ДВ91
А84

ЭР00945

Арнольд
Эдуард-Николай
Егорович
(1873-1918) - доктор
о нем -
в интернете с
...но.

618665

ДВГНБ

ЭР00945

91
04-84
ДВ 91
А84

Э. АРНГОЛЬД

ПО ЗАВЕТНОМУ ПУТИ

ВОСПОМИНАНИЯ О ПОЛЯРНЫХ ПЛАВАНИЯХ И ОТКРЫТИЯХ НА ЛЕДОКОЛАХ „ТАЙМЫР" И „ВАЙГАЧ" В ЭКСПЕДИЦИЯХ 1910—1915 гг.

ДВГНБ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
М. С. БОДНАРСКОГО

ОБЛОЖКА
А. ЩЕРБАКОВА

Союза Сельскохоз
БИБЛИОТЕКА
и Лесных Рабочих
Хабаровск. краевая
БИБЛИОТЕКА
ДВ
государственная
научная библиотека

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА ★ 1929 ★ ЛЕНИНГРАД

ЭР00945

О Т П Е Ч А Т А Н О
в 1-й Образцовой типографии
Гиза. Москва, Пятницкая, 71.
Главлит А-31903. Д. 31. Гиз 29322.
Заказ 3386. Тираж 7000 экз.

ДВГНБ

ЭР00945

Союз Сельскохоз
БИБЛИОТЕКА
и Лесных Кооп.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Доктор Эдуард Егорович Аргольд, 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" [1]), 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 объ-

[1]) Д-р Л. Старокадомский, Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. Изд. редакции „Морского сборника". Петр. 1915 г., 72 стр. + 1 карта.

ЭР00945

ясняется, вероятно, военным временем, на которое выпало ее окончание.

Д-р Аргольд 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. Аргольд, вдовы покойного Эдуарда Егоровича.

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

ЭР00945

является, до некоторой степени, коллективным трудом: материал и первоначальная обработка, т. е. основа книги, принадлежит всецело самому доктору Э. Е. Аргольду, предварительное оформление материала в виде книги — В. Н. Хомутову и окончательная отделка и правка — мне.

Печатая 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 Аргольд 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 и географической картой.

М. БОДНАРСКИЙ.

Москва
23 августа 1928 г.

РВНР

ЭР00945

ДВГНБ

ЭР00945

ВВЕДЕНИЕ

Содержанием настоящей книги служит один из важнейших эпизодов из истории колоссальных усилий человечества к открытию сообщения между Атлантическим и Великим 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 Аргольд и которая описана в этой книге, необходимо, хоть вкратце, познакомиться с историей вопроса в целом. Кроме того, прочтя этот вводный очерк, дальнейшее чтение книги сделается более интересным и сознательным, так как 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 басно-

ЭР00945

словными богатствами, о которых так заманчиво повествовал в XIII в. венецианец Марко Поло, первый 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 Таймыром 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 мало изученной, совершенно необорудованной и мало посещается [1]).

[1]) 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.

ЭР00945

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 отношениях. Результатом самой первой из них, состоявшей из трех судов, под начальством Ю. Уилльби (sir Hugh Willoughby) в 1553 г., была гибель двух судов со всем экипажем и самим Уилльби. 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 Стефана Бурро (St. Burrough), обогатившая науку сведениями о неизвестном дотоле в Европе народе — самоедах, которых Бурро встретил на острове Вайгаче 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

ЭР00945

(1594 г.) 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 заключать из того, что после второй экспедиции оно назначило огромную по тому времени премию в 25 тысяч гульденов тому лицу или государству, которое разрешит задачу.

Одно из самых важных в научном отношении плаваний совершила третья голландская экспедиция 1596 г.

ЭР00945

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 западно-европейцев 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 цынгой, 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 (Берен) и Шпицберген [1]).

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.

---

[1]) 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.

ЦВГНБ

ЭР00945

XVIII век и большая часть XIX 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 Восточно-сибирском побережьи Северного Ледовитого океана (Елисей Буза, Иван Постников, Михаил Стадухин и др.). Самым блестящим предприятием казацкой исследовательско-географической деятельности было плавание Семена Дежнева из устья р. Колымы на восток, вдоль берега Азии, для отыскания р. Анадырь. Результатом этой экспедиции, длившейся с 1647 до 1662 г., было: 1) открытие пролива, впоследствии названного Куком, по неведению о подвиге Дежнева, Берингом; 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 в Камчатку геодезистов Еврейнова 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, а и Великий северный морской путь в целом. В пункте 3-м инструкции имеются слова: „...искать, где оная (Азия) сошлась с Америкой: и чтобы доехать до какого города европейских владений..." Беринг, вернувшись из экспедиции

ЭР00945

в Петербург в 1730 г., не застал уже Петра в живых. Он привез определенный ответ, что „нельзя Азии соединяться с Америкою", 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 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 [1]). Участники Великой северной экспедиции, из которых многие погибли, много потрудились над выполнением заданий; читая подробное описание этой экспедиции [2]), 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 с знаменитейшими путешественниками-исследователями всех времен и народов. Результатом работ Великой северной экспедиции была съемка и опись северного берега России от Архангельска до Шелагского

[1]) Только один 5-й отряд и известен в истории землеведения под названием „Второй камчатской экспедиции".

[2]) 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.

ЭР00945

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 условиями плавания по нему на огромном протяжении. Осталось необследованным пространство от Шелагского мыса до Берингова пролива, выполненное только долго спустя Ф. П. Врангелем. Полученные результаты свидетельствуют, что это было беспримерное в истории землеведения предприятие. По количеству участников (около 600 человек), огромности денежных затрат (свыше 360 тыс. рублей) [1]), 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.

---

[1]) Не считая огромных натуральных повинностей жителей Сибири.

ЭР00945

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. Этого приема продолжали держаться и впоследствии. В первую очередь обратили свое внимание на исследование западной, исходной части Северо-восточного прохода (проливы между Баренцовым 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 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 Баренцова моря, которое он посещал и исследовал. Плодом плаваний Пахтусова в 1832—1833 гг. и в 1834—1835 гг., который, по признанию самого Норденшильда, „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

ЭР00945

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 р. Яны и перезимовав здесь, на следующее лето он обошел Святой Нос, открыл гористый остров и опять зазимовал в устьи 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 пуститься 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 р. 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.

ЭР00945

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, напр., 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. Ново-Сибирских островов и т. п.

Все бывшие до сих пор попытки 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 Джемсу Куку, который прошел вдоль северо-восточного берега Азии от Берингова пролива до мыса Северного (м. Иркапий) 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 была опись устья Колымы, островов Диомида и св. Лаврентия, побере-

ГБЛ

1926.
6785/1

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ЭР00945

жий Берингова моря и прекрасное описание нравов туземцев.

При Александре I граф Румянцев очень интересовался вопросом о Великом северном морском пути и снарядил три последовательных экспедиции: в 1806 г.— Поспелова и Лудлова на Новую Землю, в 1809 г.— Геденстрема к Ново-Сибирскому 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 Ново-Сибирского 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 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

ЭР00945

дело описи северного берега Азии, не вполне законченное Великой северной экспедицией. Съемками 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.

В половине XIX в. 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 разрешению этого вопроса, интересовавшего мир четыре столетия.

В 1860 г. вышла из Печоры на Енисей экспедиция Павла фон-Крузенштерна [1]) на шкуне „Ермак". Экспедиция не увенчалась успехом; экипаж вынужден был покинуть шкуну и спасаться 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.

---

[1]) Внук первого русского кругосветного мореплавателя, Ивана Федоровича Крузенштерна.

ЭР00945

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 Эллинг 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 [1]). В следующем году он же в одно лето дважды побывал у Ямала и затем, обогнув с севера Новую Землю, вернулся в Норвегию. 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 Юлия 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

---

[1]) В том же 1869 г. пересек Карское море и побывал у Ямала и англичанин Джон Паллизер.

ЭР00945

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 Норденшильд (Nordenskjöld) 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.

Разрешив вопрос о Северном морском пути, Норденшильд задумал попытаться решить проблему и Великого северного морского пути. 22 июля 1878 г. экспедиция под начальством Норденшильда вышла из шведской гавани Карлскроны на паровой яхте „Вега", а 20 июля 1879 г. она уже обогнула мыс Дежнев и вошла в Берингов пролив. Таким образом и Великий северный морской путь был открыт Норденшильдом. Правда, ему не удалось этого сделать в одну навигацию, а пришлось зазимовать 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

ЭР00945

стран Азии, о туземцах крайнего севера Азии и т. п., что в значительной мере облегчило последующие плавания по этому же пути.

После Норденшильда за мысом Челюскиным побывали еще только 4 экспедиции: две норвежских и две русских. Первая из них, знаменитая экспедиция норвежского профессора Фритьофа 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 в. 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 Ново-Сибирского архипелага и быть пронесенным вблизи северного полюса вместе с 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 $^3/_4$ 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 много способствовала дальнейшим успехам в этой области.

Следующей была русская экспедиция геолога Эдуарда Толля, отправившаяся в 1901 г. на яхте „Заря"

ЭР00945

к Ново-Сибирскому 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. Аргольда. Ей удалось в 1914—1915 г. 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 чел.), но обе они пропали без вести, спаслись только двое из экипажа Брусилова, покинувшие судно и пришедшие по льду на землю Франца Иосифа.

