системы. Я попробовал наши печи, но они слишком пахнут керосином. Говорят, что есть превосходные новые системы, которые не дают никакого запаха. 3) Переменить или, во всяком случае, привести в такое состояние мотор запасной динамо-машины, чтобы им действительно можно было бы пользоваться без отказа, тем более что тогда можно будет также пользоваться электрическими вентиляторами, что явится весьма желательным при нашем скудном кубическом содержании воздуха. Кроме вышесказанного, были разработаны также вопросы о теплом платье и пище. Последние два вопроса решаются очень просто, тут играет роль лишь известная сумма денег. Но вот первые три вопроса, по моему мнению, весьма существенны. Я позволю себе писать Вам о них лишь с целью обратить внимание Вилькицкого, так как по своей молодости, да и малоопытности, пожалуй, он ни о чем не станет думать. Вот Вам, напр[имер], Новопашенный. Уехал – и ни слуха ни духа. Хоть чем-нибудь бы проявил интерес к своему кораблю<sup>[476]</sup>.

*Из письма Э. Е. Арнгольда Л. М. Старокадомскому от 21 февраля 1914 г.*<sup>[477]</sup>

Сегодня получено командиром ошеломившее экспедиционный состав известие: он получил телеграмму от [начальника Морского генерального штаба вице-адмирала А. И.] Русина с вопросом, в какой кратчайший срок могут быть приготовлены оба транспорта для похода югом и дальнейшего северного плавания. Что это все означает? Я лично начинаю абсолютно ничего не понимать. Сегодня было заседание во главе с коман[диром] пор[та], на котором, конечно, присутствовали оба наших и. д. командира. Оба корабля, как выяснилось, могут быть приготовлены в 1½ месяца, а поход рассчитан на 3 месяца, так что всего выходит 4½ месяца, сиречь раньше июля прийти в Балтику не удастся. Неужели поход севером совершенно оставлен? Так-таки и не суждено нам будет замкнуть кольцо Норденшельда.

*Из письма Э. Е. Арнгольда Л. М. Старокадомскому от 28 февраля 1914 г.*<sup>[478]</sup>

Сторонники северного похода впали в большое уныние, но, к вящему удовольствию, скоро последовал отбой. Очевидно, все эти пертурбации вызываются поисками Седова, Русанова и Брусилова.

*Из письма Э. Е. Арнгольда Л. М. Старокадомскому от 19 февраля 1915 г.*<sup>[479]</sup>

Начну с описания болезни Алексея Николаевича [Жохова], так печально окончившейся. Человек погиб, в сущности говоря, совершенно зря. Вам, конечно, известно, что Жохов вообще отличался многими странностями, а перейдя к нам с «Таймыра», он был настолько нервно расстроен первое время, что даже раз с ним случился истерический припадок на мостике во время вахты. Затем нервы как будто немного успокоились или он взял себя в руки, но, во всяком случае, до ноября шло все более или менее all right. Затем он просто стал тяготиться своим пребыванием на «Вайгаче», так как чувствовал (да оно так и было на самом деле), что не подошел к нашей кают-компания, и ни в ком не мог встретить более или менее близкого для себя человека. Словом, почувствовал себя одиноким. Для таких же людей, как Жохов, одиночество является бичом; прибавьте к этому вынужденную зимовку, и, я думаю, будет достаточно

причин, чтобы порушилось его душевное равновесие. Болезнь началась у него, безусловно, с нервного расстройства. Затем, как человек, отчасти уже привыкший [неразборчиво] любящий хорошо покушать, наш стол сделался для него противным, и он перестал совершенно есть или ел совершенно несуразно, заявить же что-либо он принципиально не хотел.

С первых чисел января у него началось, в сущности говоря, голодание. Чувствуя развивающуюся слабость, отвращение к жизни, известное неприязненное отношение к соплавателям, он начал проводить все время в каюте, просыпая целый день, на ночь же, когда все ложились спать, выходил в кают-компанию. К обеду он совсем не появлялся, к ужину же выходил, но почти ничего не ел. Так продолжалось почти весь январь. Наконец он до того ослабел, что в конце января совершенно слег в койку. К врачебной помощи, однако, он не желал обращаться, возможно, потому, что мы с ним с ноября уже не разговаривали, а также потому, что не хотел перейти на какую-либо порцию. Видя, что здоровье его резко ухудшается, я просил Гельшера убедить Жохова начать лечиться. [...]

Наконец 6 февраля он согласился на то, чтобы я его осмотрел. При обыкновенном исследовании, кроме небольшого бронхита и застойных явлений в нижних долях легких сзади, я решительно ничего не нашел, но общий вид у него был отчаянный. [Далее описывается ход болезни и попыток ее лечения: в понедельник (9 февраля) – у больного наблюдались кашель, рвота, но при этом никаких следов отеков в легких; со вторника (10 февраля) Э. Е. Арнгольд начал давать А. Н. Жохову кофеин и перевел его на молочную диету; в четверг (12 февраля) общее состояние стало ухудшаться; в воскресенье (15 февраля) утром началась уремия; в понедельник (16 февраля) больной скончался.]

*Из письма Н. Г. Жоховой Л. М. Старокадомскому от 23 января 1950 г.*<sup>[480]</sup>

Читая описание смерти Алексея, я снова остро переживала давно прошедшее. Ведь он [А. Н. Жохов], уезжая, сказал мне: «Раз дядя (это мой отец) так против нашей свадьбы, говоря, что не следует из-за близкого родства нам соединяться, я решил, что если действительно это так, то тебя судьба пощадит, и мы не встретимся. Если так надо, то я захвораю и ни в коем случае не буду лечиться и обращаться к врачу, пусть судьба сама укажет путь».

*Из письма Н. Г. Жоховой Л. М. Старокадомскому от 23 августа 1953 г.*<sup>[481]</sup>

У Алексея были свои странности, но все же это был очень интересный, содержательный человек, далеко не банальный и, главное, честный и порядочный... К сожалению, он был слишком прямой... частенько несдержан, а подчас и грубоват, особенно с начальством. С подчиненными он был изумительно хорош и выдержан. Знаю наверно, что команда его очень любила. К сожалению, у меня не осталось фотографий, которые ему присылали матросы с «Авроры» и друг[их кораблей], с пронзительными надписями вроде «нашему другу» и т. д.

С таким начальником, как Вилькицкий, А. Н., конечно, не мог ладить, он должен был учесть это и не идти с ним в море. Но А. Н. говорил, что он не имеет права отказаться и честь заставляет идти в последнее плавание. Очень бы хотелось, если это приемлемо, по возможности понять причину перевода А. Н. на «Вайгач». Ведь такое столкновение начальника с подчиненным должно было иметь серьезное основание. Ведь это далеко не наказание непослушного мальчика за некорректное отношение к начальству. Если бы здесь была только личная неприязнь к А. Н., от него было бы легко и безболезненно избавиться. Из Нома Алексей писал мне последний раз: «Просился обратно – не пустили!»

Первой причиной сильной душевной травмы, конечно, был перевод его на «Вайгач» офицером, тогда как на «Таймыре» он был, кажется, старшим офицером. Хотя Алексей, как Вы, конечно, знаете, был далеко не карьерист, но ведь это сильнейший удар по самолюбию. Второе – тот факт, что Транзе согласился перейти на его место на «Таймыр». Ведь Н. А. был его лучшим другом. Вместе было бы Алексею лучше пережить. То, что, как Вы пишете, он стал угрюмый и необщителен, мне думается, было последствие разочарования в лучшем друге? [...]

Что касается момента его смерти, мне думается, что д[окто]р Арнгольдт [так в тексте. – Сост.] был не совсем прав, дожидаясь, когда больной его позовет. А мог бы более чутко и внимательно отнестись к человеку, так глубоко переживавшему неполадки. Я понимаю, что лечение заболевания почек в условиях Ледовитого океана – вещь невозможная, но моральное облегчение он обязан был ему оказать. Неважно, что он ел и как ел, но нельзя было бросить человека [неразборчиво] в одиночестве. Малейшая забота и ласка, конечно, облегчили бы его страдания. Я больше чем уверена, что, если бы Алексей был на корабле с Вами, дорогой Леонид Михайлович, он не умер бы, как беспризорная собачонка, совсем одиноким, а был бы окружен заботой и вниманием.

Алексей писал мне, что с транспортом «Тобол» он вышлет мне свой дневник, где он подробно записывает все. Дневник я не получила. Думаю, что он у Транзе, но Н. А. мне ничего не передал. А ужасно жаль, это было бы очень ценно, да и писал Алексей очень хорошо.

*Письмо П. А. Новопашенного своей жене от 23 апреля 1914 г.*<sup>[482]</sup>

Мой дорогой, ненаглядный Люсик!

Вот уж никак не думал, что нам так долго не придется видеться. Впрочем, здесь особенно тяжело не то, что мы так далеко друг от друга, а что бог знает сколько времени ничего не знаем. Надо же было попасть в такую глупую историю! Я еще о тебе знаю из телеграммы, а ты от меня абсолютно ничего не получала. Почти убежден, что моя телеграмма так до сих пор и лежит на «Эклипсе» неотправленная. Бедненькая, как тебе тяжело!..<sup>[483]</sup>

Здоров я совершенно. С самого выхода и до сегодняшнего дня только раз сутки провалялся в койке. Пожалуй, и тогда валялся напрасно, можно было бы и так перебиться. Конечно, нервы истрепал порядочно, и, когда вернусь, придется, кажется, заняться ими посерьезнее. Да ведь они у меня всегда были скверные, ну а конечно, теперь и подавно должны расхотиться, но, слава богу, не так уж сильно. Я думал, что будет хуже...

Зимовка прошла у нас довольно тяжело, вернее, не зимовка, а полярная ночь. Но теперь все воспряли духом, и настроение совсем другое как у команды, так и у офицеров.

Сегодня 23 апреля, а уже солнышко не заходит круглые сутки. И хотя мороз около 10 °С, но нам кажется, что уже наступило лето. Опять же, начали готовиться к плаванию, появилась на корабле жизнь, и стало веселее. Днем на солнышке уже тает, но ручьев нет, так как быстро замерзает. В помещении тоже стало уютнее. Раньше круглые сутки жгли огонь, а теперь совсем не зажигаем ламп, и даже на ночь приходится задергивать занавески у окон, а то долго не заснешь. Одним словом, прекрасно, да только не очень. Как посмотришь кругом, так и станет грустно. Насколько хватает глаз, всюду лед, лед и лед, редко-редко, в очень ясные дни, виден отдаленный берег, да и то как через дым. Если заберешься на мачту, то иногда виден и «Таймыр», но только в бинокль. Полное одиночество. Действительно, попали отвратительно, хуже трудно придумать. Впрочем, пожалуй, для нас было бы еще хуже попасть в такое место, откуда нас понесло куда-нибудь, как некоторых полярных исследователей – Нансена, Де-Лонга, Вейпрехта, и наконец, лейтенанта Брусилова, про которого ты, вероятно, тоже уже слышала. Тогда, пожалуй, раньше как года через три не удалось бы выбраться. На такой срок нам не хватило бы и провизии. Собственно говоря, с голоду бы не умерли, так как крупы и щей у нас много, но цинга погуляла бы среди нас и, пожалуй, унесла бы несколько жертв. Но в такую грязную историю на наших кораблях нельзя попасть, разве если послать круглого идиота. И все же, хотя наше положение лучше, чем было у других, мы все жалуемся. Были же счастливы, которые зимовали в бухтах, почти закрытых со всех сторон, недалеко от берега. Он вносит массу разнообразия. Во-первых, и походить по земле приятно, а во-вторых, и для глаза веселее – картина разнообразнее. Видны мысы, долины, бухты, а здесь кругом белая пелена. Пожалуй, вернусь, так противно будет есть на белой скатерти и спать под белыми простынями. Опять же, у берега можно нет-нет да и убить оленя или куропатку. На этих берегах их много, и, пожалуй, можно было бы почти все время сидеть на свежей пище. А в нашу деревню если кто и забредет, то только белый медведь. Правда, и его мясо едим с большим удовольствием, но приятнее было бы съесть бифштекс из оленя...

Обед обыкновенно из 2 блюд – на первое консервированные щи или борщ, два раза горох и солонина, а в воскресенье бульон из солонины или из кубиков... На второе – или кисель, или компот, или рисовый пудинг. Это все. На ужин тот же суп, как и за обедом, а на второе какая-нибудь каша, или тушеное мясо, или жареная соленая кета – и больше ничего. Утром, в 3 часа и вечером пьем чай с сухарями или черным хлебом, который намазываем топленным русским маслом. Я к нему до сих пор еще не привык и предпочитаю есть сухари. По воскресеньям за обедом на второе едим вареную солонину и всегда ждем ее с нетерпением. Кажется, единственное блюдо, которое не успело надоесть. Как видишь, пища не очень роскошная, но надо сказать, что ее хватает, и если относиться без предубеждения, а еще лучше, если смотреть на нее как на лекарство, предупреждающее от цинги, то совсем жить можно. По праздникам выдаются сладости – по ½ банки варенья, или 1 плитка шоколада, или ½ фунта смеси пастилы, мармелада и леденцов. У команды точно такой же стол, но только в воскресенье не варится бульон с пирожками, а едят очередной консервный суп...

Масло, сахар тоже в ограниченном количестве. Сахару в день на человека приходится около 10 кусков. Чаю пьем много, потому после обеда и ужина пьем вприкуску, а то не хватает, в лавочке же не купишь. Даже спички – и те по счету: на месяц пачка. Конечно, мне этого не хватает и помогает твоя же и другие закурилки. С табаком вышло совсем забавно. Я в этом году не взял запас, как в прошлом, а весь прошлогодний набил и выкурил еще до декабря. Бросить не могу, да и не хочу, и приходится курить дрянь, которую выдают нам и матросам за 64 коп. фунт Кушнарера, а называется «Солдатский подарок». Гильз тоже нет, и приходится самому крутить. Когда этот табак выйдет, перейдем на махорку. Не один я такой незапасливый, все, как у нас и на «Таймыре», курят то же самое, и никто не бросает...

Постепенно подвигаясь от Челюскина к западу и к югу и стараясь попасть на чистую воду, мы наконец попали 27 августа, благодаря стараниям Вилькицкого, в такие дебри, что нужно было во что бы то ни стало выбираться куда-нибудь. Я передал ему сигналом: «Дальнейший путь к западу в этом направлении

считаю безрезультатным» – и предложил подойти к берегу, если удастся, и затем пытаться идти вдоль него к югу. Вилькицкий мне разрешил и сам начал выбираться, но слишком неблагоприятно забрался и был здорово помят. Часть борта ему раздавило, и вообще повреждения получил очень серьезные. Мне удалось выбраться к островам, пройти их, склониться к югу, но продвинулся не более пяти миль. Время на бесполезное плавание было потрачено, а тем временем ветер изменился на юго-восточный и южный, и всю массу льда понесло к северу, а вместе с ним и нас. Двигаться никуда нельзя было. Приходилось только следить, чтобы нас не раздавило, и переходить из полыньи в полынью. Мы попали очень удачно. Между двух больших полей попал небольшой обломок, но довольно крепкий, и напором его не могло раздавить. За ним-то мы и укрывались. Двое суток нас несло к северу. Поток был удивительно мощный. Лед перетирало прямо в труху, и мы только следили, чтобы не попасть в такое место, где обломки полей сходятся своими мысами. В этих местах самое сильное давление...

Так мы носились до 10 сентября, когда еще раз у нас мелькнул луч надежды проскользнуть на запад после сильного ветра, которым гнало лед на север и давило нас. Вдруг наступил штиль... Уже 15 сентября у меня пропала всякая надежда выбраться куда-нибудь, и я собрал офицеров обсудить, когда прекращать пары и закрывать лавочку. В это время мы были плотно зажаты льдом и двигались только, чтобы освободить свой завязший нос. Мой неистовый старший офицер, у которого ума меньше, чем у ребенка, а рассудка и совсем нет, но зато много есть гонору, взбаламутил офицеров, и они как один стали убеждать меня, что проход еще возможен и надо ждать. Я им доказывал, что уголь надо беречь, достал книги, показывал, что зима уже наступила (температура была ниже 10° мороза), но ничего не помогало. Я уступил и оставил машину собранной и котлы под парами.

Конечно, так никуда и не двинулись и только потратили уголь. 22 (сентября. – *Сост.*) окончательно стали готовиться на зимовку и 1 октября официально объявили о ней.

За это время «Таймыр» вынесло под берег, и он прошел к югу, до нас расстояние осталось всего каких-нибудь 30 верст.

Солнышко быстро уходило, и температура падала. Готовились мы к зимовке недолго. Собственно, вся подготовка заключалась в том, что привели в порядок комельки в помещениях, установили над ними трубы, устроили на льду, с позволения сказать, ватерклозет, поставили над палубой тент. Таким образом, судно получилось как бы в палатке – вся палуба сверху и с боков была закрыта парусиной...

Перед зимовкой надо было повидаться с Вилькицким, и я решил идти на «Таймыр». День ото дня приходилось откладывать из-за погоды, да и носило нас порядочно. Но дальше медлить было нельзя, и 14 октября я с 4 нижними чинами отправился в поход почти наудачу, не видя «Таймыра». С собой мы взяли провизии на 10 дней, палатку, керосинку, теплое платье – одним словом, полное снаряжение. Все погрузили на санки и с восходом солнца, в 8 утра, тронулись. Погода была ничего, но мороз до 30°. В первый день прошли около 18 верст. Команда сильно устала. На пути несколько раз приходилось перетаскивать санки через небольшие трещины, а главное, тяжело было тащить через молодой лед. На его поверхности выступила соль, и сани шли с большим трудом, все равно что по песку. Ночью увидели огонь «Таймыра». Взял на него направление и уже на другой день шел наверняка. К 6 часам вечера 15-го мы пришли на «Таймыр», а 17-го солнышко взойшло последний раз.

Противно было ночевать в палатке при 30-градусном морозе. Мороз внутри был небольшой, но какая-то промозглость. Часа два поспишь, а потом надо бегать взад-вперед около палатки и греться. В общем, дорогу перенес легко, но по глупости надел кожаные сапоги и отморозил палец на левой ноге. На другой день уже надел валенки, но было поздно. Из-за пальца и сильного ветра просидел на «Таймыре» около двух недель, а предполагал пробыть два дня, не больше.

С «Вайгача» в это время получал телеграммы, что его носит. Был день, когда вокруг него оказалась вода, но потом опять затерло. Во всяком случае, он переменял место, и надо было, прежде чем идти, увидеть его и взять на него направление. Солнышко уже спряталось, и темнота наступила быстро, а потому пришлось пускать прожектор. После двух попыток удалось его увидеть, и я сейчас же выступил. Выходить можно было только в десять часов утра и идти до четырех, а после слишком темно. На наше счастье, светила луна, и мы шли до восьми вечера. Дорога стала еще труднее. К вечеру засвежело, и ночью поднялась буря. Я думал, что застрянем на несколько дней, но к семи утра стихло, и в восемь при свете луны мы тронулись дальше. Погода была отвратительная, ветер дул с разных сторон, нес мелкий снег, и «Вайгач» не было видно. Так шли до 3 часов. Стали появляться чаще трещины, которые переходили все с большим трудом. Наконец, к четвертому часу увидели в пяти верстах «Вайгач» и почти в то же время подошли к трещине, через которую не могли перебраться. Ходили и вправо, и влево, но ширина была около 10 сажен, а в тех местах, где она закрывалась, торосы достигали 2–3 сажен, и нечего было думать перетаскивать сани. Тогда я решил бросить все имущество и налегке добраться до корабля, а на другой день прислать людей. Все было сделано как раз вовремя. Я едва успел перебраться через груды льдин, как она начала рассыпаться, и трещина еще расширилась. К кораблю по дороге мы встретили еще



несколько, но нас уже увидели и шли навстречу с досками, по которым и перебирались. Едва мы пришли на «Вайгач», как около него лед разошелся, и мы оказались на чистой воде. Эта ночь была очень беспокойная!

Очень мрачно потянулось время полярной ночью. С каждым днем темнота усиливалась, и в самое светлое время, т. е. в полдень, было так же, как зимой в Петербурге в четыре, в пятом часу вечера. Керосиновые лампы горели круглые сутки. Они нам служили двойную службу: и светили, и грели...

Ночью прямо прозябали. Спали, пили, ели, и больше ничего. Работа не клеилась, офицеры ругались друг с другом. Команда тоже, одним словом, время проводила противно. Я начал чувствовать, что постепенно опускаюсь, и, боясь потерять бодрость, стал регулярно гулять – большинство у нас совсем прекратили выходить на воздух.

Конечно, на морозе много не нагуляешься, но все же бродил каждый день около одного часа. Далеко от корабля не отойдешь, поэтому я отмерил себе расстояние в  $\frac{1}{4}$  версты и ходил взад-вперед, пока не выходило 4–5 верст. Даже в светлое время, т. е. около полудня, далеко не всегда было видно под ногами. Часто падал и проваливался, так что прогулка была отвратительная. 1 февраля появилось солнце первый раз, и жизнь у нас резко изменилась. Все воспряли духом. Как быстро наступала ночь, так же быстро приближался день, и уже через два с половиной месяца солнышко перестало заходить. Теперь круглые сутки одинаково светло, а потому, если бы не было часов, то совсем можно было бы запутаться.

Только четыре дня за все время у нас были отмечены – это Рождество, Новый год, Масленица и Пасха.

На Рождество мы кутили. У нас еще от плавания осталось пять поросят, и двух мы зарезали. Одного дали команде, а одного себе. Нашлись припрятанные закуски: кильки, сардинки, омары, колбаса, сыр, масло сливочное и прочее. Одним словом, был пир горой.

В первый день мы все были в мундирах. Вечером устроили команде елку. Дерево сделали из метелок, а украшения наклеили, вместо свечей – электрические лампочки. Было очень весело. Команде раздали подарки и разные сласти – орехи, мармелад, пастилу, карамель.

На третий день устроили спектакль. Поставили две маленькие пьески Чехова. Играли матросы очень недурно, и даже дамские роли вышли хорошо...

В Новый год были тоже в мундирах, но развлечений никаких не было, а только жратва и маленькое пьянство. Досидели до утра, чтобы встретить Новый год и по петербургскому времени.

Пожалуй, лучше всего было на Масленице. Она совпала как раз с появлением солнца, и у нас был назначен на 1 февраля карнавал. Команде было объявлено, что за лучшие костюмы будут выданы призы, и затем им предоставили наряжаться, кто как хочет, может и умеет. Матросы превзошли наши ожидания...

Вечером в кают-компании был устроен бал-маскарад. Никто из нас не ожидал от матросов такой изобретательности. Почти из ничего они сделали восхитительные костюмы. Во-первых, были все формы союзных наций: Англия, Франция, Россия, Сербия, Черногория, сюда же Италия. Была монашенка, прямо неподражаемая, – она получила первый приз. Интересные группы немцев и австрийцев, англичан и японцев. Был арап, разбойник с большой дороги, черт, коза и другие.

Всех призов раздали восемь: 1-й приз – «Жизнь животных» Брема в 3 томах; 2-й – штатская тройка, 3-й – бритва, 4-й и 5-й – золотые по 5 рублей и остальные – по 3 рубля. Веселились до 12 ночи. Команда с увлечением танцевала польку, вальс, кадрили, падекатр и даже новые танцы. Нам это внесло большое разнообразие.

На этом кончилось наше веселье, дальше пошли тяжелые дни. В какой-нибудь месяц мы потеряли двух человек. Сначала умер лейтенант Жохов, а потом кочегар Ладоничев. Жохов был веселый, сильный, жизнерадостный человек. Он любил команду, и она его тоже. Он был душой всех развлечений и отдавался им целиком. Но уже в карнавале он почти не принимал участия. Так он был здоров, и его съедала какая-то внутренняя болезнь. Доктор осмотрел его, но положительно ничего не нашел. 8-го у него пропала моча, и с этого дня его положение быстро пошло к худшему. Острое воспаление почек, затем отравление мочой – и через неделю смерть. Она всех нас поразила страшно. Если бы во Владивостоке или в Питере меня спросили, кто у нас самый здоровый, то я безо всякого колебания назвал бы Жохова. Да так и все считали, а потому его смерть была полнейшей неожиданностью. Команду она прямо напугала.

...Скоро сделали гроб. Как умели, отпели покойного и тело отправили на «Таймыр». От него всего 15 верст до берега, и наша команда, живя на корабле, ходила на берег рыть могилу. Через неделю его похоронили. Он точно чувствовал смерть, и еще, когда никто не подозревал в нем болезни, т. е. в ноябре, он написал завещание и стихи, которые просил вырезать на медной доске и прибить к кресту. Он вообще очень недурно писал, и эти стихи вышли у него хорошо. Он перед уходом в плавание сделал предложение

и был женихом. Любили они друг друга давно – с окончания корпуса, т. е. 8 лет, и их роман должен был закончиться [свадьбой] по возвращении из этого плавания. Вот тяжелый удар его невесте.

Почти одновременно захворал кочегар Ладоничев. Сначала у него было воспаление слепой кишки, потом он начал поправляться, но, вероятно, съел что-нибудь, и у него началось воспаление червеобразного отростка, т. е. аппендицит. Несколько раз положение его то улучшалось, то ухудшалось, и нельзя было сказать, выживет он или нет. Операцию у нас, конечно, нельзя было делать, а может, она и спасла бы его.

В тот день, когда команда возвращалась с похорон лейтенанта Жохова, Ладоничев скончался. И тот, и другой случай могли одинаково произойти и в Петербурге, и во Владивостоке, но здесь они произвели сильное впечатление. Команде трудно разобраться, что и почему. Они знают, что во Владивостоке провели несколько зим и никто не умер, а здесь сразу двое. Я приложил все старания, чтобы как можно скорее похоронить Ладоничева, так как покойник на корабле производил тяжелое впечатление. Так как на «Таймыр» сразу нельзя было идти, то мы похоронили его во временной могиле – в ледяном склепе, а через две недели перенесли на берег и похоронили рядом с лейтенантом Жоховым...

Я занимаюсь несколькими делами. Делаю астрономические наблюдения, измеряю толщину льда, на разных уровнях измеряю температуру льда, веду наблюдения над приливом и отливом, и наконец, делаю магнитные наблюдения.

Работы порядочно, и очень интересной, но далеко не все идет удачно. Зато занимает она много времени, и оно летит почти незаметно.

Опыт этого года показал, что нас трудно раздавить. Когда в октябре нас давило, мы выдерживали колоссальный напор, и у нас не было никакого повреждения и только вылезли наверх на  $\frac{1}{2}$  фута. Я почти убежден, что этого нам бояться не приходится. Меньше всего я верю, что нас вынесет к Челюскину, а еще меньше, что мы очутимся в такой льдине, из которой не могли бы вырваться. Подрывных патронов у нас достаточно, и мы теперь же начнем принимать меры, чтобы в будущем облегчить себе эту работу.

Итак, дорогая, спи спокойно и, надеясь на Бога, жди нас в сентябре в Архангельске...

О моих отношениях с офицерами пришлось бы очень много писать. Скажу, что все делаю, чтобы сберечь их нервы, и сам не напрашиваюсь на неприятности. Люди они почти все, кроме Никольского, очень мелкие, с очень неприятными характерами. За зиму все по несколько раз переругались, а в те дни, когда у них царил мир и тишина, вооружались против меня скопом.

Главная язва, главный лодырь, но зато болтун первостатейный – это доктор Арнгольд. С ним я корректен, отношения приличные, но не перевариваю его и еле-еле выношу. Человек с большими причудами, ему бы не зимовать, а жить в палатку, получать кучу денег и ничего не делать. Масса была неприятностей и из-за еды, и из-за его положения, одним словом, даже писать противно.

Мой старший офицер – про него много тебе говорил и даже хотел убрать, человек недалекий. Туго разбирается в вопросах даже житейских, а гонор огромный. Когда сажаешь его в галошу, злится, начинает говорить в неприятном тоне, резко, вызывающе...

Дальше идет Неупокоев. Этот по временам бывает ничего – жить с ним можно, но временами прямо невыносим. Во-первых, человек малокультурный, но этим рисуется, и когда на него найдет полоса, то лучше, во избежание неприятностей, держаться подальше. Он ничего не признает, что делает другой. Он готов возражать даже против очевидности, и чем нелепее мысль его, тем более он ее отстаивает. Но в минуты просветления, когда он в нормальном состоянии, он хороший советчик и ему можно поручить какое угодно дело, но надо дать самостоятельность. Он работает, когда найдет на него полоса. Тогда он готов сидеть и днями, и ночами. Но боже избавь заставить его что-нибудь сделать – из этого выйдет только дрянь. Он нарочно сделает так, чтобы никуда не годилось...

Себя характеризовать не буду, ты хорошо знаешь, что я за птица. Изменился мало, разве стал злее, но выдержки еще не потерял и владеть собой могу.

Жаль, что никто из соплавателей не может написать тебе про меня. Это было бы хорошо для более беспристрастной оценки (зачеркн.) моего письма.

Вот почти все, остается два слова о плавании.

7 апреля мы покинули бухту Колючинскую, из которой я послал тебе письмо на «Тоболе». Сначала Вилькицкий хотел разделить работу, он обещал, что я буду исследовать береговую черту в тех местах, где мы в предыдущих годах не могли закончить работу, а потому мы сначала шли вместе, а потом должны были разделиться. Но, видимо, во время пути изменил решение и сам занялся открытием новых земель, да и нас заставил делать то же самое. По счастью, у меня было больше благоразумия, и я шел лучшими курсами, а потому выбрался раньше изо льдов. Тогда он телеграфировал, что мы должны встретиться у острова Генерала Вилькицкого – у того, который «Таймыр» открыл в прошлом году. Мы пришли туда много раньше и, обойдя его, увидели на севере новый остров, к которому и направились. «Таймыр»

пришел через несколько часов, и, пока я делал астрономические наблюдения, он обошел с западной стороны тот же остров.

Потом мы разделились. «Таймыр» пошел севернее в надежде открыть новые земли, а нам было приказано идти около Новосибирских островов.

Мне это поручение улыбалось, так как мне не приходилось забираться во льды, и я мог идти к Челюскину, не увлекаясь никакими побочными аферами. Вилькицкий же, по-видимому, спал и видел, что он открыл новые земли. Открытие нами острова, по-видимому, ему очень не понравилось, и он жаждал открыть на севере еще новую землю или по крайней мере острова. Но ни то, ни другое ему не удалось, зато он значительно отстал от нас. Мы подошли к Таймырскому полуострову значительно раньше. Не желая первым подходить к Челюскину, я сутки прождал у островов Самуила, но, получив известие по телеграфу, что «Таймыр» с трудом продвигается дальше, пошел к Челюскину. 20-го вечером мы стали на якорь, а через сутки туда же пришел и «Таймыр». Погода была ненадежная, лед был недалеко, а потому я не съехал с корабля и следил за окружающей картиной. Вилькицкий, придя к мысу и переговорив со мной о дальнейшем плавании, немедленно съехал на берег и остался там на продолжительное время. Очень быстро картина изменилась, и нас начало зажимать. Не теряя ни минуты, я снялся с якоря и с большим трудом выбрался на чистую воду. Вилькицкий через час-полтора постарался выбраться следом за мной, но было уже поздно, и он был затерт среди льдов. Тем временем я, поднимаясь на север, пришел к южному берегу земли Императора Николая II и повернул вдоль него на запад. На рассвете мы подошли к сплошному льду, и, так как «Таймыр» все еще был затерт льдами и подвергался большой опасности быть раздавленным льдами или быть выброшенным ими же на берег, я боялся уклониться слишком далеко и занялся съемкой южного берега Земли Императора Николая II. Через двое суток после нашего ухода от Челюскина «Таймыр» освободился, и мы с ним соединились...

#### Д.М. Д. Бадюков, А. А. Першин

### Перезахоронение участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на полуострове Таймыр в 1996 г. отрядом МАКЭ<sup>[484]</sup>

Летом 1996 года Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) по инициативе Мурманской ассоциации полярных капитанов совместно с ОАО «Мурманское морское пароходство» и Северным флотом организовала и провела экспедицию по перезахоронению останков двух участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) лейтенанта А. Н. Жохова и кочегара И. Е. Ладоничева, скончавшихся во время зимовки близ берегов полуострова Таймыр в 1914–1915 гг. Руководителем штаба по перезахоронению был начальник МАКЭ П. В. Боярский.

За годы, прошедшие с похорон, береговой размыв высокого (25 м) мыса, сложенного в основном супесчаным материалом с глинистыми прослоями, привел к тому, что могилы оказались на выдающемся вперед уступе, окруженном с флангов активно развивающимися крутыми оврагами длиной 40–60 м с углами откоса порядка 60° в верхней части и 25–30° в нижней. Подобная ситуация должна была привести к неминуемому уничтожению места захоронения в течение ближайших 10 лет. Поэтому по инициативе Ассоциации полярных капитанов был поднят вопрос об организации работ по переносу могил моряков в безопасное место.

В 1996 г. был создан Таймырский отряд Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). В начале 1996 г. в Москве был создан штаб экспедиции на Таймыр. ОАО «Мурманское морское пароходство» взяло на себя доставку членов экспедиции до места захоронения, обеспечение продовольствием и необходимые финансовые затраты. Общая численность отряда была определена в 12 человек (7 человек из Москвы и 5 из Мурманска). В московскую группу входили сотрудники МАКЭ и институтов Российской академии наук, священник отец Александр и А. Д. Жохов – племянник А. Н. Жохова. Мурманская же группа состояла из военных гидрографов Северного флота и курсанта Морского лицея. Начальником отряда был назначен Дм. Д. Бадюков (МАКЭ). В ходе подготовки экспедиции по инициативе генерального директора пароходства Н. И. Матюшенко была создана рабочая группа поддержки Таймырского отряда, возглавляемая начальником службы ледокольного флота ОАО «ММП» А. Г. Горшковским, активное участие в которой принимали Н. Г. Бабич, В. М. Блинов, В. В. Огрызко и М. П. Фереферов. Организационную поддержку оказывала также Мурманская ассоциация полярных капитанов, в том числе ее члены – капитаны Р. Б. Игрицкий и В. Я. Жергеля. Для проведения служб при перезахоронении Русская православная церковь направила в состав отряда отца Александра, в прошлом штурмана дальнего плавания. Отец Александр, будучи в то время настоятелем храма Спаса Нерукотворного в г. Бежецке, взял с собой в экспедицию деревянные надгробные кресты, изготовленные прихожанами храма.

В ночь с 5 на 6 августа московская группа разместилась в плотно забитом экспедиционным снаряжением купе поезда Москва – Мурманск. По прибытии в Мурманск москвичи встретились с мурманчанами – членами отряда. Начались обычные экспедиционные хлопоты – доставка грузов и снаряжения, улаживание организационных вопросов и т. д. Москвичи разместились на атомном ледоколе «Таймыр», который вскоре должен был выйти в море для работ по ледовой проводке судов Северным морским путем. Планировалось, что отряд будет доставлен ледоколом в район мыса Могильного, где будет переброшен на берег вертолетом ледовой разведки, находящимся на Таймыре. На ледоколе участники экспедиции были любезно встречены капитаном А. Н. Ольшевским и экипажем, в дальнейшем оказывавшим всяческую поддержку экспедиции.

Довольно вместительное помещение шкиперской было занято грузом экспедиции. В снаряжение отряда входили две утепленные шатровые десятиместные палатки, печки, газовая плита с баллоном, раскладушки, двухслойные спальные мешки. Для вскрытия старых могил и копки новых были взяты ломы, лопаты и топоры. В судовой мастерской на три лома были наварены топоры. 625 кг продуктов, включая неприкосновенный запас, брались исходя из расчета пребывания 12 человек на два месяца. Дополнительно были взяты доски, в том числе и на случай изготовления новых гробов, если будет в этом необходимость, железные листы, сослужившие потом неоценимую службу, бензин, а также резиновая лодка с мотором. Для радиосвязи предназначалась стационарная коротковолновая радиостанция, а также переносные УКВ-станции с дальностью приема-передачи порядка 30 км. Общее количество груза составило больше 4,5 т. Несмотря на некоторый избыток веса, снаряжение позволяло отряду автономно прожить в течение 2 месяцев с возможностью выхода в аварийной ситуации к ближайшему населенному пункту (мыс Челюскин).

Около 3 часов пополудни 13 августа 1996 г. «Таймыр» направился на работу в Арктику. Путь ледокола лежал к западному побережью полуострова Таймыр, в залив Толля. О днях на берегу Таймыра свидетельствуют дневниковые записи Дм. Д. Бадюкова (выделены курсивом).

*«14 августа. 2-й день похода. Баренцево море. Туман, 5–7 тепла, слабое волнение, берегов не видно. После завтрака – инструктаж экспедиции по технике безопасности, потом экскурсия по кораблю, проведенная главным электромехаником В. Ф. Борзых. Вторая половина дня прошла в обсуждении с экипажем вертолета Ми-2, как будем производить высадку. Очень беспокоит вопрос, как будет происходить выгрузка с этой огромной кучей вещей. Ребята разобрали вещи в подшкиперской и освободили ящики для продуктов, которые будем забирать завтра в 9 утра...»*

Все четыре дня плавания до мыса Могильного прошли в сборах. Следует упомянуть также о состоявшемся на борту крещении отцом Александром некоторых членов экспедиции, которое было произведено ранним утром в плавательном бассейне ледокола, наполненном забортной ледяной водой.

Вечером 17 августа ледокол вошел в белый ото льда залив Толля, где и стал на якорь. В 3 милях на восток в низких лучах не заходящего еще солнца синели обрывистые берега мыса Могильного. Выгрузка началась поздно вечером в безветренную и солнечную погоду. Первый полет Ми-2 под командованием опытного полярного летчика О. Н. Варнавского был рекогносцировочным – выбиралось место для устройства базового лагеря с учетом близости могил, сухости почвы, наличия воды, плавника и безопасности посадки. После выбора места и возвращения на корабль начались грузовые рейсы (всего 13), продолжавшиеся более 3 часов. Прошли они достаточно успешно – весь груз оказался на берегу. В последующие сутки проводилось обустройство лагеря – постановка палаток, их оборудование, в том числе и под кухню, заготовка дров из плавника для печек, установка радиомачты и т. д. Лагерь располагался на высоком месте, примерно в 1 км к востоку от могил. 19 августа отряд приступил к основным работам.