ДВГНБ

ЭР00945

ДВГНБ

ЭР00945

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 [1]) 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 рельс. После Русско-японской войны и, главным образом, после исполненного трудностей и лишений так трагически окончившегося похода эскадры адмирала Рождественского 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 практиче-

[1]) Комитет Сибирской ж. д был учрежден 24 февраля 1893 г. *Ред.*

ЭР00945

ское 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 Енисея 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" и постановлено было 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 одно-метровый 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 ватер-линии 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 10000 миль. Корпус судна стальной с усиленной прочности палубами. Поперечными и продольными переборками весь корабль разделен на тридцать пять 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, общеле-

ЭР00945

докольного 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 полторы тонны и кормовая в две 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 динамомашин, работающих одна паром, а другая от нефтяного двигателя. В случае зимовки для экономии топлива и пиронафта 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

ЭР00945

больших трюма для провизии, в которых помещался двухгодовой 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 смен 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. Уменье 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 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,

ДВГНБ

ЭР00945

имелись приспособления для собирания геологических, ботанических и зоологических коллекций на берегу. Для охоты на птиц и зверей имелись двухствольные ружья центрального боя, несколько ружей системы Браунинг, маузеры, винчестеры, 3-линейные винтовки кавалерийского образца, обычное вооружение флотских команд, и револьверы системы Наган. Сами корабли были снабжены двумя 47 *мм*, двумя 37 *мм* 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° 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° на борт, однако весьма легко подвергались качке при сравнительно небольшой волне, которая для судов другой конструкции была бы почти незаметна.

ЭР00945

Для плавающих это свойство было весьма неприятно, и стремительные размахи корабля, даже от 10° до 20°, 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 6 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.

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.

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, так как 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, так как на сравнительно большом

ЭР00945

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. Норденшильд, 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, так как 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, так как, живя у чукчей около двух недель, он никак не мог переправиться на

ЭР00945

другой континент. 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 северовосточную окраину, причем, не к чести их будь сказано, они занимались не только 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. четыреста 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, так как в течение целой недели мы не могли дождаться 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 густый лед, повалил хлопьями

ЭР00945

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, инте-

ЭР00945

ресуясь 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 кабельтовов 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 водою 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 попадаются, то они спокойно идут дальше. При нахождении же их в большом коли-

ЭР00945



Ледокол „Таймыр" во владивостокском доке

ЭР00945

честве 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.

ЭР00945

Оседлые чукчи главным образом занимаются охотой на белых медведей, песцов, моржей и даже китов. Они великолепные моряки и на своих легких байдарах, сделанных из моржевой 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. Название двух рек, Большая и Малая Чукочья, впадающих с западной стороны в устье Колымы, заставляет 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 северо-американским 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 итти 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

ЭР00945

наших охотников заставляли их нырять в воду. Полоса льдов оказалась небольшою, и мы через два часа вышли на чистую воду. Нужно заметить, что, в смысле скопления пловучих льдов, мыс Северный считается одним из самых неблагоприятных пунктов восточной части Северного Ледовитого океана, так как 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 доходила до + 8° *R*, падая по ночам до + 3° и 4°. 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

ЭР00945

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 „Вайгачем", 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 час. вечера. Уже с 4 час. дня, на расстоянии 100 километров от устья, вода стала преснеть, а температура ее подыматься. К сожалению, в самую Колыму войти нам не удалось, так как 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 г.), сделал промер устья Колымы, но, за недостатком времени, не успел точно обследовать фарватер и поставить достаточное количество знаков, поэтому мы и не рискнули итти со своими кораблями туда.

Колыма, так же как и Индигирка, берет свое начало в Становом хребте и течет на протяжении 1 600 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 громад-

ЭР00945

ной 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[1]). Во время стоянки вблизи устья Колымы несколько человек с „Вайгача" отправились на моторном катере в устье Колымы, чтобы проверить фарватер, так как на следующий год предполагалось отправить туда пароход с грузом из Владивостока. Кроме того, намеревались произвести сбор зоологических и ботанических коллек-

---

[1]) 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. *Прим. ред.*

ЭР00945

ций на берегу. Путешествие это было сопряжено с большими неприятностями; некоторые поставленные Седовым знаки были повидимому снесены, кроме того, благодаря движению льдов и наносам, фарватер изменился. Туда мы еще добрались сравнительно благополучно, так как 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 $+1, +2°$ *R*.

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,— повидимому, это потомки русских ссыльных, вступавших в браки с чукчанками или колымскими казачками, а затем, отбыв срок свой 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

ДВГНБ

ЭР00945

капканами и сетями, белых медведей бьют рогатинами, так как 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 нижне-колымских купцов или начальства в лице казачьего урядника. Купцы обманывали их во всем, променивая 400 граммов кирпичного чаю на шкуру белого песца, 800—1 200 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 свою долголетнюю жизнь он впервые видит добрых людей. Несмотря на свою бедность, вернее нищету, они настояли, чтобы мы выпили у них чаю, 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, так как 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

ЭР00945

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.



Научные наблюдения

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 обследова-

ЭР00945

ния 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, так как 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 сороковых годах 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.

ЭР00945

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. На сколько 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 году 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, так как 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 итти вдоль берега, а две другие на самый остров. В одной из

ЭР00945

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 [1]). Этим исчерпывались все существовавшие до нашей экспедиции сведения о Земле Врангеля.

1 сентября в 8 ч. 45 м. 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, так как было известно, что льды редко допускают приблизиться к его берегам.

Ввиду того, что на этом пути никогда еще не производилось никаких гидро-биологических исследований моря, мы решили через каждые 30 миль делать полную гидрологическую станцию. Окончив благополучно первую станцию около 1 часа ночи, мы продолжали наш путь на север. С каждым оборотом винта сердце билось все сильнее и сильнее; хотелось поскорее увидеть

---

[1]) Это неверно. Экспедиция „Роджерса" заметила на Земле Врангеля следы людей и нашла флагшток 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 „Жаннетты". На обратном пути, к сожалению, „Роджерс" постигло несчастье: он сгорел в бухте св. Лаврентия. Экипаж с трудом спасся на берег и вернулся на родину, потеряв всего одного человека. *Прим. ред.*

ЭР00945

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 встречавшихся 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 час. утра лед стал редеть, а в 5 час. 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 час. 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 суета 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 2 *м* 45 *см*, а другого 2 *м* 55 *см*. Сняв с них шкуры, мы уже вечером за ужином с большим удовольствием

ДВГНБ

ЭР00945

ели медвежьи бифштексы, так как 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.

Однакоже 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.

Окончив свои работы, в 3 час. 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 было выгравировано по-русски и по-английски: год, месяц и число нашего посещения острова. 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

ДВГНБ

ЭР00945

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 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 итти в Александровск на Мурмане.

ДВГНБ

ЭР00945

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 года 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 года. Экипажу, как известно, удалось пройти пешком, таща за собой сани и шлюпки, а затем на шлюпках к острову Беннетта, оттуда же к Ново-Сибирским 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 чел. попал 17 сентября в один из самых западных протоков Лены, причем нужно заметить, что де-Лонг намеренно пошел к этому протоку, так как на английской карте

ЭР00945

в этом месте был отмечен „light house", т. е. маяк. К сожалению, это была ошибка в переводе. Действительно на русских картах времен Великой северной экспедиции там значится маяк, но на сибирском побережьи 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". Трупы несчастных были найдены 23 марта 1882 г. и погребены на берегу одного из рукавов дельты.

Программа работ текущего 1912 г. состояла в описи берега и исследованиях моря от Колыма до Лены, описи Медвежьих островов, Ново-Сибирских 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 побережьи 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 $5^1/_2$ суток при тихой погоде, но зато в сплошном тумане.

ЭР00945

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 восьмидесяти милях от Дежнева, и другой раз, как и в прошлом году, у мыса Северного. Проходя мыс Северный 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 + 10° R, льдов не было видно нигде. Медвежьи острова представляют из себя небольшой архипелаг, состоящий из 5 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 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, при-

ЭР00945

нуждены были остановиться, так как глубина упала до 6 метров, и приближаться к нему было уже рисковано. 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 Ново-Сибирским 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 Ново-Сибирских 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 толщиною, 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.

ЭР00945

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 Нового Сибирского 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 Ново-Сибирскими 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 разговориться 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.

ЭР00945

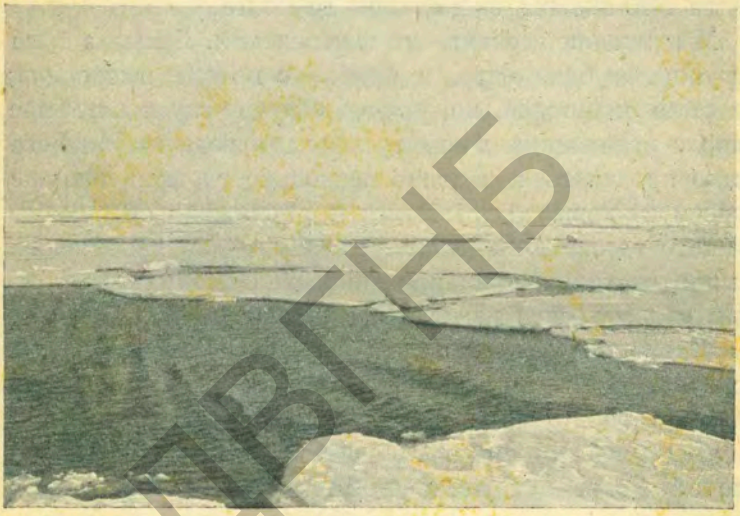
Наш корабль посетил их староста. Единственное что он мог сказать по-русски — „я тунгусский князь". На нем были две русские серебряные медали за усердие и одна золотая Северо-американских соединенных штатов. В карманах у него были грамоты на медали, из которых мы узнали, что они ему пожалованы за оказание помощи экипажу погибшего американского судна „Жаннетта" экспедиции де-Лонга.

Мы решили угостить его шампанским. Бутылка была откупорена близ него, и пробка с шумом выскочила; он было испугался, но, увидев 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, так как съедается бродячими 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 Оленека. 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 юкагиров, омоков (почти уже вымерших) и некоторые другие племена. Кроме охоты на зверя и оленеводства, несметные рыбные богатства приносит

ЭР00945

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 осет-



Плавучий лед

ров, 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 1 600 тонн осетровой и лососевой рыбы, и все это пропадает совершенно зря.