*«19 августа. Ночь. Около 0 градусов, тихо. Солнце уже зашло за горизонт, но светло. На месте находимся уже два дня. Высадку начали 17.08 в 8 час. вечера с облета. Летали минут 20. Тундра покрыта тонким слоем снега. Солнце в этот момент находилось за облаками, что придавало местности весьма неприветливый вид. Сначала пролетели над крестами, затем на север до реки, затем обратно. Серый снег, унылые увалы. Выбрали и осмотрели место лагеря, пошли обратно на корабль... Во второй рейс пошли Владимир Иванович, Александр Петрович и Кирилл с грузом. Вертолет тяжело поднялся на 4–5 метров над палубой, завис, а потом стал елозить вправо-влево. Стало немного не по себе. Наконец вертолет сел, и из него вылез А. П. Кузнецов – перегрузили машину. Потом пошли ходки туда-обратно. Вышло 13 рейсов. Переброску кончили в 2 часа ночи. Когда я высадился, одна палатка уже была поставлена. Холодно, солнце, снег... После устройства лагеря – подъем флагов, военно-морского и парходства. 18-го встали в 5 вечера. Сходили с Кузнецовым и Маминным недалеко за дровами на берег зал[ива] Дика, а потом к могилам с целью осмотра нового места перезахоронения. Действительно, скоро могилы сползут на тяж [так в тексте. – Сост.]. Наметили новое место – к северу от старого, однако оно мне не очень понравилось – опасное и какое-то нехорошее. Показали его о. Александру и Алексею*

*Дмитриевичу Жохову. Сегодня утром отнесли кресты на старые могилы. О. Александр провел торжественную литургию. Потом оставили ребят копать и проводить обмеры, а сами большой толпой пошли на отметку 33 для осмотра нового места. Вернувшись, включился в работу по вскрытию могилы Ладоничева. Работали посменно. Сняли верхний слой 35 см до мерзлоты, далее стали долбить узкий шурф ломами и ломами с приваренными топорами. Ближе к вечеру натолкнулись на крышку гроба, который был расположен в стороне от креста. Вероятно, крест когда-то упал, а потом был поставлен кем-то заново. Во время обеденного перерыва на пути из лагеря натолкнулись на новое место для перезахоронения – оно безопасное и очень спокойное. С него открывается далекий красивый вид на залив Дика и косу Ладоничева».*

Придя на место раскопок 20 августа, члены отряда обнаружили, что пробитый накануне шурф заполнен оттаявшей водой и глиной. Поэтому было принято решение разделить на две группы, одна из которых продолжает вскрытие могилы И. Е. Ладоничева, а другая начинает копать новую могилу. После освящения о. Александром нового места члены отряда приступили к кошке. После тринадцатичасового труда работа, наконец, закончилась – могила глубиной 1,5 метра была выкопана. Освободившиеся люди пошли на помощь к своим товарищам, которые все еще продолжали работать на могиле Ладоничева. Поздно ночью при помощи усилий 10 человек гроб был отделен от мерзлого грунта и вытасчен на поверхность. Глубина могилы Ладоничева составила 1,3 м. На следующий день, 21 августа, гроб был установлен на волокушу, изготовленную из листа железа, в которую на постройках могли впрягаться до 10 человек. После торжественной молитвы участники экспедиции потащили волокушу к новому месту упокоения, располагавшемуся в 800 м на юго-юго-восток. После отпевания покойного (в 1915 г. на борту «Вайгача» и «Таймыра» священника не было) гроб был опущен в могилу, и после 10 минут работы над ним был установлен восьмиконечный православный крест.



Перевоз гроба кочегара И. Е. Ладоничева с помощью волокуши  
*Из архива МАКЭ*



Отпевание кочегара И. Е. Ладоничева отцом Александром перед погребением  
*Из архива МАКЭ*

*«21 августа. Из-за усталости вчерашняя запись была пропущена. В. И., А. П. и я до обеда раскапывали гроб Ладоничева. В раскопанной могиле чувствуется тяжелый запах, хотя и слабый, но преследующий тебя повсюду. До обеда очистили крышку гроба и проложили рядом с ней канавку. После обеда вышли на могилу в 5 часов, так как делали волокушу в лагере. В. И. колет мерзлоту очень умело; у меня уже появилась усталость. Кроме В. И. и А. П., с нами Сергей, Саша и Володя. Поздно вечером гроб был окопан. Пришли ребята на помощь с новой могилы. С помощью двух ваг попытались стронуть гроб с*

места – сначала подваживали с одной стороны, а потом с другой. При этом сдвинулась крышка гроба и стали отделяться доски днища, которые намертво примерзли к грунту. Произошло это потому, что не окопали достаточно глубоко изголовье гроба. Стали долбить грунт дальше вглубь и отчасти под днище гроба. Наконец под дно вбили клинья, и при втором подваживании гроб сошел с места. Обвязали его репшнуром, занесли ноги влево и, поднапрягшись, все вместе вытащили его на поверхность. Положили на волокушу и пошли в лагерь.

Сегодня утром стояла тихая солнечная погода. Пришли на старые могилы. После торжественной молитвы впряглись в волокушу и потащили по мху тундры. Гроб шел довольно легко, правда, по пути пришлось преодолеть два холма и один распадок с ручейком, где остановились. Мамин с Кузнецовым отмыли гроб от грязи, так что на солнце заблестел медный крест на крышке. Путь до места занял около 40 минут. Казалось, что очень жарко, и на самом деле, температура была около +15 – самый теплый день. Сняли крышку гроба. Тело Ивана Ефимовича Ладоничева находилось в прозрачном льду, как в саркофаге. Лицо и тело были накрыты саваном, сбившимся в одном месте, и сквозь лед были ясно видны рука и черный бушлат сбоку. О. Александр отпел покойника. Гроб был опущен в новую могилу. Дали ружейный салют».

В последующие два дня происходило перезахоронение А. Н. Жохова по уже испытанной схеме – одновременно копалась новая могила и раскапывалась старая. Хотя физические нагрузки при этом возросли – площадь раскопа была увеличена, т. к. положение гроба снова отчасти не соответствовало положению креста, – этого не ощущалось. Гроб с телом Жохова после работ по его извлечению также был поставлен на волокушу лишь поздно ночью. Проведение столь длительных работ объяснялось тем, что оставлять гроб в могиле на ночь было нецелесообразно, – из-за относительно теплой погоды мерзлота быстро таяла, и яма заполнялась жидкой глиной. Рано утром 23 августа после молитвы на мысу участники экспедиции, впрягшись в волокушу, проделали тот же путь, что и двумя днями раньше. Впереди шел о. Александр с кадилом. Крышку гроба сняли для ремонта, и тело лейтенанта Жохова было накрыто Андреевским флагом. После панихиды, отслуженной о. Александром, гроб под звуки салюта осторожно опустили в могилу, действительно казавшуюся бездонной. Через четверть часа второй сосновый крест стоял рядом с крестом на могиле И. Е. Ладоничева.



Участники экспедиции по перезахоронению

*Из архива МАКЭ*



Новое место погребения И. Е. Ладоничева и А. Н. Жохова у основания косы Ладоничева (мыс Могильный), 1996 г.

*Из архива МАКЭ*

«22 августа. Температура плюсовая, облачно и серенько. Встали в 6 утра, хотя вчера планировали к этому времени уже позавтракать. По дороге на мыс встретили стадо оленей, голов 5. Старый неглубокий раскоп уже весь заплыл глиной, которую пришлось отчерпывать, так что потеряли какое-то время. Начали работать. Мамин снова колот мерзлоту продуктивнее всех. Когда отрыли крышку гроба, находящуюся примерно в 0,6 метрах от поверхности, то увидели, что она слегка деформирована. Решили, что ее ударило концом выскользнувшего креста, когда его устанавливали. Крест действительно очень тяжелый; когда его вынимали, то пришлось сильно потрудиться. Гроб оказался очень большим – 90 x 220 см – и сделан, кажется, из дубовых досок. Вокруг гроба вырыли траншею, глубже его дна на 30 см, так что гроб оказался как бы на постаменте изо льда. Вчетвером без происшествий довольно легко его сдернули. Далее приподняли при помощи железных клиньев и подсунули под него сначала ломы, а затем небольшие бревна. Срыли грунт со стенки ямы (с головы), так что образовался пологий откос до дна могилы, на который положили доски и два лома как направляющие, обвязали гроб и вытащили его на поверхность. Гроб был тяжелым, весом килограммов в 400.

23 августа. Облачно, около +5, слабый ветер. Сегодня перезахоронили Жохова. Придя на новое место, установили гроб и сняли крышку, так как ее нужно было отремонтировать. Полуприкрытый белым ноздреватым льдом Жохов лежал со скрещенными на груди руками. На черном парадном мундире блестели золотой шитье и пуговицы. Гроб накрыли Андреевским флагом. О. Александр отслужил панихиду, и на веревках закрытый гроб медленно ушел в могилу. Во время ружейного залпа туча чаек, сидевших до этого на косе Ладонищева, поднялась в воздух и стала кружиться над заливом, пронзительно и громко крича. Поставили крест. Укрываясь от холодного ветра, отошли чуть-чуть вниз, в небольшой распадочек, и там помянули моряков. Сегодня красивый закат: половина неба – красная, различных оттенков, от пурпурного до темно-розового. Наверное, погода будет меняться (сильный ветер?). Володя и Першин ушли в брошенный лагерь геодезистов – около 3 км отсюда».

24–25 августа отряд провел в лагере, не выходя на работу, так как установился сильный южный ветер, порывами достигая до 30 м/сек., который выгнал воду из залива Дика, так что обнажилось дно. Люди занимались укреплением палаток и радиомачты и заготовкой дров из плавника на берегу залива. 25 августа к вечеру ветер стал стихать. Следующие два дня прошли в работе по обустройству новых могил – возведение гурия с установленной в центре мачтой с флагами и обустройство земляных надгробий. По периметру новых могил были вбиты железные трубы, обнесенные затем якорной цепью. На могилы были уложены моховые кочки с полярными маками и незабудками и поставлены два адмиралтейских якоря. На новые кресты были перенесены таблички со старых, в том числе и медная пластина с выгравированными на ней последними стихами А. Н. Жохова «Под глыбой льда холодного Таймыра...». Старые кресты установили вертикально на прежнем месте, поскольку решено было их оставить как памятный знак. 28 августа во второй половине дня все необходимые работы были закончены.



Крест, установленный на изначальном месте захоронения А. Н. Жохова, 2004 г. Из архива ЭЦ «Арктика»



Крест, установленный на изначальном месте захоронения И. Е. Ладоничева, 2004 г.

*Из архива ЭЦ «Арктика»*



Место погребения И. Е. Ладоничева и А. Н. Жохова, 2015 г.

*Из архива ЭЦ «Арктика»*

29 августа группа под руководством А. А. Першина занималась обследованием сохранившихся остатков продовольственного депо Вилькицкого, находившегося рядом со старыми могилами. В 1915 г. под это депо был приспособлен ящик от аэроплана, находившегося на «Таймыре». Несмотря на прошедшие 80 лет, в настоящее время еще сохранились стенки ящика и остатки жестяных и стеклянных банок от консервов. Часть людей пошла в маршрут по побережью. В ночь с 28-го на 29-е неожиданно заговорила УКВ-рация голосом капитана «Таймыра» А. Н. Ольшевского, который выразил удивление по поводу того, что члены экспедиции не только не собирают свое имущество, но и лежат в спальных мешках. Спустя 15 минут раздался шум вертолета, и началась лихорадочная упаковка груза, а через 3 часа все участники экспедиции со снаряжением находились уже на борту атомного ледокола «Таймыр», где провели неделю, пока не были переправлены на транспорт «Норильск» (капитан И. М. Меркулов), который направлялся в Мурманск. 9 сентября поздно вечером отряд высадился на причале Мурманского порта.

#### СОСТАВ ТАЙМЫРСКОГО ОТРЯДА МАКЭ:

Бадюков Дмитрий Дмитриевич, начальник отряда МАКЭ, старший научный сотрудник МАКЭ и ГЕОХИ РАН;

Котельников Алексей Рэдович, зам. начальника отряда, зав. лабораторией ИЭМ РАН;

Горохов Владимир Александрович, курсант Мурманского морского лицея;

Жохов Алексей Дмитриевич;

Кузнецов Александр Петрович, капитан 3-го ранга, инженер-гидрограф Северной гидрографической экспедиции Северного флота (СФ);

Лоренц Кирилл Александрович, научный сотрудник ГЕОХИ РАН;

Мамин Владимир Иванович, капитан 2-го ранга геодезической партии СГЭ СФ;

Мелькиян Сергей Николаевич, инженер СФ;



Першин Александр Алексеевич, старший научный сотрудник МАКЭ;

Отец Александр (Свитцов);

Скорынин Александр Юрьевич, радист вспомогательного флота СФ;

Чевычелов Виталий Юрьевич, старший научный сотрудник, ИЭМ РАН.

*Финансовую и основную организационную помощь Таймырскому отряду МАКЭ оказывало АО «Мурманское морское пароходство». Гидрографическая экспедиция Северного флота предоставила в пользование отряда полевое снаряжение. В свою очередь, Русская православная церковь взяла на себя проведение необходимых православных обрядов. Следует отметить, что без участия упомянутых организаций проведение работ по перезахоронению было бы практически невозможным.*

### **К вопросу о питании на зимовке 1914–1915 гг**

*Мясные консервы легко вызывают отвращение, в случае продолжительного кормления исключительно ими...*

***Л. М. Старокадомский***

Вопрос питания во время полярных экспедиций был и остается одним из важнейших. Именно от правильно сбалансированного набора продуктов зависят жизнь и здоровье путешественников. К пятому плаванию «Таймыра» и «Вайгача» в 1914–1915 гг. уже был накоплен некоторый опыт продовольственного обеспечения как экспедиций, так и зимовок. В распоряжении командования и офицеров ГЭСЛО были материалы Русской полярной экспедиции 1900–1902 гг. под руководством барона Э. В. Толля. Трое ее участников – А. В. Колчак, Ф. А. Матисен и Н. Н. Коломейцев – занимались подготовкой экспедиции, а Колчак и Матисен приняли участие в плаваниях 1909–1910 гг. Имелся и зарубежный опыт.

Тем не менее многие участники экспедиции в своих воспоминаниях жалуются на пищу. Немало «теплых» слов о «вонючих мясных консервах» написал А. И. Киреев; целую главу, красноречиво озаглавленную «Шкурный вопрос питания», посвятил этому вопросу в своих мемуарах Н. А. Транзе<sup>[485]</sup>. Основным ее содержанием являются обвинения в адрес врача «Таймыра» Л. М. Старокадомского в том, что по его инициативе меню в кают-компании значительно отличалось от рациона унтер-офицеров и матросов транспорта. Увы, эта глава, как и практически весь остальной текст мемуаров, насыщена голословными обвинениями Старокадомского «во всех смертных грехах», что вызвано острой личной неприязнью Транзе к нему и тяжелым характером лейтенанта. Доктор Арнгольд скромно упоминает в своей книге о том, что на зимовке «консервы и каши до такой степени приелись, что, несмотря на хороший аппетит, на них смотреть не хотелось». В письмах же к своему коллеге с «Таймыра» он гораздо более откровенен: «оказалось, что я вовсе не приспособлен к полярной еде».

Интересное свидетельство приводит В. Н. Купецкий – соавтор Н. И. Евгенова по созданию фундаментальной работы по истории ГЭСЛО. «При подготовке к пятому полярному походу еще зимой для снабжения экспедиции и обновления ее неприкосновенного запаса в Петербурге было заказано дополнительно около 500 пудов различных консервов. Однако вплоть до выхода судов в море эти продукты получены не были. Впоследствии, уже находясь в Анадыре, Б. А. Вилькицкий писал в Петербург, что „консервы для экспедиции в количестве 524 пудов, высланные Петербургской портовой конторой, не были (своевременно) отправлены из Одессы... и потому ко времени ухода экспедиции (эти консервы во Владивосток) не прибыли, чем экспедиция была поставлена в крайне тяжелое положение“.

*Ожидать этих продуктов моряки не имели права. По просьбе правительства Канады Главное гидрографическое управление поручило экспедиции попытаться снять с о. Врангеля экипаж раздавленного во льдах Чукотского моря канадского судна „Карлук“. Отсутствие дополнительного продовольствия ставило под угрозу успех экспедиции. Поэтому Главное гидрографическое управление, предвидя возможность вынужденной зимовки судов и предусматривая ее в устье р. Лены, запросило якутского губернатора о возможности доставки угля и консервов в бухту Тикси. Таким образом, экспедиция могла надеяться, что при необходимости ей будет оказана всесторонняя помощь. Только для этого она должна будет зайти в одно из заранее предусмотренных мест на побережье Сибири»<sup>[486]</sup>.*

Ниже приводятся фрагменты из официальных отчетов Л. М. Старокадомского и Э. Е. Арнгольда, опубликованных в журнале «Морской врач» сразу же после завершения работ экспедиции.

Старокадомский более подробно останавливается на организации питания (приводя в том числе данные о том, почему офицеры «Таймыра» питались чуть лучше, чем матросы), Арнгольд же ограничивается

данными меню и цифровыми выкладками. На наш взгляд, в отчете Старокадомского очень хорошо объясняются причины недовольства питанием многих участников экспедиции.

О высоком качестве консервов говорит тот факт, что обнаруженные в 1932 и 1940 гг. части продовольственного запаса ГЭСЛО оказались вполне пригодными в пищу. Сообщение А. М. Лаврова о посещении склада на мысе Могильном, опубликованное в журнале «Записки по гидрографии», также приводится в данной подборке публикаций. В конце августа 1940 г. геодезист Громович и радист Логинов, выполнявшие экспедиционные работы на гидрографическом судне «Папанин», обнаружили на берегу залива Толля небольшую шлюпку с полозьями и разбитый ящик с консервами (борщ с мясом фирмы братьев Вихоревых, выпущенный в 1910 г.) с транспорта «Таймыр». Консервы 30-летней давности оказались вполне съедобными. Часть их, как и несколько ящиков с консервами из продовольственного депо на мысе Вильда, устроенного капитаном «Эклипса» О. Свердрупом 17 июля 1915 г., капитан «Папанина» А. В. Марышев передал в Музей Арктики (современный Российский государственный музей Арктики и Антарктики)<sup>[487]</sup>.

*Н. А. Кузнецов*

## **Л. М. Старокадомский**

### **Краткий очерк плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане в 1914–1915 гг. транспорта «Таймыр» в санитарном отношении [фрагмент]<sup>[488]</sup>**

В начале сентября оказалось необходимым приготовляться к зимовке. Прежде всего, была составлена точная опись наличной провизии, и затем составлено расписание довольствия при расчете на 8 месяцев на весь состав корабля, и еще на 16 месяцев на половинный состав, так как половина команды должна была с наступлением весеннего времени перейти на «Эклипс», чтобы, в случае необходимости, остающиеся могли провести на судне еще одну зиму, не голодая.

*Расписание ежедневной порции личного состава транспорта «Таймыр» во время зимовки 1914–1915 гг.*

дни недели	ОБЕД	ужин
Понедельник	Горох с солониной	Селянка из кеты, капусты, картофеля и масла
Вторник	Щи с кашей	Макароны с томатом и маслом
Среда	Рисовый суп, компот	Тушеное мясо с картофелем
Четверг	Борщ, рисовые котлеты с паточным или грибным соусом	Каша гречневая или пшенная
Пятница	Щи с кашей, кисель клюквенный	Селянка из кеты, капусты, картофеля и масла
Суббота	Горох с солониной	Макароны с томатом и маслом
Воскресенье	Борщ, компот	Корнбиф с картофелем

*Ежедневно на 41 человека*

Хлеба ржаного 40 футов; сухарей ржаных 13 футов; масла 6 футов; чая  $\frac{1}{2}$  фута, клюквенного экстракта  $\frac{1}{4}$  бутылки.

*Еженедельно на 1 человека*

Хлеба пшеничного 1 фунт; молока сгущенного  $\frac{1}{2}$  фунта; кофе  $\frac{1}{12}$  фунта; какао  $\frac{1}{12}$  фунта, к нему сахару  $\frac{2}{12}$  фунта; горчицы  $\frac{1}{12}$  фунта; хрена сушеного  $\frac{2}{12}$  фунта; консервированных фруктов  $\frac{1}{2}$  банки, или варенья 1-фунтовую банку, или шоколада  $\frac{1}{4}$  [фунта], или 1 фунт смеси из пастилы, мармелада, карамели и орехов.

*Ежемесячно на 1 человека*

Сахару 4 фунта.

*Добавочное второе блюдо на 18 праздников*

8 раз сосиски консервированные, 5 раз лососина консервированная, 2 раза битки консервированные, 1 раз жареные почки консервированные, 1 раз бефстроганов консервированный, 1 раз антрекот консервированный.

По сравнению с пищевым довольствием команды экспедиции во время плавания, улучшенным сравнительно с обычным довольствием на судах, но, по необходимости, с преобладанием консервированной пищи, зимняя раскладка пищевого довольствия является еще более улучшенной и обильной. Необходимо, однако, иметь в виду, что мясные консервы легко вызывают отвращение, в случае

продолжительного кормления исключительно ими, и в положенном количестве съедаются лишь немногими. Офицерский состав получал ту же самую пищу, что и команда, так как каких-либо особых запасов не делалось. Было разрешено заменять в офицерском столе часть полагающихся по общему расписанию консервов другими в соответственном количестве и припасы для кают-компании выдавать на каждый месяц вперед сразу. Это дало возможность готовить ежедневно второе блюдо, а материалов для приготовления компота и киселя, выдававшихся в пропорциональных с командой количествах, доставало на целую неделю.

Некоторое количество консервированного молока, яиц и сухой бульон были оставлены на случай болезни или необходимости усиленного питания. Мясо убитых до постановки на зимовку белых медведей (4 шт.) было, к сожалению, уже съедено. Несколько взятых в г. Владивосток поросят оставлены для выдачи в праздники.

Для питья одно время употребляли воду, получавшуюся при таянии многолетнего, почти пресного льда, удельный вес которой от 1,0003 до 1,0007, но вскоре перешли исключительно к воде, получаемой из снега. [...]

При установлении пищевого довольствия на время перехода до «Эклипса» на протяжении 265 верст необходимо было принять в соображение громоздкость и неудобную укупорку имевшихся на транспорте запасов и ограниченность веса, который на санках должны были тащить люди, так как на собачьих нартах Свердрупа оставалось свободного места всего лишь на 16 пудов. 3 склада, устроенные командиром «Эклипса» на ближайшей к этому судну половине пути, значительно облегчали вопрос о снабжении; устроенное нами депо предусматривало возможность задержки в пути дурною погодою на 4 суток; кроме того, уходящих должна была продовольствовать провожающая партия из своих запасов в течение 3 дней. Но за всем тем приходилось взять много провизии, платья, белья, палатки, спальные мешки и пр. Ввиду этого и принимая во внимание опыт санных партий многочисленных полярных экспедиций, был принят следующий рацион, одинаковый для всех без исключения.

*Расписание пищевого довольствия партии, отправляемой на «Эклипс» (20 человек)*

Обед на 20 человек

9 банок консервов «щи с кашей» или «борщ» и 6 банок консервов «тушеное мясо».

Ужин на 1 человека

½ банки консервов «тушеное мясо», или ½ банки консервов «свинина», или 1 банка консервов «битки» (2 шт.), или ½ фунта корнбифа.

Ежедневно на 1 человека

1 фунт ржаных сухарей; ⅙ фунта масла топленого; ⅙ фунта сахара; ¼ фунта сушеных фруктов или ½ плитки шоколада.

На 20 человек

Чай плиточный – ¼ фунта, соль.

Для приготовления чая и разогревания пищи – по ½ фунта керосина на 1 человека в день.

## Э. Е. Арнгольд

### Краткий обзор плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане транспорта «Вайгач» в 1914–1915 гг.

[фрагмент]<sup>[489]</sup>

*Расписание дневного пищевого довольствия личного состава транспорта «Вайгач» во время зимовки в Северном Ледовитом океане у полуострова Короля Оскара в 1914–1915 гг.*

Меню составлено на две недели.

*1-я неделя*

Понедельник. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – гороховый суп, сваренный на солонине, клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, дневной чай. 6 ч вечера, ужин – отварная соленая кета под белым соусом с отварным картофелем (сушеным). 9 ч вечера, чай.

Вторник. 7½ ч утра, кофе – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – щи с мясом (консервы Вихорева), манная каша на молоке Нестле с сахаром. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – макароны с маслом и корнбифом. 9 ч вечера, чай.

Среда. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – рисовый суп (консервы Вихорева), клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня – чай. 6 ч вечера, ужин – тушеное мясо (консервы Вихорева), клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 9 ч вечера, чай.

Четверг. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – борщ с мясом (консервы Вихорева), компот из сушеных фруктов. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – гречневая каша с подсолнечным маслом и луком. 9 ч вечера, чай.

Пятница. 7½ утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – щи с мясом (консервы Вихорева), рисовый пудинг на молоке Нестле с вареньем. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – котлеты из кеты с томатным соусом. 9 ч вечера, чай.

Суббота. 7½ ч утра, кофе – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – суп из солонины с сушеной свеклой и капустой, клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – макароны с маслом. 9 ч вечера, чай.

Воскресенье. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – борщ с мясом (консервы Вихорева), клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, какао с молоком Нестле. 6 ч вечера, ужин – котлеты из солонины или белого медведя с сушеным картофелем. 9 ч вечера, чай.

*Примечание.* Топленого масла к утреннему чаю выдавалось 8,3 золотника<sup>[490]</sup> на человека. Кроме перечисленного, в приведенном расписании на каждого человека выдавалось: банка молока Нестле на две недели по воскресеньям, или ½ фунта варенья, или ¼ фунта шоколада, или смесь из сладостей, состоящая из ½ фунта китайских орехов, ¼ фунта карамели, ¼ фунта мармелада или ¼ фунта пастилы. По большим праздникам, на Рождество в течение 3 дней, а также на Пасху, к обеду прибавлялось 3-е блюдо: или лангет-де-беф (консервы Вихорева), или бефстроганов (консервы той же фабрики), или битки (тоже Вихорева), или сосиски или консервы красной рыбы (консервного завода Бирича на Камчатке). Кроме сухарей и ржаного хлеба, каждое воскресенье выдавался белый хлеб с расчетом по 1 фунту пшеничной муки на человека. Сахара на человека на месяц 4 фунта, а с 1 февраля – 6 фунтов. Топленого масла с 1 февраля вместо 8,2 золотника начали выдавать 11,7 золотника на человека.

#### *2-я неделя*

Понедельник. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – борщ с мясом (консервы Вихорева), манная каша на молоке Нестле с сахаром. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – гречневая каша с луком, подсолнечным маслом. 9 ч вечера, чай.

Вторник. 7½ ч утра, кофе – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – щи с мясом (консервы Вихорева), клюквенный морс (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – свинина с капустой (консервы Вихорева и сушеная капуста). 9 ч вечера, чай.

Среда. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – горох с мясом, сваренный на солонине, компот из сушеных фруктов. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – форшмак из соленой кеты. 9 ч вечера, чай.

Четверг. 7½ ч утра – чай, сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – рисовый суп (консервы Вихорева), клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – макароны с маслом. 9 ч вечера, чай.

Пятница. 7½ ч, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – щи с мясом (консервы Вихорева), рисовый пудинг на молоке Нестле с вареньем. 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – котлеты из кеты с соусом томат. 9 ч вечера, чай.

Суббота. 7½ ч утра, кофе – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – суп из солонины с тушеной свеклой и капустой, клюквенный кисель (из клюквенного экстракта). 3 ч дня, чай. 6 ч вечера, ужин – похлебка из консервированного борща и овсяной крупы. 9 ч вечера, чай.

Воскресенье. 7½ ч утра, чай – сухари, топленое масло. 12 ч дня, обед – консервированный борщ (консервы Вихорева), компот из сушеных фруктов. 3 ч дня, какао с молоком Нестле. 6 ч вечера, ужин – котлеты из солонины или белого медведя с огурцами. 9 ч вечера, чай.

### **А. М. Лавров**

#### **Склад провизии на мысе Могильном в заливе Толля<sup>[491]</sup>**

Летом 1932 г. Таймырская гидрографическая экспедиция на гидрографическом судне «Таймыр» посетила склад провизии, устроенный на северо-западном берегу Таймырского полуострова, на мысе Могильном, и нашла его в разрушенном состоянии.

Как известно, Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на гидрографических судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914 г., направляясь с гидрографическими работами Северо-Восточным проходом из Тихого океана в Атлантический (из Владивостока в Архангельск), пройдя мыс Челюскин, зазимовала у северо-западных берегов Таймырского полуострова в заливе Толля. Во время зимовки, на

случай вынужденной необходимости экипажу покинуть корабли, «Таймыром» был устроен на берегу на мысе Могильном (северный мыс залива Дика) склад-убежище из двух больших деревянных барakov-вагонов, внутри обтянутых толем из-под частей аэроплана Фармана. В меньшем из вагонов было сложено: 14 ящиков консервированного борща, 15 ящиков консервированных щей и 14½ ящиков рисового супа. В каждом из ящиков было по 48–50 банок консервов. В большом вагоне было положено лишь 6 пудов ржаных сухарей и 20 фунтов кирпичного чая, рассчитывали на этот вагон главным образом как на убежище для людей, где могло расположиться несколько человек.

Указанное состояние склада-убежища относится к дате 21 июля 1915 г., когда он в последний раз был посещен партией Экспедиции Северного Ледовитого океана – Н. И. Евгеновым и А. М. Лавровым.

В 1919 г. этот склад провизии был дважды посещен Ганссеном и Вистингом, участниками экспедиции Р. Амундсена, которая в 1918–1919 гг. зимовала на «Мод» у мыса Челюскин.

В первое свое посещение склада Ганссен и Вистинг 13 апреля 1919 г. нашли, по их описанию, следующее<sup>[492]</sup>.

*«...Здесь встретила нас большая неожиданность. На берегу моря стояла хижина, в которой, по-видимому, жили люди. Жили они в ней, вероятно, летом и недолго, так как нигде не было видно признаков очага. В хижине находились жестяные ящики, два полные, а другие наполовину наполненные порченными сухарями. На полке стояло несколько герметически закупоренных жестянок, открыв которые мы увидели, что они содержат мясо. Хижина была длиной 8 м, шириной 2,5 м, высотой 2,5 м. Снаружи она окрашена в темно-серый цвет, а внутри обтянута толем. Одна ее стена оказалась съемной, а в другой была дверь, запертая на замок с ключом, всунутым в замочную скважину; дверь подпирала большая дубина. Кроме того, в хижине, вдоль одной из стен, стояла скамья и ящик, вероятно, служивший обеденным столом. Это и вся обстановка хижины. Приблизительно в 15 м дальше по берегу находилась вторая, меньшая хижина. У нее совершенно не было одной стены, и походила она, скорее, на кладовую. Там находилось 40 ящиков консервов. Ни одной из этих банок мы не вскрывали и поэтому не знаем содержимого их. По целости банок можно было заключить, что консервы не испорчены. Один край этой хижины наполовину завален снегом».*

Во второе посещение, 10 и 11 мая того же года, имея указания Р. Амундсена привести в порядок этот склад, Ганссен отмечает в своем донесении: «...Затем, согласно имеющемуся у нас распоряжению, перенесли все ящики с провизией из открытого сарая в хижину, предварительно очистив их от песка и снега. Судя по жестянкам, все эти ящики с мясными консервами. Покончив с укладкой ящиков, принялись за починку нашей палатки.

7 октября 1932 г. участники Таймырской гидрографической экспедиции, высадившись на берег на мысе Могильном, обнаружили следующее состояние склада. Большой вагон был опрокинут, разломан и частично занесен песком. Малый вагон был также пуст, но стоял в нормальном положении и был в более сохранном виде – не хватало лишь одной малой стенки. Целые ящики с консервами, разломанные ящики и отдельные банки консервов были разбросаны по берегу на расстоянии нескольких десятков саженей. На консервных банках были следы зубов, очевидно, медведей.

Там же на берегу, в долине небольшого ручейка, лежала в хорошей сохранности небольшая стеклянная банка, закупоренная корковой пробкой, в которой было вложено письмо экспедиции Р. Амундсена на «Мод». Письмо, написанное на английском и норвежском языках и подписанное Helmer Hanssen'ом и Oscar Wisting'ом, гласило, что склад, устроенный Русской экспедицией 1914–1915 гг., посетили участники Норвежской экспедиции 1918–1919 гг. и привели его в порядок. Дальше перечислялось содержимое складов. Письмо заканчивалось просьбой не пользоваться складом, за исключением случаев крайней необходимости, и в случае нужды приводить его в порядок.

Причиной разрушения склада следует считать стихийные явления. В минувшем, 1932 г. Таймырской гидрографической экспедицией совершенно не было встречено льда в районе западных берегов Таймырского полуострова, а на берегу вовсе не было снега, и тундра сильно оттаяла. Очевидно, при аналогичных условиях в один из недавних годов летом вагоны по оттаявшей тундре и осыпям сползли на береговой приплесок, а там завершил разрушение склада сильный прибой открытого берега при отсутствии льда в море.

Работавшей на берегу астрономо-магнитной партией Таймырской гидрографической экспедиции под руководством и при непосредственном участии гидрографов И. М. Сендик и М. А. Воронцова 19 уцелевших ящиков с консервами, а также бидон с керосином и спички из своих запасов были сложены в малый вагон, который предварительно подняли выше на берег, подальше от волноприбойной полосы<sup>[493]</sup>.

По отзыву И. М. Сендик и М. А. Воронцова, опробованные ими мясные консервы оказались вполне годными для употребления их в пищу.

Начальником Таймырской гидрографической экспедиции было написано письмо на русском языке, где указывалось, когда и зачем «Таймыр» посетил мыс Могильный, а также было описано состояние склада, обнаруженное при высадке на берег. Оба письма – норвежское и русское – были вложены в стеклянную банку, закрытую корковой запарафиненной пробкой, и затем она была положена под железным навигационным знаком, построенным на мысе Могильном гидрографическим судном «Таймыр» в 1915 г.

## Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий

### Поощрения и награды личному составу экспедиции<sup>[494]</sup>

Команда экспедиционных судов «Таймыр» и «Вайгач» была военной. Однако участвовать в экспедиции могли только добровольцы, сознательно решившиеся на рискованное плавание в малоисследованных полярных водах. Кроме того, как писал один из командиров экспедиции – Б. В. Давыдов в 1912 году, *«личный состав экспедиции состоит из ее начальника, десяти помощников, занимающих в то же время и судовые должности, двух инженеров-механиков и двух врачей. Нижних чинов на каждом из ледоколов только по 39 человек, что является много уменьшенным против обычной нормы комплектom экипажа. Такая комплектация вызывается исключительно возможностью зимовок; по этой же причине назначаемые в состав экспедиции нижние чины должны быть отборными как в физическом, так и в нравственном отношениях, при условии вполне основательного и толкового знания своих обязанностей»*<sup>[495]</sup>.

Один из помощников начальника экспедиции Н. А. Транзе добавлял, что из-за возможности зимовки *«табель комплектации нижними чинами на наших судах сведена до минимума. Доказательством может служить транспорт „Бакан“, водоизмещением почти в два раза менее, но имеющий число команды в два раза более. Столь малочисленный состав команды сказался в напряженной для нее работе, и вся верхняя команда, включая баталера, фельдшера, телеграфиста, несла поочередно строевую вахту, а также [вахту] на руле, на лотах [и при гидрометеорологических наблюдениях]. В этой ежедневной вахтенной службе выбытие хотя бы одного человека, как, например, телеграфиста для лишних часов переговоров по радиотелеграфу, или болезнь кого-либо... ложилось еще более тяжелой нагрузкой на всю команду, и, конечно, свыше всякой нормы [подчеркнуто нами. – Авт.]. А потому, – заключал Н. А. Транзе, – я, вероятно, не ошибусь, если скажу, что своей всегда охотной работой и добросовестным отношением к ней команда заслужила общее одобрение со стороны командующего состава»*<sup>[496]</sup>. И такая тяжелая работа «свыше всякой нормы» не отпугивала от экспедиции. Многие матросы и офицеры участвовали во всех плаваниях в Ледовитый океан 1910–1915 гг., хотя они могли в любой момент уйти из экспедиции. Так, беспрерывно плавали на «Таймыре» и «Вайгаче» врачи экспедиции Э. Е. Арнгольд и Л. М. Старокадомский, матросы Ф. П. Волынец, И. Ф. Гуменюк, П. М. Колчанов, И. С. Марусин, С. Чебанюк, в 1911–1915 гг. – Н. А. Гельшерт, К. К. Неупокоев, В. И. Воробьев, С. Н. Глазунов, П. М. Эллер и др.

В первые годы работы экспедиции после окончания плавания поощрения выражались в выдаче денежного вознаграждения всем без исключения членам команды (по 1800 рублей на 39 человек), а также повышением по службе.

После открытий 1913 г. ряд офицеров по представлению начальника экспедиции были награждены орденами. Например, Н. А. Гельшерт, Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, А. Г. Фирфаров и др. получили в декабре 1913 г. орден Св. Анны 3-й степени, П. А. Новопашенный – орден Св. Владимира 4-й степени, К. К. Неупокоев, А. Н. Жохов и ряд других были повышены в должности. Сам Б. А. Вилькицкий за работы экспедиции по открытию новых земель [помимо звания флигель-адъютанта. – Сост.] был удостоен золотых медалей русского, шведского и французского географических обществ.

После окончания исторического плавания Северным морским путем в 1914–1915 гг., завершившегося в военное время, большинство личного состава экспедиции, движимые естественными для военных моряков патриотическими чувствами, подали рапорты о назначении их в действующий флот и вскоре были отправлены на фронт. В связи с этим многие из офицеров и матросов не только не получили вознаграждения за плавание 1914–1915 гг., но даже и не знали о нем.

В Ученом архиве Географического общества СССР хранятся подлинные черновики наградных листов, составленные командирами «Таймыра» и «Вайгача» Б. А. Вилькицким и П. А. Новопашенным на матросов и офицеров экспедиции.

Важно отметить, что к наградам были представлены почти все члены команды обеих судов, кроме, конечно, умерших в экспедиции кочегаров Ладоничева и Мячина.

Приведем выдержки из этих наградных листов, ибо они характеризуют производственную и научную деятельность участников экспедиции с точки зрения ее начальника.

## «ТАЙМЫР»

1. АНЦЕВ ДМИТРИЙ РЕЙНГОЛЬДОВИЧ, должность – помощник начальника гидрографической экспедиции, звание – лейтенант.

Был произведен в лейтенанты в декабре 1912 года.

Был чрезвычайно полезен в экспедиции благодаря своему трудолюбивому характеру, способностям к технике и высшему образованию по естественным наукам (окончил университет). Вел все гидрологические исследования и наблюдения, неумолимо работал по разным другим отраслям, заботливо относился к команде, которой заведовал. Вел с нею большую часть занятий, читал лекции.

Проявил редкий характер, на котором не отражались ни опасности, ни лишения. Являл собой пример доблестного, рассудительного, хладнокровного строевого офицера и образованного моряка. Имея 32 года от роду, очень заслуживает скорейшего движения по службе, т. к. обладает для того всеми необходимыми качествами, знанием морского дела и опытом.

Представляется к производству в старшие лейтенанты за отличие.

Подписано: начальник Гидрографической экспедиции капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий.

2. ЕВГЕНОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ, должность – старший штурман, помощник начальника Гидрографической экспедиции, звание – лейтенант.

Был награжден орденом Св. Анны 3-й степени 6 декабря 1913 года.