Ледокол „Таймыр", окончив свои работы вдоль материка, пришел к устью Лены 13 августа, и через день оба корабля пошли к мысу Челюскину, самой северной

ЭР00945

оконечности Азии. В полдень 17 августа, когда мы пересекли 75° сев. шир., нигде не было видно льда, но с 5 часов вечера начал показываться мелкораздробленный лед, а к 7 часам уже вошли в довольно густую полосу пловучего льда. Хотя ледоколы могли свободно итти во льду, но начальник экспедиции, желая выйти на чистую воду, стал обходить его с юга, так как рассчитывал найти полынью под берегом, сообразуясь с указаниями Нансена и Норденшильда. 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 имеющеюся у нас морской картой Таймырского полуострова, правда, составленной еще в 1740 г. Великой северной экспедицией, не приходилось больше считаться, так как по ней выходило, что мы уже давно плыли по земле. Как выяснилось впоследствии, восточный берег Таймырского полуострова был занесен на 2° неверно.

С 19 по 24 августа продолжались поиски чистой воды, пока, наконец, не была усмотрена „Вайгачем" полынья, ведущая на северо-запад, по которой можно было довольно свободно двигаться в желательном направлении к мысу Челюскина. 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° 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 5-метровой глубине, имея сами осадку в 4 метра. Дело принимало скверный оборот, так как благодаря льдам

ЭР00945



Вмятина в трюме после сжатия корабля ледяными полями. Доска поставлена в виде распорки, чтобы усилить сопротивляемость бортов. (Снято при вспышке магния)

ЭР00945

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 — 7° R, 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, так как 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.

ЭР00945

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 девятом часу утра. Был тихий пасмурный день, по временам накрапывал дождь. На судах все лелеяли мечту, что, пожалуй, возвращения во Владивосток больше не будет, так как 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 3 000 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, так как в противоположном направлении этот путь был уже пройден, как известно, шведской экспедицией Норденшильда в 1878 г. Программа плавания состояла в продолжении морской описи

ЭР00945

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 „Аргуни", в бухте стояла еще моторная шкуна „Альберт" под флагом Североамериканских соединенных штатов. Шкуна 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, Гойнинген-Гюне; он оказался женатым на его двоюродной сестре. Во время стоянки в бухте Провидения с начальником экспедиции Сергеевым случился удар. Он

ЭР00945

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 итти в пост Ново-Мариинск, 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 Ново-Мариинск, куда вытребовали по радио транспорт „Аргунь", на который и сдали больного.

В Ново-Мариинске было получено телеграфное распоряжение Гидрографического управления, согласно которому исполняющим должность начальника экспедиции назначался капитан 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 + 4° и + 5° по R. 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", так как последний предполагал итти вдоль берега для производства метеорологических наблюдений в высоких слоях атмосферы. В течение целых суток мы шли на север, не встречая льда, но с трех часов утра следующего дня стал по-

ЭР00945

падаться 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, так как вся полярная литература говорит о малодоступности этого острова, и картина, которая



Поверхность ледяного поля в Северном Ледовитом океане

в 1911 г. нам представилась, не была счастливым исключением. Тогда мы решили отклониться на запад и итти 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 воз-

ЭР00945

можности их разобрать. Одно было ясно, что положение этого парохода незавидное, повидимому 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, так как 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 Беннетт, чтоб итти оттуда на запад к острову Преображенья, возле которого и было назначено ветретиться. Условились также, что встреча должна произойти между 9 и 12 августа. Идя на „Вайгаче" вдоль берега по чистой воде, мы в 6 часов утра 9 августа стали на якорь у мыса Нордвик или Пакст, ограничивающего с юга

ЭР00945

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".

Окончив свои работы в Хатангском заливе в 6 часов утра 10 августа, мы пошли к острову Преображенья. К 2 часам 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 Ново-Сибирских 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 населе-

ЭР00945

ние. 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 Преображенья, еще издали в бинокль мы увидели трех белых медведей и нескольких оленей. Лишь только стали на якорь, устроили облаву.



Охота на белого медведя на ледяном поле

Все медведи и олени были убиты для пополнения запасов свежей провизии. Закончив работы и исследования на острове Преображенья, 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°30′, близ него

ДВГНБ

ЭР00945

в 1740 г. был раздавлен льдом дуббельшлюп Харитона Лаптева. На песчаной косе у входа в залив стояла его развалившаяся поварня, т. е. домишко из плавника с основанием около четырех квадратных метров и вышиною два метра. Рядом с ней — полуразвалившийся знак, поставленный тоже Лаптевым.

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 невдалеке от моржей белый медведь и, с любопытством глядя на мотор, начал к нему медленно приближаться, повидимому, 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 вглубь 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.

ЭР00945

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, так как 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 удо-

ЭР00945

стоил 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 часов, 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 двух часов, корабля не было видно, а бухта простиралась все дальше и дальше вглубь страны и казалась нам бесконечной. Лишь во втором часу 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

ЭР00945

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, так как при наличии пролива судам, идущим Великим северным морским путем, не пришлось бы огибать мыс Челюскин, выдвинутый далеко к северу[1]). Приближалась середина августа, и мы торопились к мысу Челюскину, 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 цынги во время зимовки приблизительно в этих местах.

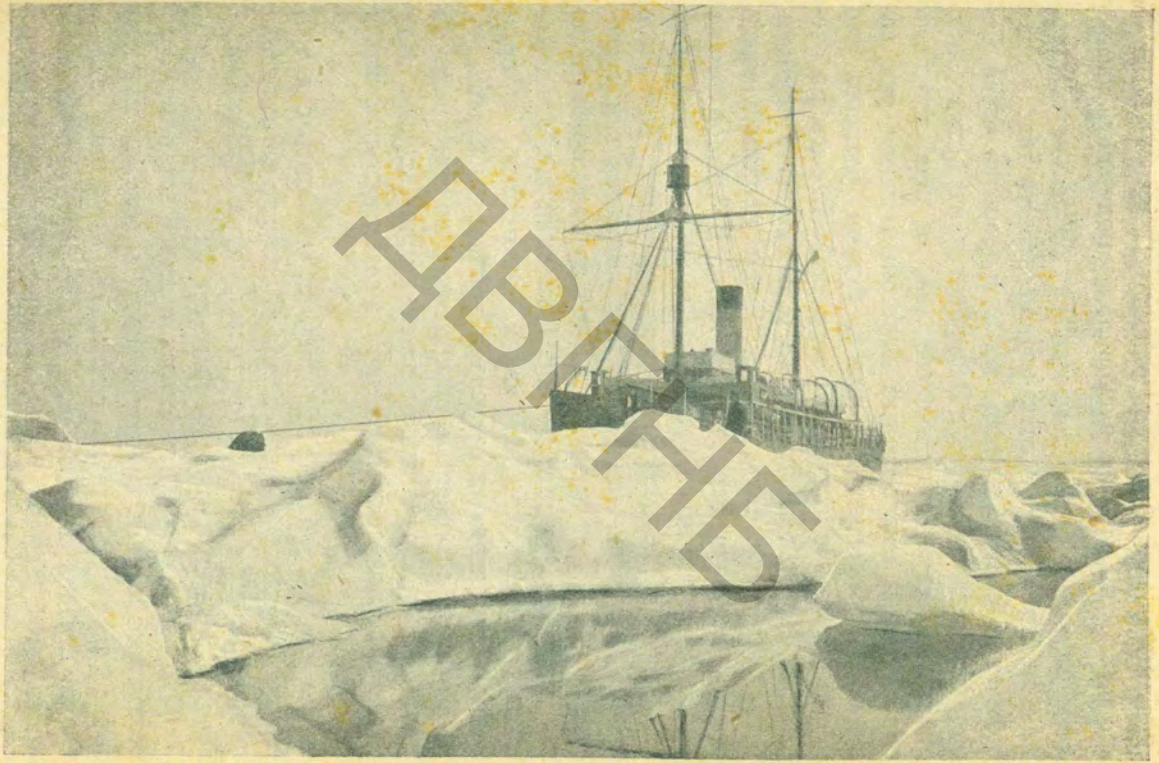
Идя на север, мы встречали лед только вдоль берега, но море было совершенно чисто. С каждым часом

---

[1]) Насколько теперь известно, такого пролива не существует, это залив. *Прим. ред.*

ЭР00945

ЭР00945



ПВГНБ

„Вайгач" на ледяном якоре

мы все больше и больше приближались к мысу Челюскину, 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 в 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 первым увидеть самую северную оконечность Азии. В 8 часов вечера 19 августа открылся, наконец, давно желанный мыс Челюскин. К величайшему разочарованию, нам было не суждено в тот день подойти к нему, так как в расстоянии 12 миль от мыса тянулся на северо-восток до самого горизонта невзломанный гладкий лед без торосистых нагромождений, какой встречают обыкновенно в защищенных от ветров проливах и бухтах.

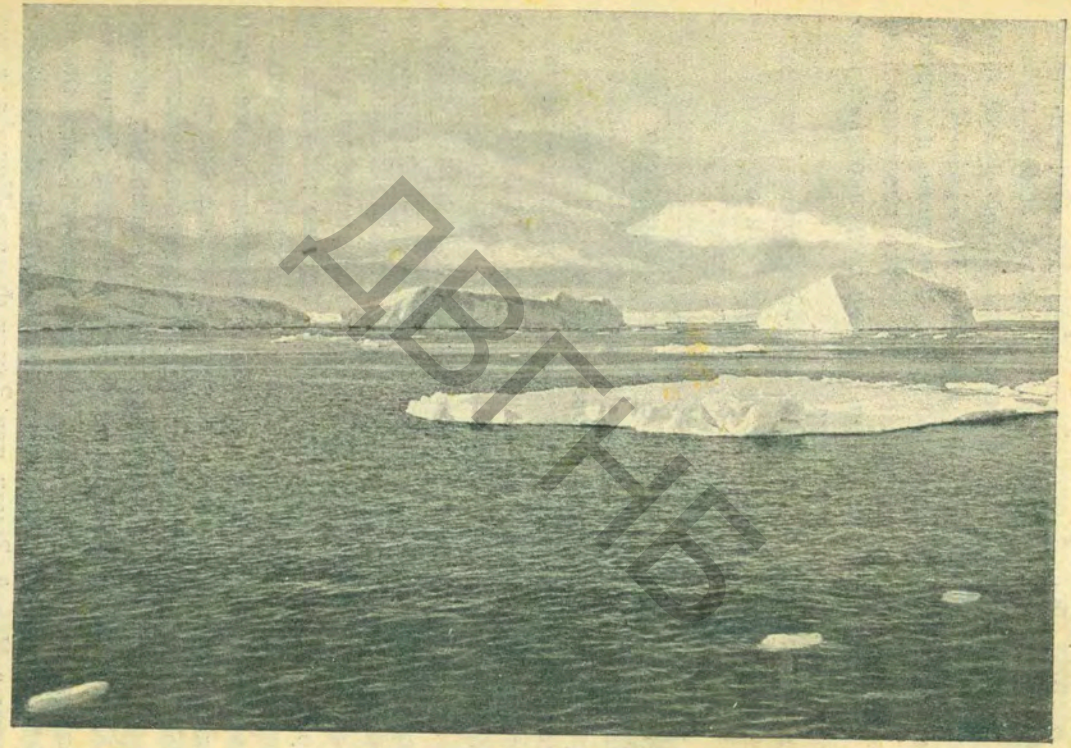
Так как становилось уже темно, то мы стали на ледяной якорь, с тем чтобы на следующий день обойти этот береговой припай с севера, а затем уже склониться к югу.