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.

Во время зимовки весь отдавался разным научным наблюдениям, проявил большое усердие в исследовании высоких слоев атмосферы, пользуясь каждой возможностью поднять змеи с метеорографом, круглый год и в полярную ночь, невзирая на темень и морозы.

Проявил качества выдающегося штурмана. Совмещал эти трудные в неисследованных водах обязанности с исполнением службы вахтенного начальника.

Представляется за научные работы 1914–1915 годов к ордену Св. Владимира 4-й степени.

Подписано: начальник Гидрографической экспедиции капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий.

3. ЛАВРОВ АЛЕКСЕЙ МОДЕСТОВИЧ, должность – ревизор гидрографического судна «Таймыр» и помощник начальника экспедиции, звание – лейтенант.

Был награжден орденом Св. Анны 3-й степени 6 апреля 1914 года.

Заведовал важным и ответственным делом продовольствия личного состава во время зимовки. Чтобы разнообразить стол, удачно комбинировал в приготовлении консервы, чем достигал лучшего питания и здоровья команды.

Производил научные исследования полярных льдов.

Представляется к награждению орденом Св. Станислава 2-й степени.

Подписано: Вилькицкий.

4. СТАРОКАДОМСКИЙ ЛЕОНИД МИХАЙЛОВИЧ, должность – старший врач экспедиции и судовой врач «Таймыра», звание – доктор медицины, коллежский советник.

Был присвоен чин коллежского советника 9 февраля 1915 года.

Был незаменимым членом экспедиции благодаря своей широкой образованности, основательному знанию полярной литературы и преданности делу.

Был чрезвычайно полезен во всех вопросах распределения провизии и консервного довольствия команды.

Закаленный и до предела выносливый, был неоценим для береговых экспедиций и переходов по льду. Работал с большим усердием, собрал большие коллекции по биологии и геологии и много интересных научных данных. Произвел ряд химических исследований в области гидробиологии и участвовал во всех работах в этой части.

Прекрасный доктор и хирург, он бдительно наблюдал за здоровьем личного состава, предотвратил серьезные заболевания и чрезвычайно заботливо выходил нескольких больных. Произвел трудную в судовой обстановке операцию с хлороформированием больного.

Подавал всем пример мужества и выдержки, много пользы принес начальнику экспедиции своими советами по разным отраслям дела. Представляется к ордену Св. Владимира 4-й степени.

Подписано: начальник экспедиции капитан 2-го ранга Вилькицкий.

5. ТРАНЗЕ НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, должность – помощник начальника Гидрографической экспедиции, звание – лейтенант.

Был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени 6 апреля 1914 года.

Был командирован с частью команды «Таймыра» весной пешком по льду на транспорт «Эклипс». Это ответственное поручение выполнил хорошо.

(Как радиоспециалист, способствовал своими указаниями резкому улучшению радиосвязи «Эклипса» с Югорским Шаром.)

Представляется к ордену Св. Анны 3-й степени.

Подписано: Вилькицкий.

6. ФИРФАРОВ АРКАДИЙ ГАВРИЛОВИЧ, должность – старший механик, звание – старший лейтенант.

Был награжден орденом Св. Анны 3-й степени в апреле 1914 года.

Произвел средствами машинной команды с наступлением зимы весь текущий ремонт в пределах обычных работ Владивостокского порта, перебрал все механизмы, произвел огромную работу по укреплению сломанных и погнутых шпангоутов водонепроницаемых переборок и других повреждений, причиненных напорами льдов. Летом 1915 года много труда положил на заделку пробоины, полученной при сидении на камнях.

Его знания, опыт и усердие предотвращали всякие поломки и неисправности механизмов при всех случайностях 17-месячного плавания и полярной зимовки.

Лично его заботам обязан «Таймыр», что с поврежденным корпусом, малым количеством угля и с обломанными всеми лопастями гребного винта выбрался из района льдов и благополучно дошел до порта.

Представляется к производству за отличие в чин инженера-механика, капитана 2-го ранга.

Подписано: Б. А. Вилькицкий.

### «ВАЙГАЧ»

1. ГЕЛЬШЕРТ НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, должность – и. д. старшего офицера гидрографического судна «Вайгач», звание – лейтенант.

Награжден орденом Св. Анны 3-й степени в 1913 году, 6 декабря.

Во время полярной ночи устраивал различные развлечения и игры, чем много способствовал поддержанию бодрости духа команды. Весною ему было дано ответственное поручение доставить половину команды берегом в Гольчиху. Эту задачу он выполнил прекрасно.

(Представляется к ордену Станислава 2-й степени.)

Подписано: капитан 2-го ранга Новопашенный.

Поддерживаю представление командира гидрографического судна «Вайгач» к ордену Станислава 2-й степени.

Подписано: капитан 2-го ранга Вилькицкий.

2. ИЛЬИНСКИЙ АНДРЕЙ НИКОЛАЕВИЧ, должность – старший судовой механик, инженер-механик, звание – лейтенант.

Наград не имел.

С редким вниманием относился к своему делу.

Пользуясь каждым случаем, делал возможные исправления в машине. Перебрал и привел в полный порядок во время полярной ночи все вспомогательные механизмы, а к началу плавания и главную машину. Причем эти работы выполнял почти в том же размере, как это делалось ежегодно портовыми средствами. При его старании удалось заменить сломанную лопасть винта запасной [неразборчиво. – Авт.] и изготовить несколько приборов для гидробиологических наблюдений.

Подписано: капитан 2-го ранга Новопашенный.

Поддерживаю представление командира гидрографического судна «Вайгач» к ордену Св. Анны 3-й степени.

Подписано: капитан 2-го ранга Вилькицкий.



3. НЕУПОКОЕВ КОНСТАНТИН КОНСТАНТИНОВИЧ, должность – старший штурман гидрографического судна «Вайгач», звание – лейтенант.

6 декабря 1913 года повысили в чине.

К своему делу относился с редкой любовью. Своими советами много способствовал благополучному плаванию транспорта. Сделал самостоятельно съемку южного берега [Северной Земли. – *Авт.*] и северного берега Новосибирских островов. По уходе половины команды назначен старшим офицером.

Положил много труда и энергии при подготовке транспорта к плаванию и освобождению ото льда.

Подписано: капитан 2-го ранга Новопашенный.

Поддерживаю представление командира гидрографического судна «Вайгач» к ордену Св. Станислава 2-й степени.

Подписано: капитан 2-го ранга Вилькицкий.

4. НИКОЛЬСКИЙ АЛЕКСАНДР ГРИГОРЬЕВИЧ, должность – и. д. ревизора, звание – мичман.

Наград не имел.

На долю молодого офицера выпало очень ответственное и серьезное дело по продовольствию во время зимовки всего личного состава. Отсутствие опыта, наше неумение пока обращаться с консервами и однообразие продуктов усложняли задачу, но благодаря заботливости и любви к делу он блестяще справился с нею.

Присутствуя постоянно во время обеда и ужина в командном помещении, он вовремя подмечал, что то или другое блюдо приедается, и сейчас же изобретал новое, которое команда ела с большей охотой.

Подписано: капитан 2-го ранга Новопашенный.

За свое трехлетнее плавание в экспедиции мичман Никольский всегда проявлял усердие в службе, большую аккуратность в трудном для молодого офицера деле ревизора и с большим старанием и охотой выполнял все возложенные на него поручения. Поддерживаю представление к производству за отличие в лейтенанты.

Подписано: Вилькицкий.

5. НОВОПАШЕННЫЙ ПЕТР АЛЕКСЕЕВИЧ, должность – командир гидрографического судна «Вайгач» и помощник начальника экспедиции, звание – капитан 2-го ранга.

Последняя награда, орден Св. Владимира 4-й степени, была получена 6 декабря 1913 года.

В плавании 1914–1915 годов проявил редкие качества блестящего командира, строевого офицера и высокообразованного гидрографа. Его постоянной бдительности обязан «Вайгач» тем, что не получил от нажимов льдов в 1914 году таких повреждений, как «Таймыр».

Своей энергией и неутомимыми трудами наладил образцовую жизнь на корабле, экономно и рационально распорядился запасами топлива и довольствия, устраивал команде лекции, работы, развлечения, следствием чего явилось бодрое, здоровое состояние команды во время полярной ночи.

Все время подавал личному составу блестящий пример мужества и сознания долга. Первым из офицеров предпринял путешествие по льду при наступившей полярной ночи и большом морозе, идя за инструкциями к начальнику экспедиции.

Во время зимовки в 1915 году в Ледовитом океане лично произвел длинный ряд очень интересных научных наблюдений за колебаниями температуры льда в разных слоях и над изменением уровня моря; для этого строил и комбинировал различные приборы. Великолепно выполнил ряд трудных пешеходных экскурсий для астрономических наблюдений и самые наблюдения.

В 1915 году энергичной и умелой помощью стащил при свежей погоде и надвигающихся льдах сидевший на камнях «Таймыр».

Совмещая в себе, за недостатком офицеров, должность командира, старшего офицера и вахтенного начальника, вывел, идя в продолжение 17 дней командиром головного корабля, экспедицию из очень тяжелых льдов, имея в кильватере поврежденный «Таймыр» с очень ослабленным корпусом и непрекращающейся течью.

Представить за плавание 1914 года к награждению орденом Св. Станислава 2-й степени.

Подписано: капитан 2-го ранга Вилькицкий.

В примечании к этим наградным листам офицерского состава Н. И. Евгенов отметил, что «в списке отсутствует по «Вайгачу» фамилия А. Н. Жохова, умершего во время зимовки, в феврале 1915 года, а также представление к награждению доктора Э. Е. Арнгольда, по неизвестной для нас причине.

Возможно, что по прибытии в Архангельск доктор Э. Е. Арнгольд заболел и длительное время отсутствовал, будучи затем переведен из экспедиции по другому назначению.

В перечне нет также фамилии нашего летчика, бывшего во время плавания и на зимовке на «Таймыре», инженера-механика капитана 2-го ранга Д. Н. Александрова. По-видимому, это было вызвано тем, что самолет как летательный аппарат фактически не использовался».

Нам кажется, что руководство экспедиции не смогло представить врача Э. Е. Арнгольда к вполне заслуженной за время работы в экспедиции награде лишь потому, что на «Вайгач» в зиму 1914–1915 годов умерло два человека. А кто, как не врач, должен был отвечать за состояние здоровья людей? Значит, против представления Э. Е. Арнгольда к награде имелись серьезные формальные возражения<sup>[497]</sup>.

В общих примечаниях к наградным листам Н. И. Евгенов отметил следующее. «Указанные наградные листы интересны главным образом по заключающейся в них производственной характеристике. Следует отметить, на мой взгляд, что характеристики эти к отдельным из представлявшихся были не вполне справедливы и несколько пристрастны, однако я не имею права претендовать и на свою полную беспристрастность. Отмечу также, что награждение по указанным представленным спискам не совпало в действительности с ними, что можно усмотреть из прилагаемой при сем копии телеграммы Вилькицкого к Новопашенному, в которой перечислены поименно лица офицерского состава, получившие награды».

Телеграмма командиру гидрографического судна «Вайгач» капитану 2-го ранга П. А. Новопашенному. Архангельск, 1915 год.

Высочайшим приказом от 12 ноября лейтенант Гельшерт и мичман Никольский произведены в следующие чины. Вам пожалован орден Анны второй степени, старшему лейтенанту Фирфарову, лейтенантам Неупокоеву, Лаврову – Станислава второй, лейтенантам Транзе, Анцеву, Ильинскому – Анны третьей, лейтенанту Евгенову, доктору Старокадомскому – Владимира четвертой.

Подписано: Вилькицкий.

Если наградные листы были составлены не на всех офицеров экспедиции, то команда обоих кораблей была представлена к наградам почти целиком (за исключением И. Г. Гопановича с «Таймыра»<sup>[498]</sup>). Эти списки с указанием, к какой награде представляется и за какие заслуги, хранятся в Ученом архиве Географического общества СССР (фонд 19, опись 1, дело 16, листы 138–140).

Списки эти были составлены в ноябре 1915 года командирами судов.

По «Таймыру» к золотой медали на Анненской ленте были представлены боцман В. И. Воробьев, старший комендор П. К. Вязьмин, трюмный старшина И. В. Прусов, матрос Н. Н. Серебренников, кочегар Г. Т. Фефелов, боцманмат М. В. Чащин и телеграфист М. М. Шунько. По характеристике командира, они «особенно отличились при исправлениях серьезных повреждений корпуса корабля и были весьма полезны во всех трудных и опасных случаях».

Остальные члены команды, которые все «выделялись своим усердием, и самоотверженно несли все свои обязанности, и отлично выполняли свою службу по специальностям», были представлены к серебряной медали на Анненской или Станиславской ленте.

По «Вайгачу» к золотым медалям были представлены трюмный старшина А. Д. Бер, телеграфист И. С. Гонипровский, кочегар Ф. С. Ильин, машинист П. М. Колчанов и водолаз И. Е. Филиппов. Остальные члены команды представлялись к серебряной медали на Анненской или Станиславской ленте.

К чести руководства экспедиции можно отметить, что эти наградные листы были очень быстро представлены по инстанции высшему начальству. И уже 31 декабря 1915 года в секретном Приказе главноначальствующего г. Архангельска и района Белого моря за № 87 сообщалось, что «1 декабря 1915 года Государь Император пожаловал... медали с надписью „За усердие...“», и далее перечислялись фамилии членов команды в том порядке, в каком они были представлены начальником экспедиции: на «Таймыре» 7 человек награждались золотыми медалями для ношения на груди на Анненской ленте, остальные серебряными – из них 15 человек медалями для ношения на груди на Анненской ленте и 19 человек – медалями на Станиславской ленте.

На «Вайгаче» 5 представленных участников были награждены золотыми медалями, 16 – серебряными на Анненской ленте и 17 человек – серебряными медалями на Станиславской ленте (приказ о награждении хранится в Ученом архиве Географического общества СССР, ф. 19, оп. 1, д. 17, л. 128–132).

В начале 1916 года Б. А. Вилькицкий, занимавшийся в Петрограде сдачей дел экспедиции, получил эти медали для вручения награжденным. Но к этому времени большая часть команды бывшей экспедиции рассеялась по боевым кораблям действующего флота и только часть оставалась на «Таймыре» и «Вайгаче». Последние получили награды в первую очередь. Для вручения наград остальным участникам Б. А. Вилькицкий разослал медали и соответствующие письма командирам тех кораблей и частей, где служили теперь переведенные по службе бывшие полярники. Письма эти содержали просьбу вручить

награжденному медаль с достойной и торжественной церемонией. К сожалению, не на все письма был получен утвердительный ответ о вручении, не все письма дошли по назначению, не все участники прибыли в те адреса, куда они переводились. Поэтому, несмотря на все усилия бывшего начальника, награды вручить удалось не всем участникам экспедиции. Сложная военная обстановка 1916 года запутала и затеряла следы бывших соплавателей.

Вся переписка по вопросу о вручении наград бывшим участникам экспедиции хранится также в Ученом архиве Географического общества СССР (ф. 19, оп. 1, д. 17).

Помимо правительственных наград в виде орденов и медалей, специально «в ознаменование плавания и трудов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по исследованию Великого Северного пути» правительственным указом от 12 ноября [1915 г.] был установлен особый нагрудный знак.

Как указывалось в Приказе по Флоту и Морскому ведомству № 467 от 22 ноября 1915 года, «право ношения означенного нагрудного знака... повелено предоставить всем офицерским и нижним чинам, а также вольнонаемным служащим, совершившим в 1913–1915 годах на гидрографических судах „Таймыр“ и „Вайгач“ переход из Владивостока в Архангельск». Подписано: морской министр генерал-адъютант Григорович.

К этому приказу было приложено «Описание нагрудного знака в память плавания гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и трудов ее по исследованию Великого Северного пути».

«Знак представляет собою окруженное венком полушарие земного шара в ортографической проекции для широты 70°.

На полушарии части, изображающие сушу, – золотые или золоченые; черта, изображающая путь кораблей от Владивостока до Архангельска, – серебряная, а море покрыто синей эмалью. Посередине знака – надписи красной эмалью «Таймыр» и «Вайгач» и обозначение годов «1913–1915 гг.» Венок лавровый, из оксидированного серебра, в стиле ампир, перехваченный крестообразно ленточками в 4 местах... На венке сверху – вензелевое изображение «НП», а внизу такое же изображение «А» (царские инициалы).

Диаметр знака 1,5 дюйма, а полушария 1,2 дюйма».

Подписано: начальник Главного морского штаба вице-адмирал Стеценко.

Интересно, что в письме бывшему начальнику Гидрографической экспедиции капитану 2-го ранга Вилькицкому от начальника Главного морского штаба указывалось следующее: «Главный морской штаб сообщает Вам, что Вам разрешено заказать на казенный счет нагрудные знаки в память плавания и трудов вышеупомянутой экспедиции только для нижних чинов».

Подписано: за начальника Морского штаба контр-адмирал Гейден (Ученый архив Географического общества СССР, фонд 19, опись 1, дело 17, лист 135).

Следовательно, офицеры должны были приобретать эти знаки за свой счет.

Как бы то ни было, в конце 1915 года нагрудные знаки были изготовлены и вручены, по возможности, участниками экспедиции<sup>[499]</sup>. Но многие участники в связи с отъездом на фронт не только не получили положенных им наград, но даже и не знали о них.

И только в 1958 году Н. И. Евгенов обнаружил в архиве эти документы и разослал сведения о наградах всем известным ему участникам экспедиции: М. И. Акулинину, Г. Г. Гвоздецкому, И. П. Кириченко, А. И. Кирееву, В. Н. Лаптеву, Г. П. Леонтьеву, И. В. Пруссову, Л. М. Старокадомскому, И. Е. Филиппову, В. Г. Мизину. Таким образом, многим из них сведения о награде стали известны лишь спустя 40 лет.

Интересно отметить, что при знакомстве с многочисленными и разнообразными архивными материалами нам не попался ни один документ, где бы выражалось недовольство руководителей экспедиции действиями или поведением членов команды. И за пять лет плаваний, временами в очень тяжелых условиях, не было наложено ни одного дисциплинарного взыскания, во всяком случае, такого взыскания, о котором бы сохранился письменный документ. А это еще раз с наилучшей стороны характеризует кадры славной Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

В заключение хочется отметить добросовестность, честность и внимание, с которыми относился Б. А. Вилькицкий к защите интересов бывших участников расформированной в октябре 1915 года Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Почти до самых дней Октябрьской революции, занимаясь уже делами, далекими от экспедиции, он все же следил за судьбой своих бывших подчиненных, стараясь, чтобы их заслуги были вознаграждены наиболее полным образом. Примером такого отношения является рапорт Б. А. Вилькицкого в Главное гидрографическое управление по поводу задержки наградных кочегарам «Вайгача» П. А. Губину и Ф. А. Литвинову. Этот рапорт, написанный два

года спустя после окончания экспедиции, еще раз подчеркивает условия, в которых работали участники экспедиции, и особенно те, которые все время оставались на судах.

13 июня 1917 года Б. А. Вилькицкий, обращаясь к Главному гидрографическому управлению и требуя справедливого решения вопроса о выдаче наградных двум кочегарам «Вайгача», писал: «на зимовке... без отношения к окладам содержания, весь личный состав [экспедиции] распределялся по индивидуальным способностям и склонностям каждого для заведования теми или другими наблюдениями, научными приборами и специальными работами, связанными с оторванностью судов от портов и мастерских.

Главнейшие работы, вызванные зимовкой, все приспособления для научной работы и по приготовлению кораблей на зимовку были сделаны еще в 1914 году. А в полярную ночь и в холодные месяцы работы велись лишь постольку, поскольку вызывались санитарными требованиями во избежание цинги [за исключением, конечно, научно-исследовательских. – *Авт.*]. Интенсивные же работы по исправлению повреждений кораблей и по приготовлению механизмов к лету 1915 года велись уже с наступлением теплого времени, когда 40 человек из 100 ушли в сухопутную партию, и, таким образом, вся тяжесть огромной и в высшей степени ответственной работы легла на оставшуюся команду в 60 человек. Им же пришлось на своих плечах вынести борьбу со льдами при освобождении кораблей, когда при уменьшенном количестве людей, при сократившихся запасах топлива и провианта эта борьба за целостность кораблей определенно угрожала жизни всех участников экспедиции. Эти же оставшиеся 60 человек личного состава продолжали вести и все научные работы как на кораблях, так и по описи берега – на берегу»<sup>[500]</sup>.

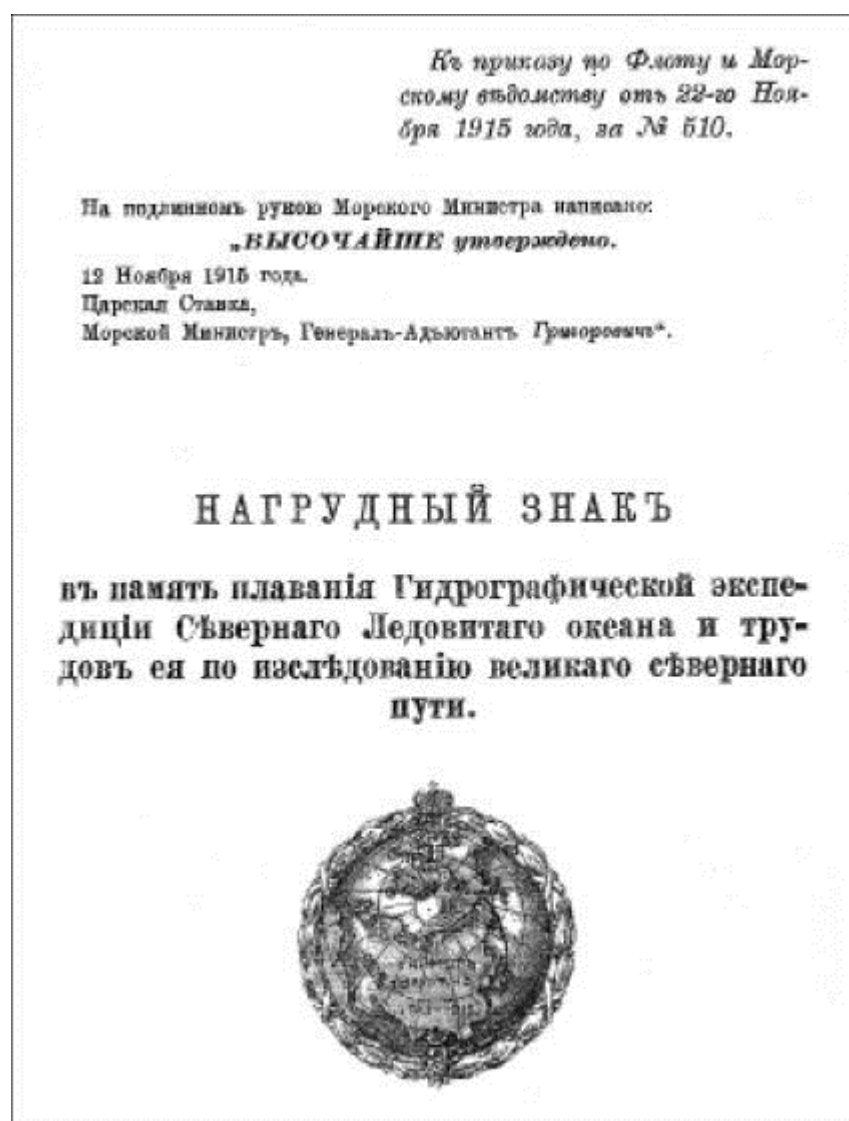


Рисунок нагрудного знака в память плавания Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и трудов ее по исследованию Великого Северного пути, опубликованный в Приказе по Флоту и Морскому ведомству № 510 от 22 ноября 1915 г.

Удалось ли Б. А. Вилькицкому добиться справедливого вознаграждения всех участников экспедиции, сказать трудно. Скорее всего – нет, так как военная судьба далеко раскидала людей.

\* \* \*

По-разному сложилась судьба участников экспедиции после окончания плавания 1914–1915 годов.

Геройски погибли в боях на русско-германском фронте бывший командир «Вайгача» К. В. Ломан, летчик Д. Н. Александров, вахтенный начальник В. Н. Гойнинген-Гюне и др.

В годы революции и Гражданской войны одни, не поняв исторической обстановки, стали на сторону врагов советской власти, влились в ряды махровых контрреволюционеров, заслужив тем самым бесславный конец и презрение народа. Таким оказался один из бывших организаторов экспедиции – отличный ученый и полярный исследователь, неплохой военачальник, но никуда не годный политик А. В. Колчак.

Другие участники экспедиции по разным причинам оказались за границей и остались там навсегда – Б. А. Вилькицкий, П. А. Новопашенный, Б. А. Нольде, Н. А. Транзе и др.

Третьи остались верными своей родине, своему народу и вместе со всей страной отдали все свои силы, знания и жизнь служению науке и развитию хозяйства – Э. Е. Арнгольд, И. П. Кириченко и др.

С первых же лет советской власти во главе научных и транспортных полярных экспедиций стали: бывший организатор всей Гидрографической экспедиции – Ф. А. Матисен, бывшие помощники начальника экспедиции – Б. В. Давыдов, Н. И. Евгенов, А. М. Лавров, К. К. Неупокоев. Во многих экспедициях принял участие Л. М. Старокадомский, выпустивший в 1946 году первое наиболее полное описание деятельности экспедиции.

Наконец, в советское время в полную силу развернулись способности бывших «нижних чинов». Например, фельдшер Г. Г. Гвоздецкий стал заслуженным врачом, телеграфист А. И. Киреев – видным радиоинженером, машинный содержатель В. Н. Лаптев – народным артистом РСФСР, трюмный старшина И. В. Пруссов – отличным хозяйственником. Бывший фельдшер В. Г. Мизин в 1971 году в Харькове издал книгу «В северных широтах», в которой описал плавания «Вайгача» в 1913–1915 годах.

Трудами русских моряков вписана славная страница в историю освоения и изучения Арктики. Имена участников экспедиции нанесены на географические карты Арктики и Антарктики. Память об их подвиге не изгладится никогда.

## **Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана. Краткая хроника событий (1909–1915)<sup>[501]</sup>**

### **1909 ГОД**

*24 сентября.* Транспорты «Таймыр» и «Вайгач» начали кампанию.

*27 октября.* Транспорты перешли из Санкт-Петербурга в Кронштадт.

*28 октября.* «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море и начали переход во Владивосток.

*30 октября.* Заход в Ревель.

*1 ноября.* Заход в Стокгольм.

*2 ноября.* Заход в Копенгаген.

*8 ноября.* Заход в Киль.

*11 ноября.* Во время сильного шторма в одном из котлов «Таймыра» открылась течь (из-за не замеченного вследствие качки понижения уровня воды в котле и обнажения стенок огневого ящика при крене). Из-за этого суда были вынуждены зайти в Роттердам.

*12 ноября.* Заход в Роттердам.

*13 ноября.* Заход в Гавр. Ремонт котла «Таймыра» (до 26 января 1910 г.).

### **1910 ГОД**

*4 февраля.* Заход в Алжир.

*15 февраля.* Заход в Порт-Саид. В командование «Таймыром» вступил капитан 2-го ранга А. А. Макалинский, сменивший капитана 2-го ранга Ф. А. Матисена.

*16 марта.* Заход в Джибути.

*8 апреля.* Заход в Коломбо.

*4 мая.* Заход в Сингапур.

*15 июня.* Заход в Шанхай.

*Июль.* Морским министром утверждена основная программа гидрографических работ экспедиции в восточной части Северного Ледовитого океана.

*3 июля.* Приход во Владивосток.

*17 августа.* Суда вышли в море в направлении мыса Дежнева.

*23 августа.* Заход в Петропавловск-Камчатский.

*31 августа.* Высочайше учреждена гидрографическая экспедиция «...для исследования Северного Ледовитого океана от Берингова пролива до устьев реки Лены».

*8 сентября.* «Таймыр» и «Вайгач» достигли района мыса Дежнева.

Произвели съемку Дежневского массива, начали морскую опись к западу от села Уэлен.

*14 сентября.* Суда встретили сплоченный труднопроходимый лед у мыса Инцова.

*21 сентября.* Экспедиция направилась во Владивосток.

*20 октября.* «Таймыр» и «Вайгач» пришли во Владивосток.

### 1911 ГОД

*22 июля.* «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море.

*5 августа.* Транспорт встал на якорь в бухте Эмма, где встретились с транспортом «Аргунь» (который снабдил их углем и пресной водой) и пароходом Добровольного флота «Колыма», совершавшим первый пробный рейс в устье одноименной реки из Владивостока.

*10 августа.* Суда вошли в Чукотское море.

Произвели опись побережья и промер глубин от Берингова пролива до мыса Медвежьего (устье Колымы).

*15 августа.* Впервые встретили льды.

*19 августа.* Транспорт пришли в Чаунскую бухту. «Таймыр» занялся ее обследованием, а «Вайгач» – гидрологическими работами.

*21 августа.* После завершения описи острова Айон «Таймыр» и «Вайгач» сели на мель у реки Большая Бараниха, но смогли сняться с нее (с «Таймыра» было откачено за борт 70 т пресной воды).

*22–24 августа.* Суда стояли у устья Колымы.

*1–2 сентября.* Ночью в районе мыса Биллингса «Таймыр» и «Вайгач» разделились. «Таймыр» пошел вдоль берега, выполняя астрономические наблюдения и занимаясь судовым промером, а «Вайгач» отправился к острову Врангеля с целью обследования его и прибрежных вод.

*3–4 сентября.* «Вайгач» стоял у мыса Фомы.

*5 сентября.* У восточных берегов острова Врангеля запускались воздушные змеи с метеорологическими приборами для производства наблюдений в приводном слое воздуха. Это знаменовало начало аэрологических исследований в Арктике.

*2–8 сентября.* «Таймыр» занимался уточнением и дополнением ранее выполненных гидрографических работ на участке от мыса Биллингса до мыса Дежнева.

*8 сентября.* «Таймыр» и «Вайгач» встретились на рейде Уэлена.

*11 сентября.* Транспорт стали на якорь в бухте Эмма.

*18 сентября.* «Вайгач» покинул бухту Эмма, отправившись к Новомариинску (Анадырю) для поисков шхуны «Северная Звезда» местного уездного начальника (которая вскоре самостоятельно пришла в бухту Эмма).

*26 сентября.* «Таймыр» вошел в Авачинскую бухту, куда несколько ранее пришел «Вайгач».

*15 октября.* Транспорт пришли во Владивосток.

### 1912 ГОД

*31 мая.* «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море.

*6 июня.* Заход в Петропавловск-Камчатский.

*10 июня.* Транспорт встал на якорь у устья реки Камчатки.

*18 июня.* «Таймыр» и «Вайгач» снялись с якоря и пошли вдоль побережья на север к мысу Африка, выполняя морскую опись (которая была закончена вечером того же дня).

*20 июня.* «Вайгач» отправился к Командорским островам, выполняя гидрологический разрез от мыса Африка до острова Беринга (подобные работы выполнялись впервые). Моряки посетили селение Никольское.

*23 июня.* Суда встретились у мыса Говена, куда «Таймыр» пришел от мыса Африка, где он занимался определением астрономического пункта.

*2 июля.* Транспорт пришли в бухту Эмма, где на следующий день начали принимать уголь и пресную воду с транспорта «Аргунь».

*8 июля.* Экспедиция продолжила движение к мысу Дежнева. Была произведена опись Медвежьих, Большого и Малого Ляховских (южный и западный берега), Столбового, Васильевского и Семеновского островов, а также побережья материка к западу от Колымы, у мысов Святой Нос, Буор-Хая до устья Лены.

*9 августа.* «Вайгач» пришел в бухту Тикси.

*13 августа.* Туда же пришел «Таймыр».

20–21 августа. Транспорт ожидали улучшения ледовой обстановки в районе Анабарской губы.

22 августа. Начальник экспедиции принял решение о возвращении во Владивосток.

23 августа. Суда потеряли друг друга. «Таймыр» продолжал следовать к востоку, а «Вайгач», лавируя среди льда, уклонился к северо-западу.

24 августа. Восстановилась радиосвязь. За это время «Вайгач» прошел около 100 миль в северо-западном направлении, и, по сообщению его командира, ледовая обстановка вполне допускала движение судна во льду. Эта информация ободрила начальника экспедиции, который решил идти на «Таймыре» вслед за «Вайгачом», на который он передал радиограмму: «Идем к вам, рандеву – мыс Челюскин».

26 августа. На «Вайгаче» было обнаружено повреждение корпуса в районе кормового угольного бункера. Туда стала интенсивно поступать забортная вода. В тот же день он достиг самой северной точки, находившейся на широте 76°09'.

27 августа. Оба судна встретились, и после совещания у начальника экспедиции было принято решение возвращаться во Владивосток.

9 сентября. «Таймыр» и «Вайгач» стали на якорь у селения Уэлен, с западной стороны мыса Дежнева.

11–14 сентября. Транспорт стояли в бухте Эмма, где пополнили запас пресной воды и произвели перебункеровку угля.

18 сентября. «Таймыр» прибыл в Петропавловск-Камчатский. В ночь на 19 сентября туда же пришел «Вайгач». Стоянка продолжалась 10 суток. За время нее были пополнены запасы угля, пресной воды, прочищены котлы, приведен в порядок внешний вид судов.

29 сентября. Транспорт покинули Авачинскую бухту и направились во Владивосток.

3 октября. Суда пережидали шторм за островом Рэбун (Япония).

10 октября. Транспорт пришли во Владивосток.

## 1913 ГОД

11 января – 28 февраля. Транспорт совместно с портовым ледоколом «Надежный» вели ледокольные работы во Владивостокском порту.

26 июня. «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море.

1 июля. Заход в Петропавловск-Камчатский.

7 июля. Транспорт пришли в бухту Эмма, где на следующий день начали принимать уголь и пресную воду с транспорта «Аргунь».

11 июля. С начальником экспедиции генерал-майором И. С. Сергеевым, отправившимся в этом году в море на транспорте «Вайгач», произошел удар (инсульт). Судовые врачи обоих транспортных после осмотра больного приняли решение о его эвакуации на берег.

13 июля. И. С. Сергеев сложил с себя полномочия начальника ГЭСЛО.

14 июля. «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Новомариинск, откуда была послана телеграмма в Главное гидрографическое управление. В ожидании ответа офицеры и команды судов знакомились с окрестностями и занимались рыбной ловлей. Также был проведен цикл наблюдений за колебанием уровня моря.

20 июля. Из Санкт-Петербурга пришла телеграмма с приказанием морского министра об официальной передаче руководства экспедицией капитану 2-го ранга Б. А. Вилькицкому. И. С. Сергеев должен был вернуться в Петропавловск-Камчатский на транспорте «Аргунь», а затем следовать во Владивосток. На следующий день «Таймыр» и «Вайгач» встретились с «Аргунью» в Анадырском лимане.

23 июля. Суда подошли к мысу Дежнева, где командой «Вайгача» был покрашен крест, установленный в 1910 г. в память о землепроходце С. Дежневем.

После этого «Вайгач» направился в район острова Врангеля для установления границы распространения льдов. 26 июля транспорт встретил первый лед, а в 50–60 милях от острова Врангеля транспорту пришлось повернуть в направлении мыса Северного, т. к. лед становился все более сплоченным, и 28 июля он подошел к мысу Биллингса. Далее он пошел к Медвежьим островам, но, встретив западнее меридиана Чаунской губы плотный лед, стал спускаться на юг, двигаясь к берегу острова Айон, а затем к острову Четырехстолбовому и далее к острову Крестовскому.

«Таймыр» первоначально пошел вдоль берега на запад, пытаясь осуществлять подъемы воздушных змеев с метеорографами, а затем, выполняя промерные работы, двигался вдоль побережья Чукотки и 28 июля подошел ко входу в Чаунскую губу, в районе которой находился до 2 августа.

3 августа. «Таймыр» и «Вайгач» встретились в районе Медвежьих островов. Далее они по отдельности направились к восточному берегу полуострова Таймыр. «Вайгач» шел вдоль берега по маршруту экспедиции прошлого года, а «Таймыр» выполнил гидрологический разрез, двигаясь к острову Новая Сибирь и острову Беннетта, а затем спустился на запад.

7 августа. Моряки «Таймыра» открыли неизвестный ранее остров, получивший название остров Генерала Вилькицкого.

10 августа. «Таймыр» и «Вайгач» встретились около острова Преображения, откуда пошли, выполняя съемку, на север.

13 августа. «Вайгач» сел на мель в Хатангском заливе. 15 августа он был снят «Таймыром».

15 августа. Суда вышли из Хатангского залива и пошли на север. «Вайгач» – к острову Андрея и островам Петра, а «Таймыр» – вдоль берега.

19 августа. «Таймыр» и «Вайгач» встретились в районе современных островов Комсомольской Правды, в 40 милях от мыса Челюскин. Оттуда они пошли к мысу Челюскин («Вайгач» – вдоль берега, мимо островов Локвуда, а «Таймыр» – мористее). К вечеру оба судна встали у кромки ледяного поля, которое они не могли преодолеть. Начальник экспедиции принял решение идти вдоль края льда на север с целью обогнуть поле и спуститься к берегам полуострова Таймыр.

20 августа. Открыт остров Цесаревича Алексея (впоследствии переименован в Малый Таймыр).

21 августа. Открыта неизвестная ранее земля (в настоящее время – остров Октябрьской Революции).

22 августа. На мысе (названном в честь Л. С. Берга) вновь открытой земли поднят российский национальный флаг.

24 августа. «Таймыр» и «Вайгач» вернулись к ледяному полю в районе мыса Челюскин.

26 августа. Доктор Л. М. Старокадомский с двумя членами команды «Таймыра» совершил экскурсию на остров Цесаревича Алексея, во время которой он обнаружил еще один остров, находившийся в 5–6 милях севернее (в 1914 г. назван островом Старокадомского).

28 августа. С целью определения протяженности сплошного льда с «Таймыра» к мысу Челюскин отправилась партия в составе лейтенанта А. М. Лаврова, доктора Л. М. Старокадомского и пяти матросов. Они не дошли около 400 м до мыса Челюскин, убедились в отсутствии «морской дороги» на запад и к вечеру 29 августа вернулись на «Таймыр».

30 августа. Начальник экспедиции провел совещание, на котором было принято решение сделать попытку пробиться на запад. За сутки работы транспорты прошли всего 5 миль.

31 августа. Экспедиция повернула в обратный путь. Курс был проложен севернее Новосибирских островов.

5 сентября. «Таймыр» и «Вайгач» подошли к острову Беннетта. Отсюда были забраны геологические коллекции, оставленные начальником Русской полярной экспедиции бароном Э. В. Толлем, и установлен памятный крест в честь него и его спутников.

9 сентября. «Таймыр» прошел с описью вдоль берегов острова, а затем оба судна двинулись дальше, взяв курс на остров Врангеля.