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

Пройдя около 60 километров вдоль этого мнимого берегового припая, в 1 час 5 минут пополудни на горизонте по носу корабля открылась низменная земля. Около 2 часов мы подошли к юго-восточной оконечности этой земли. Начальник экспедиции приказал

ЭР00945

ЭР00945



Айсберги севернее острова Северная земля

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 итти на северную сторону острова, но, вместе с тем, сообщалось, что в океане много пловучего льда и характер его совершенно уже не тот, какой нам приходилось встречать до сих пор.

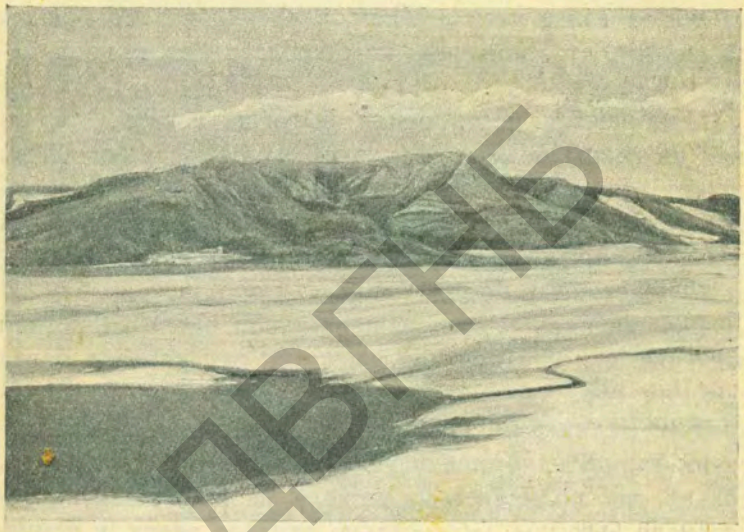
Когда мы перешли на северную сторону, то убедились сами, что пловучего льда много, и он состоит из обломков многолетнего полярного льда, так называемого ледяного „пака", круглый год сковывающего всю приполярную область Северного Ледовитого океана. На первый взгляд он казался непроходимым, но, осмотревшись, 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 десяти часов вечера мы миновали низменный песчаный остров, но путь к югу преграждал сплошной неломанный 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 верхушек 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, так как только на

ЭР00945

этих островах есть большие ледники, которые могут служить источником образования ледяных гор.

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

Продолжая итти на северо-запад, в 5 часов утра 21 августа слева по носу во мгле начали вырисо-



Прибрежные горы на 81° сев. шир. острова Северная Земля

ЛВГБ

ваться контуры высоких массивных гор, и часа через 2 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 часов утра „Вайгач" стал на якорь, так как для точности съемки необходимо было определить астрономический пункт.

ЭР00945

„Таймыр" прибавил оборотов винта и ушел вперед для дальнейшей разведки новой земли. Вполне понятно, каждый из нас стремился съехать на берег, так как 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 итти 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 вглубь 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, так как эта земля безусловно вулканического происхождения [1]).

---

[1]) Конечно, никакие горячие ключи тут не при чем, единственно возможное объяснение этого явления может-быть только фен (см. объяснение в словаре), падающий с более высоких вершин. *Прим. ред.*

ЭР00945

Вернувшись на корабль, стоявший в $1^1/_2$ милях от берега, и посмотрев на термограф, мы увидели, что он писал кривую температуры с периодическими подъемами до + 18° С, 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, повидимому, влияния теплых береговых ветров.

Само собой разумеется, что мы не заметили никаких следов пребывания человека на этой земле. Мало даже было видно следов оленя, песца 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.

В 6 часов утра следующего дня мы подошли к ледоколу „Таймыр" и стали на ледяной якорь. По счислению мы должны были находиться уже между 81°—82° сев. шир., и действительно произведенные здесь астрономические наблюдения дали широту 81° 18′ 36″.

22 августа в 5 часов 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 наря-

ЭР00945

женный для этого торжества почетный караул. Начальник экспедиции, поздоровавшись с присутствующими, прочел следующий приказ: „При исполнении приказания начальника Главного гидрографического управления, — после работ итти 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 Челюскина — 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 подыматься флаг, одновременно с обоих ледоколов раздался орудийный салют и мощным эхом прокатился по вечным ледникам новой русской земли [1]). Затем все разошлись по своим кораблям, и в 7 часов вечера ледоколы пошли дальше на северо-запад вдоль берега по довольно широкой полынье. Параллельно с нами быстро шли целые стада белух, как и мы, повидимому, 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.

---

[1]) 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".

ЭР00945

Около 3 часов утра 23 августа исчезли признаки берега; повидимому, мы достигли самой северной оконечности вновь открытой земли, сделав вдоль не 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



„Вайгач" на ходу во льдах

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 часа утра начальник экспедиции

ЭР00945

приказал повернуть обратно. Место поворота по исчислению находилось на 82° 20′ сев. шир. и 95° вост. дол. До меридиана Земли Франца Иосифа нам оставалось еще 300 миль, а там резко начинает сказываться влияние Гольфштрема, и в это время года была полная надежда встретить чистую воду. Но продолжать путь было рискованно, так как, если бы мы здесь вмерзли в лед, то пришлось бы совершить путешествие вроде „Фрама" Нансена.

Вернувшись к мысу Челюскину, 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.

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, так как 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 Беннетт 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 часа дня нас съехало на берег двенадцать человек с двумя

ЭР00945

санями. Пройти нужно было приблизительно 17 километров; расстояние небольшое, но переход довольно неприятный, так как пришлось итти 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 ПРОТОДЬЯКОНОВА. 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 ужас-

ЭР00945

ный шторм, произведший между прочим громадное разрушение на Аляске. До сих пор трудно себе представляю, как мы уцелели, так как 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 итти в ближайший порт на Аляску, чтоб хоть немного пополнить запасы. 27 сентября мы добрались до порта Сент-Майкель [1]), расположенного в устье реки Юкона, 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.

---

[1]) Сент-Майкель — это бывший русский Михайловский пост. *Ред.*

ДВГНБ

ЭР00945

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., так как 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 м. „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 Куро-Сиво. 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.

ЭР00945

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 первом часу 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 Дембн. Не зная частного адреса Дембн, 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 Дембн тоже не русский, а англичанин. С большим трудом мы поняли, что Дембн дóма и как к нему ехать. На трамвае мы доехали до его чудеснейшей виллы, стоящей в роскошном саду.

ЭР00945

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 9 000 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 памятника капитану Чарльзу Клерку — соплавателю Кука [1]). В торжестве принимали участие все жители Петропавловска, и, между прочим, для развлечения англичан была устроена общественная рыбная ловля с варкой ухи.

---

[1]) После гибели Джемса 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. *Прим. ред.*

ЭР00945

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 восточно-азиатского побережья. Отсюда мы должны были зайти в американский порт Ном, так как 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 Бартлет, 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 нахождении несчастных и повидать самого Бартлета, 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 2 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.

ЭР00945

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. Раздернулся 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".

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 Нижне-Колымск 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 некиим Лярским. Наш новый знакомец оказался весьма словоохотливым собеседником, рассказывал много забавных вещей и, на мой взгляд, порядочно привирал. Два дня прошло

ЭР00945

в обычных судовых занятиях и кратковременных поездках на берег.

Наступило 17 июля, утро было идеальное; на небе ни облачка, температура на солнце + 29° С, что для Чукотского полуострова являлось палящим зноем [1]). Еще накануне мы небольшой компанией условились посетить чукотский поселок Имтук, расположенный километрах в 10 на юго-восток от мыса Столетия. Взяв с собой 2 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 Лесовскому 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

---

1) 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. *Прим. ред.*

ЭР00945

птиц добыть не удалось. У мыса Столетия из кекуров образуется очень красивая арка [1]), а самый мыс состоит из гранитного массива.

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 часа дня подошли к чукотскому селению 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

---

[1]) Вероятно, это не кекуры (см. слово кекур в объяснительном словаре), а результат разрушительной силы прибоя волн на горную породу, слагающую здесь берега. *Прим. ред.*

ЭР00945

поселков. Между прочим, мы здесь встретили партию чукчей с Чаплина, идущих в Анадырь, т. е. в Ново-Мариинск; повидимому, такие поселки как Имтук служат также для чукчей и местами остановок во время их плаваний, так как 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 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 часов 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 часов 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, который раньше имел

ЭР00945

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 Бартлетом 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 Бартлет, 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.