12 сентября. Не пробившись во льдах к острову Врангеля, транспорты вышли на чистую воду на меридиане Медвежьих островов. Во время постановки гидрологической и биологической станций в результате травм, полученных из-за попадания в барабаны лебедки, на «Таймыре» погиб кочегар В. С. Беляк (похоронен на северо-востоке Колючинской губы на косе, получившей позднее (как и прилегающая к ней лагуна) его имя).

16 сентября. «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Колючинскую губу. После похорон кочегара Беляка суда выполнили промер бухты.

22 сентября. Транспорты обогнули мыс Дежнева. До вечера 24 сентября продолжался сильный шторм.

27 сентября. С целью пополнения запасов угля, уменьшившихся из-за шторма и засорения котлов, транспорты зашли в американский поселок Сан-Майкл (St. Michael), где простояли до 6 октября.

16 октября. Транспорты пришли в Петропавловск-Камчатский, где простояли до 4 ноября.

12 ноября. Транспорты пришли во Владивосток.

## 1914 ГОД

24 июня. «Таймыр» и «Вайгач» вышли в море.

20 июля. Неудачная попытка испытания аэроплана в бухте Провидения.



21 июля. «Таймыр» вышел из бухты Провидения в порт Ном на Аляске, где начальник экспедиции должен был согласовать участие русских судов в мероприятиях по спасению американской экспедиции В. Стефансона. «Вайгач» отправился для выполнения гидрографических работ к мысу Дежнева. В Номе русские моряки узнали о начале Первой мировой войны.

24 июля. «Таймыр» встретился с «Вайгачом» и транспортом «Тобол» у мыса Дежнева. Было решено, что «Таймыр» отправится к устью Анадыря, с тем чтобы связаться по радиотелеграфу с Санкт-Петербургом, а «Вайгач» попытается пройти к острову Врангеля для спасения американской экспедиции (до 3 августа он пытался пробиться туда, но из-за сложной ледовой обстановки и заклинивания льядиной винта попытки оказались безуспешными).

29 июля. На «Таймыре» получена телеграмма от морского министра с приказанием продолжать работы экспедиции и пытаться пробиться на запад.

6 августа. «Таймыр» и «Вайгач» пришли в Колючинскую губу, где до 8 августа принимали с транспорта «Тобол» уголь и пресную воду.

11 августа. Суда разделились. «Таймыр» направился на север, в район предполагаемой «Земли Андреева», а «Вайгач» должен был направиться к острову Генерала Вилькицкого.

14 августа. С «Вайгача» открыли остров, получивший название в честь командира транспорта – П. А. Новопашенного (впоследствии переименован в остров Жохова). В это же время моряки «Таймыра» занялись описью острова Генерала Вилькицкого.

В ночь на 20 августа. Транспорты подошли к мысу Челюскин. Отсюда были продолжены работы по описанию с моря побережий Земли Императора Николая II, в частности, тогда еще неизвестного ее южного берега. Опись выполнялась «Вайгачом». Дальнейшему пути в Карское море мешали сплоченные льды, державшиеся при выходе из пролива на запад.

27 августа. «Таймыр» попал в сильное сжатие, находясь к западу от островов Фирнлея. Судно получило ряд повреждений и потеряло возможность управляться. На совещании, состоявшемся вечером, старший офицер Н. А. Транзе доложил начальнику экспедиции о том, что повторного сжатия судно может не выдержать. Не исключалась возможность высадки офицеров и команды на лед. К 29 августа закончили выгрузку на палубу провизии, необходимой для зимовки.

28 августа. Установлена радиосвязь с судном «Эклипс».

5 сентября. Начальник экспедиции провел на «Таймыре» совещание, на котором рассматривалась практическая возможность зимовки.

9–10 сентября. На «Таймыре» активно готовились к возможному оставлению судна.

18 сентября. «Таймыр» встал на зимовку в северной половине залива Толля, около залива Дика.

21 сентября. «Вайгач» встал на зимовку в 16 милях к северо-западу от «Таймыра».

## 1915 ГОД

7 января. Капитану «Эклипса» О. Свердрупу удалось установить связь с радиостанцией Югорский Шар, а через нее – с Петроградом.

17 января. Начальник экспедиции отправил в Главное гидрографическое управление телеграмму, в которой он сообщал о том, что планирует перевести часть людей (около 40 человек) на «Эклипс» (на случай второй зимовки).

16 февраля. На «Вайгаче» скончался лейтенант А. Н. Жохов.

2 марта. На «Вайгаче» скончался кочегар И. Е. Ладоничев.

14–18 апреля. Партия с «Таймыра» под руководством лейтенанта Н. И. Евгенова устроила на берегу продовольственный склад на пути предстоявшего перехода части членов экспедиции на «Эклипс». На северо-западном берегу полуострова Оскара был организован склад (куда было доставлено 640 кг груза). Затем Евгенов с кочегаром М. И. Акулининым прошел с маршрутной описью побережья от склада почти до мыса Медвежий Яр при входе в Таймырский залив. Этим были сомкнуты съемочные работы ГЭСЛО с работами Русской полярной экспедиции 1900–1902 гг.

16–29 апреля. Переход пешей партии норвежских моряков во главе с О. Свердрупом с «Эклипса» на «Таймыр».

6–22 мая. Переход пешей партии моряков «Таймыра» и «Вайгача» (4 офицера, фельдшер и 35 матросов и унтер-офицеров) на «Эклипс», стоявший у мыса Вильда (280 км).

19–29 мая. Поход в залив Гафнера, предпринятый с целью описи его берегов, под руководством лейтенантов Н. И. Евгенова и А. М. Лаврова.

22 июня. С «Эклипса» сообщили о смерти кочегара Г. Е. Мячина и о приходе Н. А. Бегичева со стадом (650 голов) северных оленей.

2 июля – 6 августа. Переход пешей партии моряков «Таймыра» и «Вайгача» от мыса Вильда до селения Гольчиха на правом берегу Енисея (около 1000 км). 23 августа к Гольчихе подошел «Вайгач» и принял на борт всех участников перехода.

4–9 июля. Санний поход в район мыса Могильного моряков с «Таймыра» под руководством лейтенантов Н. И. Евгенова и А. М. Лаврова с целью пополнения запасов склада, установки знака над астрономическим пунктом и выполнения описи берега.

26 июля. «Таймыр» и «Вайгач» освободились из льдов и продолжили плавание на запад.

29 июля. «Таймыр» сел на мель на подходе к проливу Матисена. На следующий день он снялся с нее с помощью «Вайгача».

16 августа. Вблизи островов Скотт-Гансена транспорты встретились с «Эклипсом», доставившим с Диксона уголь, привезенный по Енисею.

17 августа. Транспорты пришли на Диксон.

27 августа. «Таймыр» и «Вайгач» вышли в направлении Архангельска.

3 сентября. Транспорты пришли в Архангельск.

1 октября. ГЭСЛО официально расформирована.

## Офицеры Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1909–1915)

Фамилия, имя, отчество; годы жизни; основная информация о военно-морском образовании, последний чин	Информация о прохождении службы в составе ГЭСЛО, географических объектах, названных в честь офицера	Дальнейшая судьба
1. <b>Александров</b> Дмитрий Николаевич (Васильевич) (21.01.1877–10.06.1917). МИУ (1900). Подполковник (06.12.1912; 28.03.1913 переименован в инженер-механики, капитаны 2-го ранга).	<b>«Таймыр» (1914–1915).</b> Пом. нач. ГЭСЛО (21.04.1914–01.09.1915).	Командующий Морским ударным батальоном (Ревельским батальоном в составе 141-го пехотного Можайского полка), погиб в бою у деревни Золотая Горка, к юго-западу от Двинска.
2. <b>Анцев</b> Дмитрий Рейнгольдович (29.08.1883–1920 (?)). МК (1910). Старший лейтенант (06.12.1916).	<b>«Таймыр» (1914–1915).</b> ВН (14.05.1914–1915). Пом. нач. ГЭСЛО (24.03.1914–01.10.1915). Мыс на юге о-ва Большевик арх. Северная Земля.	В годы Гражданской войны участвовал в Белом движении – служил в ГЭСЛО. После захвата Архангельска частями Красной армии взят в плен. В августе 1920 г. находился в заключении.
3. <b>Арбнев</b> Николай Александрович (05.01.1881–29.10.1929). МК (1902), УОПП (1907). Капитан 1-го ранга (01.06.1917).	<b>«Вайгач» (1912–1913).</b> Пом. нач. ГЭСЛО (27.02.1912–07.04.1913). ВН, с оставл. в заним. должн. (07.05.1912).	Служил в РККФ. Расстрелян в Соловецком лагере особого назначения.

<sup>1</sup> Информация о должностных перемещениях в составе ГЭСЛО приведена по различным источникам, помимо указанных в списке литературы (вахтенные журналы «Таймыра» и «Вайгача», послужные списки офицеров, приказы по Флоту и Морскому ведомству и др.). В ряде случаев даты вступления в ту или иную должность могут отличаться от приведенных в других документах или публикациях. Например, в вахтенном журнале указано время прибытия на судно, а приказ о вступлении в должность обычно имеет более раннюю дату. Более подробные сведения о Б. А. Вилькицком, Б. В. Давыдове, Н. И. Евгенове, А. М. Лаврове, П. А. Новопащенко, Л. М. Старокадомском приведены в примечаниях к их работам, опубликованным в сборнике. Э. Е. Арнгольду и Н. А. Транзе посвящены отдельные статьи в данной книге, предваряющие публикацию их трудов.

4. <b>Арнгольд</b> Эдуард Егорович (19.09.1873–07.12.1920). ИВМА (1897). Коллежский советник (09.02.1915).	<b>«Вайгач» (1909–1915).</b> Судовой врач. О-в у вост. поб. о-ва Большевик арх. Северная Земля.	Будучи главным врачом Морского санатория в Ялте, расстрелян в период «красного террора» в Крыму.
5. <b>фон Ахт</b> Борис Дмитриевич (16.02.1880–?). МИУ (1902). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (06.12.1913).	<b>«Вайгач» (1909–1910).</b> Судовой инженер-механик.	Непосредственно наблюдающий по механической части за постройкой кораблей в Балтийском море (07.05.1913). Судьба после 1917 г. неизвестна.
6. <b>Брусилов</b> Георгий Львович (06.05.1884–1914 (?)). Мичман (21.02.1905; произведен из юнкеров флота). Лейтенант (29.03.1909).	<b>«Вайгач» (1909–1910), «Таймыр» (1910–1911).</b> ВН «Вайгача» (23.10.1909–14.08.1910), ВН «Таймыра» (14.08.1910–1911). Пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–27.02.1912). Ледниковый купол на о-ве Земля Георга арх. ЗФИ, нунатаки в Антарктиде (горы Принс-Чарльз).	В 1912 г. организовал и возглавил собственную полярную экспедицию на шхуне «Святая Анна» с целью сквозного прохода Северным морским путем с запада на восток, которая пропала без вести.
7. <b>Вейгелин</b> Георгий Евгеньевич (08.02.1886–01.1945). МК (1907), НМА (1914). Старший лейтенант (06.12.1915).	<b>«Таймыр» (1910).</b> ШО, ВН (13.08–20.11.1910).	Участвовал в Гражданской войне (в эстонском флоте и Северо-Западной армии). Эмигрировал, жил в Эстонии, затем в Германии. Пропал без вести (погиб) под Шреттебургом (Плоцком) в рядах Фольксштурма.
8. <b>Вилькицкий</b> Борис Андреевич (09.03.1885–06.03.1961). МК (1903). НМА (1908). Контр-адмирал (16.10.1919).	<b>«Таймыр» (1913–1915).</b> Командир, пом. нач. ГЭСЛО (07.04.1913–23.12.1915). Нач. ГЭСЛО (20.07.1913–01.10.1915). О-ва в зал. Терезы Клавенес; прол. между п-овом Таймыр и арх. Северная Земля.	Скончался в Бельгии.
9. <b>Гельшерт</b> Николай Александрович (24.01.1880–1920 (?)). Мичман (13.12.1904; произведен из юнкеров флота). Капитан 2-го ранга (28.07.1917).	<b>«Таймыр» (1909–1910), «Вайгач» (1910–1915).</b> ВН «Таймыра» (1909–12.08.1910). ВН (с 1913 – ст. оф.) «Вайгача» (1910–1915). Пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–01.10.1915).	После 1917 г. служил в РККФ. 04.1919 зачислен слушателем в МА. 25.11.1920 арестован органами ВЧК и, скорее всего, расстрелян.
10. <b>Гойнинген-Гюне</b> Владимир Николаевич (18.10.1891–21.10.1919). МК (1912). Лейтенант (06.12.1915).	<b>«Таймыр» (1913–1914).</b> И. д. РК, и. д. ШО (1913–1914). Пом. нач. ГЭСЛО (07.05.1913–10.02.1914).	После 1917 г. служил в РККФ. Погиб.
11. <b>Давыдов</b> Борис Владимирович (09.07.1883–30.09.1925). МК (1901). НМА (1908). Полковник Корпуса гидрографов (06.12.1915).	<b>«Таймыр» (1910–1913).</b> Командир (14.08.1910–16.05.1913). Пом. нач. ГЭСЛО (28.08.1910–25.03.1913). Мыс на сев.-вост. о-ва Большевик арх. Северная Земля; бухта о-ва Добрыня Никитич в гр. о-вов Пахтусова арх. Норденшельда; бухта на юж. бер. о-ва Врангеля; мыс и гора на побережье Татарского прол. Японского моря; мыс в Антарктиде (Земля Виктории); подводная гора в Тихом океане (район Курильских о-вов).	Скончался в Ленинграде.
12. <b>Евгенов</b> Николай Иванович (02.08.1888–13.05.1964). МК (1909). Старший лейтенант (28.09.1919).	<b>«Вайгач» (1913), «Таймыр» (1914–1915).</b> ВН «Вайгача» (1913). Ст. штурман «Таймыра», пом. нач. ГЭСЛО (07.05.1913–01.10.1915). Мыс на юго-вост. оконечности о-ва Большевик арх. Северная Земля (в 1939–1965 гг. – мыс Вайгач); бухта в зал. Седова на вост. бер. Сев. о-ва арх. Новая Земля; прол., отделяющий о-в Старокадомского от юго-вост. части о-ва Большевик; мыс в Антарктиде (Земля Виктории).	Скончался в Ленинграде.
13. <b>Жохов</b> Алексей Николаевич (26.02.1885–16.02.1915). МК (1905). Лейтенант (29.03.1909).	<b>«Таймыр» (1912–1914), «Вайгач» (1914–1915).</b> РК, ШО, и. д. ст. оф. «Таймыра» (1912–07.08.1914); ВН «Вайгача» (1914–1915), пом. нач. ГЭСЛО (04.04.1912–16.02.1915). О-в в гр. о-вов Де-Лонга (первоначально назван о-вом Новопашенного, в 1926 г. переименован в о-в Жохова); мыс на о-ве Комсомолец арх. Северная Земля (переименован в мыс Молотова, а затем – в мыс Арктический); озеро в бассейне р. Кельха (п-ов Таймыр).	Скончался во время экспедиции от уремии. Похоронен на мысе Могильном на берегу залива Дика на северном побережье Таймыра.

14. <b>Ильинский</b> Андрей Николаевич (24.11.1887–?). МИУ (1911). Инженер-механик, лейтенант (22.03.1915).	«Вайгач» (1914–1915). Судовой инженер-механик (18.04.1914–03.02.1916).	Служил в РККФ. Судьба после 1919 г. неизвестна.
15. <b>Кипарисов</b> Александр Никодимович (25.02.1887–?). Императорское московское техническое училище (1903). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (06.12.1915).	«Таймыр» (1909–1912). Судовой инженер-механик.	Портовый инженер-механик Архангельского порта (01.10.1915). Судьба после 1917 г. неизвестна.
16. <b>Клодт фон Юргенсбург</b> Георгий Александрович (27.03.1886–11.09.1940). МК (1905). Старший лейтенант (01.01.1915).	«Вайгач» (1909–1912). Ревизор, пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–27.02.1912).	В 1912–1916 гг. адъютант морского министра. Эмигрировал, скончался и похоронен в Берлине.
17. <b>Колчак</b> Александр Васильевич (04.11.1874–07.02.1920). МК (1894). Адмирал (18.11.1918).	«Вайгач» (1908–1910). Командир (29.05.1908–15.11.1910). О-в в Таймырском зал. (переименован в советское время в о-в Расторгуева; в 2005 г. историческое название восстановлено).	В 1918–1920 гг. – Верховный Правитель России. Расстрелян в Иркутске.
18. <b>Лавров</b> Алексей Модестович (17.02.1887–29.06.1942). МК (1908). Инженер, контр-адмирал (04.06.1940).	«Таймыр» (1911–1915). Ревизор, пом. нач. ГЭСЛО (21.03.1911–01.10.1915). Мыс бухты Гафнер-фьорд на сев.-зап. поб. Таймыра; мыс и о-в в юго-вост. части арх. Северная Земля; прол. между о-вами Галя, Вильчека, Сальм и о-вами Хохштеттера арх. ЗФИ, бухта в Антарктиде (Земля Уилкса).	Видный советский гидрограф. Скончался в эвакуации в Омске.
19. <b>Ломан</b> Константин Владимирович (31.03.1881–18.09.1917). МК (1901). Полковник Корпуса гидрографов (30.07.1916).	«Таймыр» (1909–1910), «Вайгач» (1911–1913). Ст. оф. «Таймыра» (1909–1910); командующий «Вайгачом», пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–18.03.1913).	С 02.09.1917 – командир батальона артиллерии Приморского фронта Морской крепости императора Петра Великого. Погиб при неудачной попытке потушить пожар в артпогребе на батарее м. Церель.
20. <b>Макалинский</b> Александр Александрович (26.11.1867–09.1945). МК (1888).	«Таймыр» (1910). Командир (05.03–23.08.1910).	Эмигрировал. Скончался в Париже.
21. <b>Матисен</b> Федор Андреевич (20.05.1872–26.12.1921). МК (1892). Капитан 1-го ранга (22.03.1915).	«Таймыр» (1908–1910). Командир (29.05.1908–04.03.1910). Мыс на о-ве Подкова в шхерах Минина; гора на о-ве Западный Шпицберген; прол. на юге арх. Норденшельда.	В 1919–1921 гг. возглавлял экспедицию по исследованию устья Лены и бухты Тикси. Умер от тифа в Иркутске.
22. <b>Минин</b> Александр Николаевич (22.10.1877–?). МК (1898). Капитан 2-го ранга (06.12.1912).	«Вайгач» (1909–1910). Старший офицер.	Судьба после 1917 г. неизвестна.
23. <b>Неупокоев</b> Константин Константинович (11.09.1884–19.01.1924). МК (1905). Старший лейтенант (06.12.1915).	«Вайгач» (1910–1915). ШО, ст. штурман, пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–05.10.1915). О-в в Гыданском зал.; мыс и лагуна на юго-зап. о-ва Большевик арх. Северная Земля; залив между зал. Русанова и Седова на вост. поб. Северного о-ва арх. Новая Земля; бухта на о-ве Преображения в море Лаптевых; банка в Енисейском зал. Карского моря; залив в Антарктиде (берег Принцессы Марты).	После 1917 г. продолжал гидрографические исследования. Скончался в Петрограде.
24. <b>Никольский</b> Александр Григорьевич (22.10.1892–?). МК (1912). Лейтенант (12.11.1915).	«Вайгач» (1913–1915). Ревизор, пом. нач. ГЭСЛО (07.05.1913–01.10.1915).	Эмигрировал. К 1937–1938 гг. жил в Нью-Йорке.
25. <b>фон Нилендер</b> Виктор Вильгельмович (12.02.1885–03.07.1968). МК (1904). Капитан 2-го ранга (30.07.1916).	«Таймыр» (1909–1913). Ревизор, штурман, старший офицер, временно командующий транспортом (1909–03.07.1914), пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–21.04.1914).	Участвовал в Белом движении на Северо-Западе России. Эмигрировал. Жил в Эстонии, с 1925 г. – в Бразилии, где и скончался.

26. <b>Новопашенный</b> Петр Алексеевич (06.03.1881–10.1950). МК (1902). НМА (1910). Капитан 1-го ранга (28.07.1917).	« <b>Вайгач</b> » (1913–1915). Командующий (с 18.03.1913, вступил в должность 08.05.1913), командир (12.12.1913–01.10.1915), пом. нач. ГЭСЛО (18.03.1913–01.10.1915). О-в в гр. о-вов Де-Лонга (в 1926 г. переименован в о-в Жохова); бухта о-ва Октябрьской Революции арх. Северная Земля (переименована в бухту Тройную).	Участвовал в Белом движении на Северо-Западе России. Эмигрировал. Жил в Германии. Скончался в пересыльном лагере в Орше.
27. <b>Нольде</b> Борис Александрович (27.05.1885–24.05.1936). МК (1905). Капитан 2-го ранга (1919–1920?).	« <b>Вайгач</b> » (1909–1910), « <b>Таймыр</b> » (1911–1912). ШО «Вайгача», ШО «Таймыра» (02.06.1911–1912), пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–12.03.1912). Губа в Восточно-Сибирском море, юго-восточнее мыса Шелагского.	Участвовал в Белом движении на Севере России. Эмигрировал. Жил в Англии, Франции, работал в Бельгийском Конго. Скончался в Брюсселе.
28. <b>Петерсен</b> Эрнест Эрнестович (29.04.1886–1928). МИУ (1907). Инженер-механик, лейтенант (произведен в капитаны в 1911 г., переименован 28.03.1913).	« <b>Вайгач</b> » (1912–1913). Судовой инженер-механик.	Эмигрировал. Скончался в Эфиопии.
29. <b>Пилкин</b> Алексей Константинович (17.03.1881–14.03.1960). МК (1902). Капитан 2-го ранга (06.12.1914).	« <b>Таймыр</b> » (1909–1910). Старший ШО (11.03.1909–14.08.1910).	Эмигрировал. Скончался в Ницце.
30. <b>Попп</b> Карл Карлович (26.09.1878–?). МИУ (1901). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (14.04.1913).	« <b>Вайгач</b> » (1910–1911). Судовой инженер-механик.	Судьба после 1917 г. неизвестна.
31. <b>Сахаров</b> Лев Валерианович (23.02.1884–27.02.1939). МК (1904). НМА (1910). Капитан 2-го ранга (10.04.1916).	« <b>Вайгач</b> » (1911–1912). ВН, пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–07.05.1913).	В 1918–1920 гг. служил в РККФ, затем бежал в Финляндию. Скончался в Чехословакии.
32. <b>Сергеев</b> Иван Семенович (14.06.1863 – 1919–1920(?)). МИУ (1881). Генерал-лейтенант Корпуса гидрографов в отставке (1914).	<b>Начальник ГЭСЛО</b> (02.11.1910–20.07.1913). Мыс и о-в на побережье зал. Петра Великого Японского моря; п-ов на севере о-ва Вайгач; мыс на побережье Восточно-Сибирского моря к западу от Медвежьих о-вов; мыс на п-ове Рыбачьем (Баренцево море).	Скончался в Петрограде.
33. <b>Старокадомский</b> Леонид Михайлович (27.03.1875–27.01.1962). ИВМА (1899). Коллежский советник (09.02.1915).	« <b>Таймыр</b> » (1909–1915). Судовой врач. О-в в море Лаптевых юго-вост. о-ва Большевик арх. Северная Земля.	Видный советский морской врач. Скончался в Москве.
34. <b>фон Транзе</b> Николай Александрович (06.02.1886–27.12.1960). МК (1905). Старший лейтенант (30.07.1916).	« <b>Таймыр</b> » (1912–1913), « <b>Вайгач</b> » (1914), « <b>Таймыр</b> » (1914–1915). ВН «Таймыра» (29.03.1912–07.02.1913), ВН «Вайгача» (до 07.08.1914), «Таймыра» (07.08.1914–01.10.1915), пом. нач. ГЭСЛО (27.02.1912–07.05.1913; 10.02.1914–01.10.1915). О-ва у юж. поб. арх. Сев. Земля.	Эмигрировал. Скончался в США.
35. <b>Фирфаров</b> Аркадий Гаврилович (03.03.1881–1937(?)). МИУ (1905). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (06.12.1916).	« <b>Таймыр</b> » (1913–1915). Судовой инженер-механик. Мыс на о-ве Малый Таймыр в море Лаптевых.	После 1917 г. остался в СССР. Скорее всего, репрессирован.

**СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

ВН – вахтенный начальник  
 ЗФИ – Земля Франца-Иосифа  
 ИВМА – Императорская военно-медицинская академия  
 МА – Морская академия (в период 1917–1922 гг.)  
 МИУ – Морское инженерное училище императора Николая I  
 МК – Морской корпус  
 НМА – Николаевская морская академия  
 РК – ротный командир  
 РККФ – Рабоче-крестьянский Красный флот  
 УОПП – Офицерский класс Учебного отряда подводного плавания  
 ШО – штурманский офицер

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Аветисов Г. П. Имена на карте Арктики. СПб., 2009.
2. Александров А. О. Вахтенные журналы воздушного плавания. Военно-морское воздухоплавание и военно-морская авиация в России. Несвоевременные мысли по поводу несвоевременной истории. Сводная летопись. Кн. 2. Зарождение и развитие военно-морской авиации в 1911–1914 годах. От воздухоплавательного парка до авиации Службы связи. Тетрадь 3. В полярных морях и на Дальнем Востоке. Планы, плавания, полеты. [СПб.], 2011. С. 84–85.
3. Волков С. В. Офицеры Флота и Морского ведомства. Опыт мартиролога. М., 2004.
4. Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах. СПб., 2013.
5. Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР в период Великой Отечественной и советско-японской войн (1941–1945). СПб., 2001.
6. Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг. М. – Феодосия, 2001.
7. Масленников Б. Морская карта рассказывает. М., 1986.
8. Отчет Главного гидрографического управления Морского министерства. СПб. – Пг., 1910–1915.
9. Пожарский А. М. Подводное плавание в России 1834–1918. Биографический справочник. СПб., 2011.
10. Попов С. В., Троицкий В. А. Топонимика морей Советской Арктики. Л., 1972.
11. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Издание Статистического отделения Главного Морского Штаба. Январское 1914 года. СПб., 1914.
12. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Издание Статистического отделения Главного Морского Штаба. Октябрьское 1914 года. Пг., 1914.
13. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства. Издание Статистического отделения Главного Морского Штаба. Исправлено по 11 апреля 1916 года. Пг., 1916.
14. Список старшинства офицерских чинов Флота и Морского ведомства. Часть I. Вошли все изменения по 19-й Сборник приказов 1917 года включительно. Издание Главного Управления по делам личного состава Флота. Пг., 1917.

**Благодарности**

Составитель выражает искреннюю признательность за помощь в работе, предоставленные материалы и поддержку: П. В. Боярскому, профессору, почетному полярнику, начальнику Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева (г. Москва); Н. Г. Демченко, руководителю Исторического фонда ДВМП (г. Владивосток); И. В. Домнину, заместителю директора Дома русского зарубежья им. Александра Солженицына по вопросам культурно-исторического наследия (г. Москва); А. Ю. Емелину, кандидату исторических наук, начальнику отдела информационного обеспечения и выставочной деятельности РГАВМФ, главному редактору альманаха «Корттик» (г. Санкт-Петербург); Даниэлю Искандерсу, коллекционеру (г. Таллин, Республика Эстония); А. С. Кручинину, заведующему отделом военно-исторического наследия Дома русского зарубежья им. Александра Солженицына (г. Москва); О. Н. Лукиной, члену Морского собрания Российского императорского флота в Париже; М. С. Нешкину, заместителю начальника отдела информационного обеспечения РГВИА (г. Москва); А. В. Плотто, историку Российского флота (г. Париж, Франция); А. Г. Черешне, кандидату исторических наук, главному специалисту РГАЭ (г. Москва); Н. А. Черкашину, писателю-маринисту, сделавшему очень много для увековечения памяти участников ГЭСЛО (г. Москва); В. С. Чукову, почетному полярнику, президенту Экспедиционного центра «Арктика»; А. В. Шмелеву, кандидату исторических наук, куратору Коллекции России и стран СНГ в Гуверовском архиве Стэнфордского университета (Калифорния, США).

Отдельно благодарю за постоянную помощь, участие и поддержку кандидата исторических наук Дарью Аркадьевну Тимохину.

## **Офицеры Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1909–1915)**

Фамилия, имя, отчество; годы жизни; основная информация о военно-морском образовании, последний чин	Информация о прохождении службы в составе ГЭСЛО, географических объектах, названных в честь офицера	Дальнейшая судьба
1. <b>Александров</b> Дмитрий Николаевич (Васильевич) (21.01.1877–10.06.1917). МИУ (1900). Подполковник (06.12.1912; 28.03.1913 переименован в инженер-механики, капитаны 2-го ранга).	<b>«Таймыр» (1914–1915).</b> Пом. нач. ГЭСЛО (21.04.1914–01.09.1915).	Командуя Морским ударным батальоном (Ревельским батальоном в составе 141-го пехотного Можайского полка), погиб в бою у деревни Золотая Горка, к юго-западу от Двинска.
2. <b>Анцев</b> Дмитрий Рейнгольдович (29.08.1883–1920 (?)). МК (1910). Старший лейтенант (06.12.1916).	<b>«Таймыр» (1914–1915).</b> ВН (14.05.1914–1915). Пом. нач. ГЭСЛО (24.03.1914–01.10.1915). Мыс на юге о-ва Большевик арх. Северная Земля.	В годы Гражданской войны участвовал в Белом движении – служил в ГЭСЛО. После захвата Архангельска частями Красной армии взят в плен. В августе 1920 г. находился в заключении.
3. <b>Арбенин</b> Николай Александрович (05.01.1881–29.10.1929). МК (1902), УОПП (1907). Капитан 1-го ранга (01.06.1917).	<b>«Вайгач» (1912–1913).</b> Пом. нач. ГЭСЛО (27.02.1912–07.04.1913). ВН, с оставл. в заним. должн. (07.05.1912).	Служил в РККФ. Расстрелян в Соловецком лагере особого назначения.

<sup>1</sup> Информация о должностных перемещениях в составе ГЭСЛО приведена по различным источникам, помимо указанных в списке литературы (вахтенные журналы «Таймыра» и «Вайгача», послужные списки офицеров, приказы по Флоту и Морскому ведомству и др.). В ряде случаев даты вступления в ту или иную должность могут отличаться от приведенных в других документах или публикациях. Например, в вахтенном журнале указано время прибытия на судно, а приказ о вступлении в должность обычно имеет более раннюю дату. Более подробные сведения о Б. А. Вилькицком, Б. В. Давыдове, Н. И. Евгенове, А. М. Лаврове, П. А. Новопащенко, Л. М. Старокадомском приведены в примечаниях к их работам, опубликованным в сборнике. Э. Е. Арнольд и Н. А. Транзе посвящены отдельные статьи в данной книге, предвещающие публикацию их трудов.

4. <b>Арнольд</b> Эдуард Егорович (19.09.1873–07.12.1920). ИВМА (1897). Коллежский советник (09.02.1915).	<b>«Вайгач» (1909–1915).</b> Судовой врач. О-в у вост. поб. о-ва Большевик арх. Северная Земля.	Будучи главным врачом Морского санатория в Ялте, расстрелян в период «красного террора» в Крыму.
5. <b>фон Ахт</b> Борис Дмитриевич (16.02.1880–?). МИУ (1902). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (06.12.1913).	<b>«Вайгач» (1909–1910).</b> Судовой инженер-механик.	Непосредственно наблюдающий по механической части за постройкой кораблей в Балтийском море (07.05.1913). Судьба после 1917 г. неизвестна.
6. <b>Брусилов</b> Георгий Львович (06.05.1884–1914 (?)). Мичман (21.02.1905; произведен из юнкеров флота). Лейтенант (29.03.1909).	<b>«Вайгач» (1909–1910), «Таймыр» (1910–1911).</b> ВН «Вайгача» (23.10.1909–14.08.1910), ВН «Таймыра» (14.08.1910–1911). Пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–27.02.1912). Ледниковый купол на о-ве Земля Георга арх. ЗФИ, нунатаки в Антарктиде (горы Принс-Чарльз).	В 1912 г. организовал и возглавил собственную полярную экспедицию на шхуне «Святая Анна» с целью сквозного прохода Северным морским путем с запада на восток, которая пропала без вести.
7. <b>Вейгелин</b> Георгий Евгеньевич (08.02.1886–01.1945). МК (1907), НМА (1914). Старший лейтенант (06.12.1915).	<b>«Таймыр» (1910).</b> ШО, ВН (13.08–20.11.1910).	Участвовал в Гражданской войне (в эстонском флоте и Северо-Западной армии). Эмигрировал, жил в Эстонии, затем в Германии. Пропал без вести (погиб) под Шреттебургом (Плоцком) в рядах Фольксштурма.
8. <b>Вилькицкий</b> Борис Андреевич (09.03.1885–06.03.1961). МК (1903). НМА (1908). Контр-адмирал (16.10.1919).	<b>«Таймыр» (1913–1915).</b> Командир, пом. нач. ГЭСЛО (07.04.1913–23.12.1915). Нач. ГЭСЛО (20.07.1913–01.10.1915). О-ва в зал. Терезы Клавенес; прол. между п-овом Таймыр и арх. Северная Земля.	Скончался в Бельгии.
9. <b>Гельшерт</b> Николай Александрович (24.01.1880–1920 (?)). Мичман (13.12.1904; произведен из юнкеров флота). Капитан 2-го ранга (28.07.1917).	<b>«Таймыр» (1909–1910), «Вайгач» (1910–1915).</b> ВН «Таймыра» (1909–12.08.1910). ВН (с 1913 – ст. оф.) «Вайгача» (1910–1915). Пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–01.10.1915).	После 1917 г. служил в РККФ. 04.1919 зачислен слушателем в МА. 25.11.1920 арестован органами ВЧК и, скорее всего, расстрелян.

10. <b>Гойнинген-Гюне</b> Владимир Николаевич (18.10.1891–21.10.1919). МК (1912). Лейтенант (06.12.1915).	«Таймыр» (1913–1914). И. д. РК, и. д. ШО (1913–1914). Пом. нач. ГЭСЛО (07.05.1913–10.02.1914).	После 1917 г. служил в РККФ. Погиб.
11. <b>Давыдов</b> Борис Владимирович (09.07.1883–30.09.1925). МК (1901). НМА (1908). Полковник Корпуса гидрографов (06.12.1915).	«Таймыр» (1910–1913). Командир (14.08.1910–16.05.1913). Пом. нач. ГЭСЛО (28.08.1910–25.03.1913). Мыс на сев.-вост. о-ва Большевик арх. Северная Земля; бухта о-ва Добрыня Никитич в гр. о-вов Пахтусова арх. Норденшельда; бухта на юж. бер. о-ва Врангеля; мыс и гора на побережье Татарского прол. Японского моря; мыс в Антарктиде (Земля Виктории); подводная гора в Тихом океане (район Курильских о-вов).	Скончался в Ленинграде.
12. <b>Евгенов</b> Николай Иванович (02.08.1888–13.05.1964). МК (1909). Старший лейтенант (28.09.1919).	«Вайгач» (1913), «Таймыр» (1914–1915). ВН «Вайгача» (1913). Ст. штурман «Таймыра», пом. нач. ГЭСЛО (07.05.1913–01.10.1915). Мыс на юго-вост. оконечности о-ва Большевик арх. Северная Земля (в 1939–1965 гг. – мыс Вайгач); бухта в зал. Седова на вост. бер. Сев. о-ва арх. Новая Земля; прол., отделяющий о-в Старокадомского от юго-вост. части о-ва Большевик; мыс в Антарктиде (Земля Виктории).	Скончался в Ленинграде.
13. <b>Жохов</b> Алексей Николаевич (26.02.1885–16.02.1915). МК (1905). Лейтенант (29.03.1909).	«Таймыр» (1912–1914), «Вайгач» (1914–1915). РК, ШО, и. д. ст. оф. «Таймыра» (1912–07.08.1914); ВН «Вайгача» (1914–1915), пом. нач. ГЭСЛО (04.04.1912–16.02.1915). О-в в гр. о-вов Де-Лонга (первоначально назван о-вом Новопашенного, в 1926 г. переименован в о-в Жохова); мыс на о-ве Комсомолец арх. Северная Земля (переименован в мыс Молотова, а затем – в мыс Арктический); озеро в бассейне р. Кельха (п-ов Таймыр).	Скончался во время экспедиции от уремии. Похоронен на мысе Могильном на берегу залива Дика на северном побережье Таймыра.

14. <b>Ильинский</b> Андрей Николаевич (24.11.1887–?). МИУ (1911). Инженер-механик, лейтенант (22.03.1915).	«Вайгач» (1914–1915). Судовой инженер-механик (18.04.1914–03.02.1916).	Служил в РККФ. Судьба после 1919 г. неизвестна.
15. <b>Кипарисов</b> Александр Никодимович (25.02.1887–?). Императорское московское техническое училище (1903). Инженер-механик, капитан 2-го ранга (06.12.1915).	«Таймыр» (1909–1912). Судовой инженер-механик.	Портовый инженер-механик Архангельского порта (01.10.1915). Судьба после 1917 г. неизвестна.
16. <b>Клодт фон Юргенсбург</b> Георгий Александрович (27.03.1886–11.09.1940). МК (1905). Старший лейтенант (01.01.1915).	«Вайгач» (1909–1912). Ревизор, пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–27.02.1912).	В 1912–1916 гг. адъютант морского министра. Эмигрировал, скончался и похоронен в Берлине.
17. <b>Колчак</b> Александр Васильевич (04.11.1874–07.02.1920). МК (1894). Адмирал (18.11.1918).	«Вайгач» (1908–1910). Командир (29.05.1908–15.11.1910). О-в в Таймырском зал. (переименован в советское время в о-в Расторгуева; в 2005 г. историческое название восстановлено).	В 1918–1920 гг. – Верховный Правитель России. Расстрелян в Иркутске.
18. <b>Лавров</b> Алексей Модестович (17.02.1887–29.06.1942). МК (1908). Инженер, контр-адмирал (04.06.1940).	«Таймыр» (1911–1915). Ревизор, пом. нач. ГЭСЛО (21.03.1911–01.10.1915). Мыс бухты Гафнер-фьорд на сев.-зап. поб. Таймыра; мыс и о-в в юго-вост. части арх. Северная Земля; прол. между о-вами Галя, Вильчека, Сальм и о-вами Хохштеттера арх. ЗФИ, бухта в Антарктиде (Земля Уилкса).	Видный советский гидрограф. Скончался в эвакуации в Омске.
19. <b>Ломан</b> Константин Владимирович (31.03.1881–18.09.1917). МК (1901). Полковник Корпуса гидрографов (30.07.1916).	«Таймыр» (1909–1910), «Вайгач» (1911–1913). Ст. оф. «Таймыра» (1909–1910); командующий «Вайгачом», пом. нач. ГЭСЛО (14.02.1911–18.03.1913).	С 02.09.1917 – командир батальона артиллерии Приморского фронта Морской крепости императора Петра Великого. Погиб при неудачной попытке потушить пожар в артпогребе на батарее м. Церель.