Утро 21 июля прошло в приготовлениях к путешествию в Ном, так как я и мичман Никольский собирались туда съездить на „Таймыре". Около 2 часов 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 час. и 1 час. 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 помеще-

ЭР00945

ние. Естественно, разговор зашел о Бартлете; оказалось, что капитан „Карлука“ на таможенном судне отправился в порт Кларенс, а сегодня туда же пойдет пароход. Затем совершенно неожиданно 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. 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 некиим 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

ЭР00945

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 час., и оказалось, что они не так-то уж близко находятся, и нам пришлось итти 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 галлереи, и вырытая земля подымается на стоящий деревянный ящик, приподнятый на подпорах тоже метров 9 высотой.

От этого ящика идет наклонный жолоб, по которому золотоносная земля, промываясь водою, стекает вниз. Употребляют еще при промывке ртуть, которая амальгамизирует золото, сворачиваясь в шарики, и в каждом таком шарике ртути находится немного золота в растворенном виде. 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,

ЭР00945

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, так как 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, так как немецкий крейсер „Лейпциг", крейсировавший вдоль западных берегов Северной Америки, узнал повидимому, что мы здесь находимся, и идет полным ходом на север[1]). 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 девятом часу вечера „Таймыр" снялся с якоря и вышел из Нома по направлению к порту Кларенс. Здесь мы рассчитывали встретить шкуну „Бэр", на которой находился капитан Бартлет. 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 Кла-

[1]) Вероятно, это была выдумка, которая являлась просто вежливым приемом поскорее выпроводить русские суда из северо-американских территориальных вод, чтобы избежать нежелательных объяснений с немецкой дипломатией о нарушении нейтралитета, так как „Таймыр" и „Вайгач" являлись все-таки судами военного ведомства, а Соединенные штаты Северной Америки еще не были воюющей с Германией стороной. „Лейпциг" на север вряд ли пошел бы из боязни встречи с японцами, которые уже воевали с Германией. *Прим. ред.*

ЭР00945

ренс, шхуны „Бэр" там не застали, она ушла к мысу Барроу, и потому мы легли прямо на мыс Дежнев. Уже подходя к островам Диомида, ощутилось понижение температуры, повеяло нашим неприветливым холодным Чукотским полуостровом. Между 5 и 6 час. 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 час. 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 час. утра начали уже ощущаться толчки об лед и шуршание его о борт. Стали попадаться значительные полосы пловучего льда. „Тоболу", неприспособленному для плавания во льдах, двигаться дальше уже было затруднительно, почему было решено оставить его пока здесь.

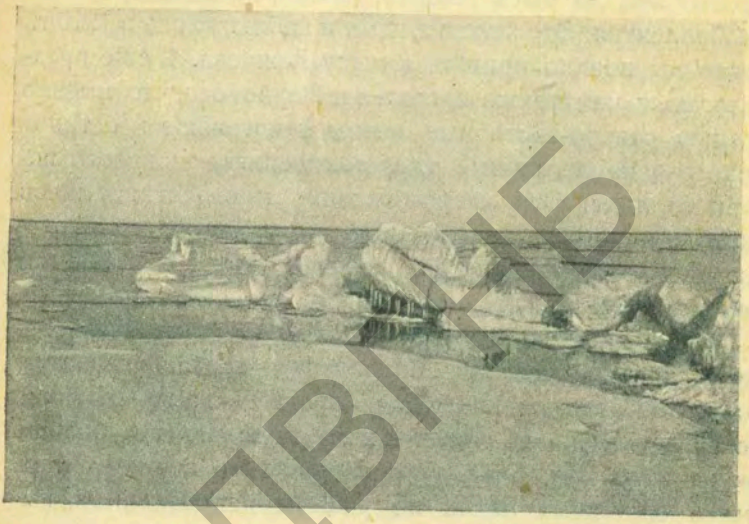
Мы же пошли на север к острову Геральд, расположенному немного восточнее острова Врангеля. К 10 час. вечера „Вайгач" уже вышел на чистую воду. С утра стали попадаться разные птицы: преимущественно кайры черные, так называемые хищные, чайки и целые стаи чистиков, летевшие с нами параллельным курсом. Присутствие 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 двух часов ночи вошли в такой плотный многолетний лед, что наше

ЭР00945

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 с значительной быстротой. Была также сделана полная зоологическая станция, давшая интересный улов, и удалось произвести астрономические наблюдения, показавшие 70°43′ сев. шир. и 177°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 полыньями или разбивая рыхлый лед, мы только утром 29 июля увидали 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. Повидимому 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

ЭР00945

в 1911 г., в силу инерции [1]) 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,



Лед в Северном Ледовитом океане

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

---

[1]) 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. *Прим. ред.*

ЭР00945

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 иоту. До 6 час. утра следующего дня вертелись мы в сплошных льдах по разным направлениям, выискивая полыньи и пробивая более мягкие льдины, чтобы выбраться на сравнительно чистую воду, и так как 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 час. дня льды стали делаться гуще, барометр начал довольно быстро подыматься, небо раздергиваться от туч, через которые почти непрерывно просвечивало солнышко, но зато начал свежеть и ветер. Температура воздуха повысилась, пришлось снять с себя вязанку и оставаться наверху

ЭР00945

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° С, 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 незамечаемыми из-за тумана. Рано утром вошли опять в довольно плотный лед, и медленно двигаясь вперед, к 8 час. 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 не высоких 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 три часа. С 8 час. вечера обнаружили неприятное обстоятельство: наш корабль начало дрейфовать вместе со льдом к северу в пролив между Геральдом и Врангелем; возможно, что вследствие этого и лед стал гуще. Около 10 часов

ЭР00945

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 час ночи на 1 августа застопорили машину, так как 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 $3^3/_4$—4 узла. Очевидно это было приливное и отливное течение, период смены которых был не полсутки, что происходит в большинстве случаев, а целые сутки.

Зажатые во льдах мы 3 августа простояли, почти не двигаясь, и только в 4 час. 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, так как слишком тесно сбиты между собой. За 4 час. работы продвинулись вперед не более 850 метров. Около 12 час. ночи машина остановилась: во льду заклинился винт. Несмотря на все попытки, освободиться никак не удавалось и было решено попробовать взорвать льдину толом. Пробили в ней дыру в 1 метр глубиной и заложили 200-граммовый патрон, но он почему-то не взорвался, тогда решили заложить уже килограмм толу, 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

ЭР00945

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



Спуск водолаза во льдах

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 час., высвободили, наконец, винт и стали пробиваться дальше. Около 5 час. 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.

ЭР00945

Барометр начал падать, стало покачивать, в полночь пошел дождь, и температура наружного воздуха с — 1° поднялась до + 4,2° R. Температура поверхностной воды тоже поднялась до + 6,2° C; очевидно мы вошли в теплое течение Берингова пролива. Итак наша попытка спасения американцев окончилась неудачей. Пасмурным утром подходили мы к Колючинскому острову. Погода была осенняя: все небо было покрыто свинцовыми тучами, непроглядный дождь, зарядивший, повидимому, 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 [1]). 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. Повидимому 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 [2]), но чукчи вытеснили их, и они ушли на какие-то острова, расположенные на севере в Ледовитом океане.

6 августа в 2 час. 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 ста-

---

[1]) Кочегар „Таймыра" Беляк погиб 12 сентября 1913 г., стоя на оттяжке у паровой лебедки при выбирании трала. По несчастной случайности он попал между барабанов лебедки. *Прим. ред.*

[2]) Туземное название мыса Северного. *Прим. ред.*

ЭР00945

новых 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, 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", так как на следующий день он уходил во Владивосток. На нем уезжал от нас и художник Сахаров, проплававший с экспедицией два месяца.

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.

ЭР00945

ГЛАВА V

ПРОДОЛЖЕНИЕ РАБОТ ЭКСПЕДИЦИИ В 1914 г. ПЛАВАНИЕ ОТ ЗЕМЛИ ВРАНГЕЛЯ К СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛЕ И МЫСУ ЧЕЛЮСКИНА

8 августа в начале 4-го часа дня „Таймыр" и „Вайгач" отвалили от „Тобола" и пошли по назначению к мысу Челюскину. По выходе из залива нас начало порядочно качать, появились пловучие льдины, но к вечеру ветер стих, и барометр перестал падать. В 11 час. 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, мы же вплоть до Медвежьих островов должны были итти 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 освещенные солнцем. Снега, сравнительно с предыдущими годами, было очень много, но возможно, что он выпал за последние дни, когда стояла

ЭР00945

ненастная погода. Льду сегодня уже было больше, но он не препятствовал кораблям итти по курсу. В 1 час. 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 час. дня совершенно неожиданно для нас по сигналу с „Таймыра" изменили курс вправо на 32°, т. е. на мыс Блоссом (юго-западная оконечность острова Врангель). Нам стало ясно, что начальник экспедиции изменил свое первоначальное намерение итти одному „Таймыру" на поиски мифической земли Андреева, где, по каким-то легендарным слухам, живут дикие племена. После поворота, часа через 2, лед стал заметно густеть и к 8 час. 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 байдарах они выходят далеко в море на моржовый промысел и часто для отдыха подходят к большой льдине, привязывают или вытаскивают на нее свою

ЭР00945

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, так как 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 снегу на прибрежных горах наблюдалось меньше, чем мы видели на горах около мыса Северного. 9 августа в 3 час. 40 мин. дня пересекли 180-й меридиан и вошли в восточное полушарие. 10 августа прошли траверз острова Шалаурова и мыс Киббара. В понедельник 11 августа температура наружного воздуха сильно понизилась и за весь день не подымалась выше —1° R. К вечеру же было уже более 2° морозу. 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 час дня, когда справа по горизонту исчез лед, мы повернули прямо на север. Нужно отдать справедливость, льда мы встречаем очень мало; все только от-

ЭР00945

дельно 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 час. дня, и вдруг, совершенно неожиданно для нас, а быть может, и для нашего командира, Вилькицкий по семафору сообщает, что мы отделяемся, причем „Таймыр" продолжает итти 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. К 20 августа мы бы с успехом могли быть у мыса Челюскина 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 тюленей, но только не простых

ЭР00945

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 час. дня стала прекрасная солнечная погода. В полдень, по обычаю, показали по радио свое место и в ответ совершенно неожиданно получили распоряжение начальника экспедиции итти к островам Генриетта и Жаннетта, их описать и поднять национальные флаги. Не вдаваясь уже в то обстоятельство, что эти острова не представляют никакого интереса, так как 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 итти этим курсом, т. е. в северо-восточном направлении, так как в 8 час. 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 Вилькиц-

ЭР00945

кого. В 4 час. утра ко мне в каюту пришел лейтенант Жохов и сказал, что открыли новый довольно большой остров. В седьмом часу 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 „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 притти 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, повидимому, припай. От юго-восточного мыса острова отходило довольно большое торосистое нагромождение. В 7 час. 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

ЭР00945

косы или гряды, образуя между собой и берегом канал. Дальше уже в самом береге 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 поплавков из куликовых. Попадались также кайры, но в меньшем количестве, и еще один вид довольно больших чаек, убить которых ни одной не удалось. Поплавков убили трех. Из звериных следов заметили только след песца 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 [1]).

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 сожале-

---

[1]) Очень поверхностные и неопределенные геологические описания д-ра Арнгольда не дают возможности составить себе ясное представление о стратиграфии и генезисе описываемых им мест. *Прим. ред.*

ЭР00945

нию, до гор дойти не удалось, так как нужно было поспеть к 12 час. 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 ластами 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 час. мы снялись с якоря и пошли с описью вдоль восточного берега острова, но уже около 4 час. 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 [1]). Командир тотчас же отправился на „Таймыр" и вскоре прислал записку, в которой говорилось, что в 8 час. вечера будем сниматься с якоря, чтобы, обогнув Ново-Сибирские острова с севера, итти 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

---

[1]) Остров этот был назван по имени командира „Вайгача" островом Новопашенного, теперь его называют по имени открывателя „островом Жохова". *Прим. ред.*

ЭР00945

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 час. утра. В 2 час. 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 Челюскиным и островами св. Андрея. 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 полыньями между довольно большими обломками ледяных полей, иногда пересекая полосы раздробленного

ЭР00945

льда. Около четырех часов 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



„Вайгач" между сходящимися ледяными полями

ЛВГНБ

отдалась 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 час. вечера командир решил стать на ледяной якорь, чтобы набрать с льдины воды. Через час была

ЭР00945

получена от Вилькицкого радиотелеграмма с разрешением итти 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 якоре до четырех часов утра, мы двинулись дальше. Утром в девятом часу 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 двести шириной. Канал этот шел на запад, т. е. прямо по курсу к мысу Челюскину. Достойна 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 час. 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 корабля, ослабляла силу удара. Были даже моменты, когда командир хотел отказаться от дальнейшей колки и повернуть обратно. В то время как мы пробивали первую перемычку, 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 перемычку удалось сломать только к первому часу дня, а около двух стали заниматься второй, с которой и справились

ЭР00945

к четырем часам, 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 час. вечера впереди, немного налево, увидели какой-то темный предмет, напоминающий силуэт ко-



Образование торосов при столкновении ледяных полей

рабля; тогда командир изменил курс немного к югу, и вскоре открылся берег мыса Челюскина. Через полчаса мы уже в бинокль увидели знак „Зари". Ровно в 10 час. 15 мин. вечера 19 августа мы отдали якорь у мыса Челюскина между восточной и западной косами, так как 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.

ЭР00945

К сожалению, улов был очень беден и ничего нового не дал. К двум часам 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 час. 50 мин. „Вайгач“ снялся с якоря, и, так как ледяные поля нас довольно основательно зажали, мы стали выбираться на чистую воду. Через 2 час. 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 час. 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; повидимому остров Малый Таймыр не есть самостоятельный остров, а просто конечный мыс подводной косы этой Земли. Выйдя на верхнюю палубу в первом часу 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 Норденшильда. Оказалось, что в полдень нам оставалось всего 28 миль

ЭР00945

до траверза Русских островов, наиболее северных из архипелага Норденшильда. 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



Ледяные торосы в Северном Ледовитом океане

полуострова тянулись поля, и, хотя между ними и были полыньи, шедшие к югу, входить в них было рисковано, так как можно было быть зажатым. Около 11 час. 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 час. мы стали на ледяной якорь, я опускал трал за планктоном и измерял донную температуру. В 1 час дня снялись с якоря и пошли для описи бере-

ЭР00945

гов Северной Земли. За это время ледяные поля отошли, и мы могли довольно близко подойти к берегу. Около трех часов 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 повидимому огромная; по широте она тянется километров на 400. Видел одну речку, которая повидимому 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 в глубь страны. Они черные, каменистые, пласты в обнажениях располагаются наклонно, под углом градусов в 45. В 9 час. 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 гро-

ЭР00945

мадные 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 длиною. По всем вероятиям это был остров, открытый в прошлом году доктором Старокадомским [1]). Повидимому это все-таки острова, отделенные друг от друга проливами, так как кос между ними не было видно. Хотели подойти к острову Малый Таймыр, но как раз по нашему курсу вдоль его южного берега простиралось громадное ледя-

[1]) Остров этот назван островом Старокадомского. *Прим. ред.*

ЭР00945

ное 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 час. вечера улов значительно увеличился, так что я окончил собирать планктон только в полночь. В 3 часа утра мы встали на якорь у Северной Земли на 11-метровой глубине.

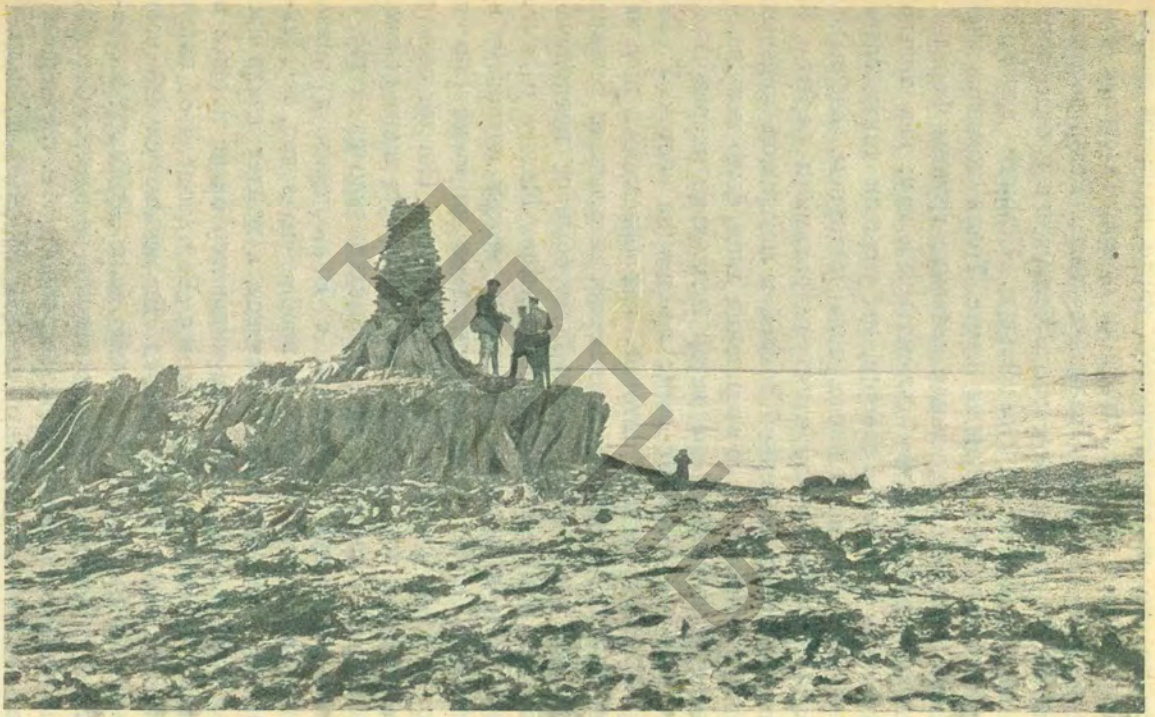
На следующий день, 22 августа, часов в 8 утра на горизонте показался „Таймыр", шедший от мыса Челюскина. Через час он стал на якорь вблизи нас. Нос у него значительно пострадал; сошла гофрировка, и были видны даже некоторые шпангоуты. Вилькицкий хотел соорудить большой знак из камня на самом мысу Челюскине, на что у него ушло около 14 часов, а за это время ветер изменился и нагнал с северо-востока много льда. Напиравшим льдом ледокол „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 час., 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 4-часового хода берега ее сделались более низменными. Хотя по курсу далеко на горизонте виднелись еще высокие горы, но они казались как-то отдельно стоящими.

Около трех часов дня мы повернули несколько к югу, и через какую-нибудь четверть часа открылись два острова, повидимому острова Гейберга, которые ука-

ЭР00945

ЭР00945



Знак гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910—1915 гг. на мысе Челюскина (самая северная точка Азии)

заны только на геологической карте полярной экспедиции Толля, в его кратком отчете. Острова эти расположены немного западнее мыса Вега, который находится чуть западнее мыса Челюскина и отделяется от него заливом короля Оскара. Немного южнее и западнее этих островов на карте Толля показана еще группа островков, носящих название группы Ферелея. 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 хорошая, хотя день и не был таким ясным, как вчера, и солнце почти не выглядывало из-за туч.

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, итти самостоятельно на запад. Сегодня пришлось впервые увидеть фирновый, т. е. глетчерный, лед: весьма возможно, что он пришел с Новой Земли,—

ЭР00945

следовательно есть и проход. Скоро, думаю, войдем во льды, так как на горизонте по курсу уже виднеются поля, фирновый лед и просто битый, раздробленный лед. В 7 час. 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 — 4° R, светила полная луна. Командир предложил съехать на берег, но поездка не удалась, так как за грядой торосов между берегом и льдиной оказался канал свободной воды. В 9 час 20 мин. наблюдали частное лунное затмение. На следующий день стали пытать 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 час. утра стали на якорь у большого ледяного поля, посреди пролива между полуостровом Таймыром и Северной Землей, что по карте выходило на северо-запад от группы гор, немного южнее мыса Вега. Утро было пасмурное, но к 5 $^1/_2$ час. 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

ЭР00945

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 час. ночи получили с „Таймыра“ телеграмму, что мыс, который мы приняли за мыс Вега, оказался гористым островом,



„Таймыр“ и „Вайгач“ на ледяном якоре

расположенным в четырех милях от берега, и что льды движутся на запад и юго-запад. На следующий день значительно потеплело, т. е. термометр R показывал + 0,5°, а к 5 час. 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

ЭР00945

довольно времени. Вообще о возможности зимовки пока еще думали мало. В течение следующих суток мы несколько раз довольно легкомысленно пытались полыньями пробраться на запад, пробивая ледяные перемычки, но потом пришлось от этого отказаться и стать на якорь, так как „Таймыр“ сжало 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 4 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,

ЭР00945

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 Ферелея: 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 Челюскина. Это в сущности было бы самым неприятным, так как 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 шкуной „Эклипс" у острова Тилло, в 195 милях к северу от острова Диксона 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 изо 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

ЭР00945

небольшой ледяной припай, а справа по курсу, т. е. мористее,—лед.

В 5 час. 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 повидимому 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 час. подошли к ледяной перемычке и стали на ледяной якорь; думаю отчасти, чтобы подождать „Таймыр", а отчасти и потому, что командир повидимому не хотел без особой необходимости ломать перемычку, соединявшую два больших поля, помня несчастие 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.

Простояв сутки на ледяном якоре, решили попробовать взять перемычку, но после первой же попытки нос корабля заклинился во льду и его даже накренило градусов на пять. Пришлось подрывать лед толом и освобождаться при помощи завозки на лед перлиней. Накануне командир сделал совещание, на котором обсуждался план дальнейших действий, а также и поло-

ЭР00945

жение „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" в случае 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, повидимому в бухте Толля. Температура понизилась до — 5°; 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 час. 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, так как его начало выклинивать назад.

Получили радио от Свердрупа, он сообщил, что у него температура тоже — 4°. „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 замер-

ЭР00945

зает при — 0,4° С, между тем как раньше не замерзала и при 1,6°. 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 тридцать, но все довольно слабые.

Из телеграмм Вилькицкого мы узнали, что на месте стоянки „Таймыра" морозы увеличились, доходя до 11°; 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 перемычку. В 3 час. дня стали ее пробивать, но с 5 час. началось сжатие льда. Корабль затрещал и накренился градусов на девять. Потом приподняло корму. Ощущение было очень неприятное, и когда к 6 час. 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

ЭР00945

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 часов. 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 + 10° R.

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

ЭР00945

что дало нам возможность двигаться дальше. К 6 час. 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 милю 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°, молодой лед уже достиг толщины полметра, и всем стало ясно, что наше активное плавание окончилось.

АВГИР

ЭР00945

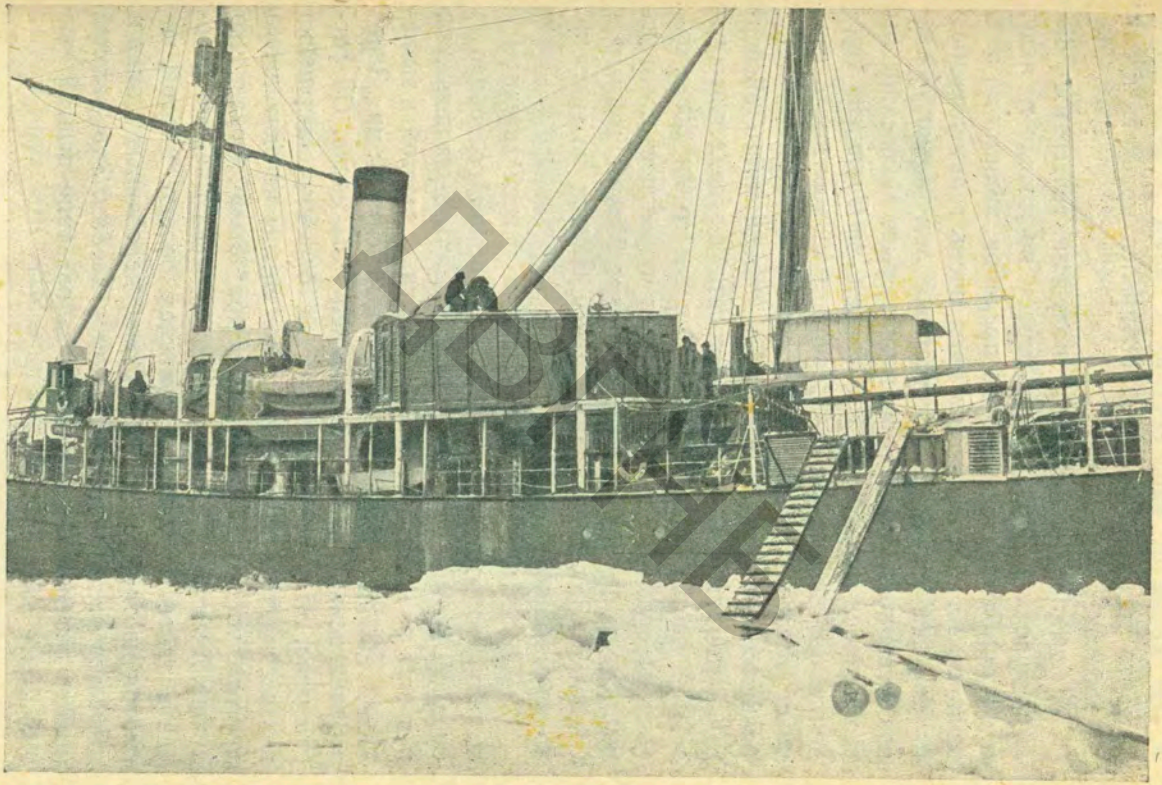
ГЛАВА VI

ЗИМОВКА. У МЫСА ЧЕЛЮСКИНА В 1914/15 г.

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, итти, 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

ЭР00945

ЭР00945



На зимовке

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 Челюскина мы его никогда не видали. Ни Нансен, ни Толль, ни Норденшильд 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 цынги. С цынгой 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 цынгой, несмотря на то, что живут в сухих деревянных домах и питаются свежим мясом, луком и хлебом. Это явление крайне интересное, делающее заболевание цынгой еще еще более загадочным.

ЭР00945

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.



На зимовке. Очистка палубы от снега

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, так как безделие располагает к тоске, а плохое настроение играет далеко не последнюю роль при возникновении цынги. День наш распределялся следующим образом: побудка в $6^1/_2$ час. утра, в $7^1/_2$ чай с хлебом и маслом, затем приноска льда или снега для

ЭР00945

добывания пресной воды, с 9 час. до $11^1/_2$ час. судовые работы по специальностям, а с малограмотными занятия по грамоте, арифметике и другим общеобразовательным предметам. В 12 час. дня обед из двух блюд, а с 1 часа до $2^1/_2$ развлечения и игры на воздухе, например футбол, 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 увлеченьем. Каждые 2 недели устраивались состязания на призы, которые состояли из плиток шоколада, печенья или пайка табаку. В 3 часа чай, а с 4 до $6^1/_2$ офицеры читали лекции по физической и общей географии, русской и военно-морской истории, природоведению, общей гигиене, анатомии и физиологии, физике и химии. В 7 час. ужин и чай, с $7^1/_2$ до $9^1/_2$ для желающих занятия по геометрии, алгебре, электротехнике и новым языкам. В 9 час. ложились спать.

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 вме-

ЭР00945

сте 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 жолоба, 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. $8^h 47^m$ р. т. № $^{277}/_{109}$.

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 нехватит угля, укрыть корабли в безопасном месте. Открыли остров вблизи Беннета в широте 76°10' и долготе 153°, величиной и видом похожий на Беннетт. Вилькицкий".

Адрес тот же[1]).

---

[1]) В подлинном дневнике Э. Е. Аргольда нет ни даты, ни номера этой телеграммы.

ЭР00945

„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 часа 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 крошить 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 мер-

ЭР00945

твая тишина, начинаешь отдавать себе отчет во всем, что произошло—и какой опасности удалось избежать. Около 5 час. дня ветер почти внезапно затих, а к 10 час. наступила великолепная лунная ночь с довольно красивым сиянием шторного характера. Наш корабль повернуло на 180°, и он стал обращаться теперь носом на юг.



Ледяные торосы в Северном Ледовитом океане у Таймырского полуострова

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.

ЭР00945

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 Гр. 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, шторное 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 сек. и в среднем был 11—14 *м*: величина при таком давлении ничтожная. Положим, что по наблюдениям Нансена и др. здесь вообще атмосферное давление иизкое 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° С, и самая низкая за всю зиму — 56,4° наблюдалась 5 февраля.

ЭР00945

Наступившие рождественские праздники провели скромно, но весело. Первый день ознаменовался улучшенным столом с значительной прибавкой свежей провизии, так как 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 часа 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 *гр.* 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 низкой температуры в каюте, доходившей иногда до +5, +6° R, у меня обнаружилось расстройство 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

ЭР00945

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 так как 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. В особенности нас поразили смерти лейтенанта Жохова от острого нефрита и очень хорошего матроса, кочегара Ладоничева, от гнойного апендицита. 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 диэту 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.

ЭР00945

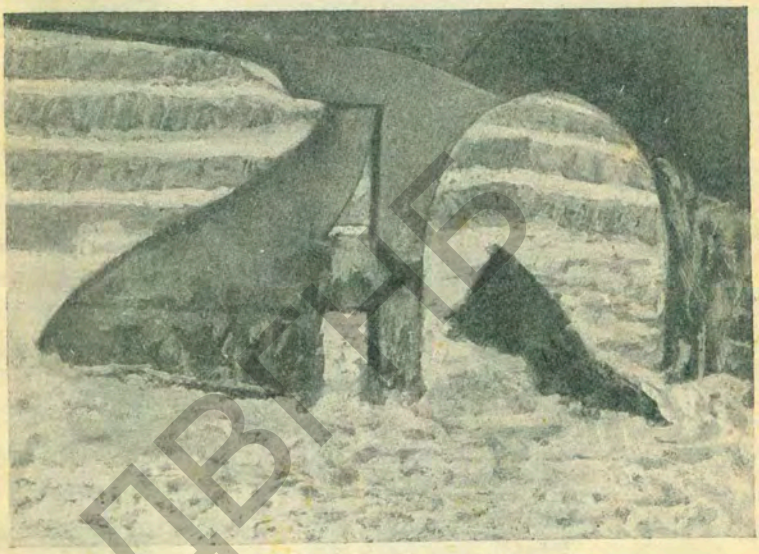
ЭР00945



Погребение участника экспедиции А. Н. Жохова

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

В лице Алексея Николаевича Жохова экспедиция лишилась прекрасного флотского офицера и работника, а мы хорошего товарища. Недели две спустя



Искусственный ледяной док. Вымораживание винта для смены сломанной лопасти. Видны часть руля, рама и две сломанные лопасти

скончался и кочегар Ладоничев, 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 обнаружились две сломанных лопасти винта.

ЭР00945

Попутно командир занялся исследованием толщины льда. Лед толщиною 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° С наружного воздуха, —16° С, на глубине 50 *см* —19° С, на глубине 100 *см* —12° С, на глубине 150 *см* —7° С или —5,2° С. Свердруп телеграфировал, что им устроен склад для депо в заливе Миддендорфа.

Во время очередных осмотров личного состава у некоторых матросов оказались десна разрыхленными, припухли, гиперемированы и кровоточили. Но за цынгу считать этого было нельзя, так как совершенно не было скорбутных пятен. Однако 14 марта все же пришлось поставить первый диагноз цынги у матроса Эллера.

Очень интересное явление пришлось наблюдать у матроса Мягина, 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 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.

ЭР00945

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 подготовлять 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 Шпицбергеном 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 притти за людьми, которых на-

ЭР00945

чальник экспедиции намеревался отправить при его помощи в Петербург для сбережения провизии на случай второй зимовки.

За ними на „Эклипс" должен был притти 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 притти к нам с тремя нартами для перевозки клади и провизии. 17 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 час. 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. С Свердрупом прибыли еще два норвежца: Нильсен и Кнудсен. Бодрый и крепкий 63-летний

ДВГНБ

ЭР00945

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 Пирри, с которым ему пришлось провести одну полярную зиму на севере Гренландии, но зато исключительно лестно говорил о Шекльтоне и Скотте, называя их истинными джентльменами.

Отдавая должное отваге и энергии своего соотечественника Амундсена, он сказал, что тот все-таки

ЭР00945

ЭР00945



Партия ушедших на „Эклипс": Свердуп, Александров, Тржемесский, Транзе и Гельшерт

поступил не „gentelmann like“ [1]) по отношению к Скотту, написав на палатке, оставленной им на южном полюсе: „Soyez les bien venu!“ [2]). 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“ [3]). От нас уходило 18 человек наиболее слабых, перенесших во время зимовки цынгу, 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

---

[1]) Как подобает порядочному человеку.

[2]) Добро пожаловать!

[3]) В подлинном дневнике д-ра Аргольда говорится, что в этот приезд Свердруп не был на „Вайгаче“; в конспектах же его лекций имеется приведенный здесь рассказ о посещении Свердрупом „Вайгача“. Я полагаю, что записям в дневнике следует больше доверять чем лекциям, которые составлялись, вероятно, по памяти, а не по документам. Беседа же с Свердрупом, приводимая здесь, несомненно подлинная, но она имела место, вероятно, на острове Диксона или во время плавания „Вайгача“ к селению Гольчиха (см. стр. 162, 165). *Ред.*

ЭР00945

нытье, наводящие уныние и на более твердых. Из офицеров, по приказу начальника экспедиции, уходящих к устью Енисея должен был вести лейтенант Гельшерт.

Проводы носили самый сердечный и трогательный характер. Тяжело было нам всем расставаться с Гельшертом, особенно мне, так как 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 человеками 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 задувать 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 совершили 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 показался мох.

ЭР00945

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 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 $6^1/_2$ час. 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 воды постепенно уменьшается к поверхности, а температура остается —1,4° С, а если и есть изменения, то, безусловно, не превышающие сотых долей градуса. Соленость оказалась сравнительно большая, и пока влияния реки Таймыра 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 давала резкую реакцию.

В течение мая к кораблю подбиралось много медведей, которых в большинстве случаев удавалось убить,

ЭР00945

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 $1^1/_2$ 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 повалялся 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.

ЭР00945

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 Мягина, 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 Дудину или Гольчиху, а самому 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 тайге на протяжении 700 километров. В числе прочих новостей получили последние известия об экспедициях Русанова, Брусилова и Седова [1]). Окончились все три весьма трагично. Седов, конечно, не застрелился, как раньше передавали, а

---

[1]) В. А. Русанов, геолог, исследователь Новой Земли, предпринял в 1912 г. на шхуне „Геркулес" путешествие на Шпицберген для отыскания и заявок каменного угля. 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.*

ЭР00945

просто умер от цынги 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 фальш-борт и обшивку.

С „Таймыра“ сообщили по радио, что нашли на берегу, кажется, у горы Келха, труп мамонта, убили 50 птиц двадцати различных видов.

ДВГНБ

ЭР00945

ГЛАВА VII

ОТБЫТИЕ К ОСТРОВУ ДИКСОНА И ЗАТЕМ В АРХАНГЕЛЬСК

В начале июля 1915 г. стали собирать машину, а 15-го развели пары; нос и корма корабля уже были на плову, 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 десятимесячной 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° С. Нас опять зажало льдом и вместе с ним подогнало к берегу. Теперь мы стояли на шестнадцатиметровой 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 переменился ветер, и льды стали расходиться. Опять наступила дивная погода, к ве-

ЭР00945

черу 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 часа можно было рассчитывать подойти к проливу Матисена. Вдали виднелся транспорт „Таймыр". Это было около полудня. Он находился у какого-то маленького острова и, повидимому, 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 — грозовыми, 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 уверенным 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 час. ночи, переменив свое место, мы встали на якорь под кормой „Таймыра" и завели на него перлиня, в 2 ч. 30 м., в момент самой полной воды, дали полный ход и в помощь машине стали выбирать якорь. Очень скоро „Таймыр", к общей радости,

ЭР00945

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 м. дня и пошли дальше. Надвигавшийся туман сильно мешал нам, так что в 6 час. 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 час. утра опять снялись с якоря и стали медленно продвигаться к архипелагу Норденшильда, 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 Боневи. Пролив между ними носит имя Свердрупа. Наш штурман, несмотря на туман, проложил курс прямо на бухту Колинг Арчера, расположенную в материковой части рейда Заря. В 7 час. 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

ЭР00945

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, повидимому, 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 белуги, 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 Норденшильда, состоящий из множества островов, разделенных узкими проливами, забитыми льдом. Мы могли только надеяться на то, что дувшие уже десять 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 итти на мыс Вильда к месту зимовки „Эклипса". Наши охотники стали усердно ездить на берег и привозить богатые трофеи: было убито 39 молодых гусей, 3 белых медведя и один олень. Удалось убить также и молодого тюленя, черное мясо которого напоминает морскую дичь, и мне даже понравилось.

ЭР00945

Льды и туманы задержали нас в бухте Коллинг Арчера целую неделю, и только к 14 августа нам удалось, наконец, миновать архипелаг Норденшильда. 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 итти 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.

В 8 час. утра мы прошли залив Миддендорфа между материком и островами Крузенштерна, около 1 часа дня мыс Штеллинга и в 3 часа подошли к мысу Вильда, месту зимовки „Эклипса“. Грустно было смотреть на эту угрюмую, каменную косу с одинокой могилой нашего соплавателя Мягина. С „Таймыра“ и от нас пошла туда шлюпка. Здесь, как и в бухте Коллинг Арчера, была оставлена Бегичеву записка. От мыса Вильда мы ушли в 5 час. вечера. В течение дня нам попадался довольно разреженный лед, типичный дрейфующий.

ЭР00945

Около 10 час. 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 час. 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 часа дня показались на горизонте мачты „Эклипса", между 3 и 4 часами 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, повидимому, с почтой. Никогда в жизни я так скоро не выбегал 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 десяток 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. Чорт 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.

ЭР00945

В 6 час. вечера к нам на корабль приезжал Свердруп. Вот действительно почтенный человек, удивительно приятно было с ним побеседовать. В 10 час. снялись с якоря и пошли на Диксон. До 4 час. 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 известня 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 десяти только двоим удалось добраться до мыса Флоры на земле Франца Иосифа, где встретили „Св. Фоку", остальные же умерли в пути. Этих-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 [1]), и 5 человек матросов. Все, кроме сестры милосердия, были тяжко больны цынгой, представляя собой уже полупокойников. Сестра отказалась покинуть корабль, решившись до последней минуты исполнять свой долг. Вне всякого сомнения, что эти несчастные давно уже погибли.

Наконец 17 августа, около 5 час. дня, на горизонте показался остров Диксон. Очень скоро мы увидели громадную мачту беспроволочного телеграфа, а в 7 час. вечера начали входить в пролив между островом и берегом. Около 8 час. стали на якорь. Здесь находились

---

[1]) Ерминия Александровна Жданко.

ЭР00945



Мачта радиостанции и дома на острове Диксона в устьи реки Енисея

ДВГНБ

ЭР00945

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. Доктор Кушаков, — безусловно интересный тип и, повидимому, большой молодец, так как 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 килоуатт, 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 часов 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: повидимому, они все, бедные, погибли. К сожалению было получено добавочное сообщение уже с острова Свердрупа, что около 5 час. 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 „Тай-

ЭР00945

мыре" и приказал поднимать пары. Но вскоре опять 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.

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 трех часов утра при довольно тихой, но пасмурной погоде. Временами находил даже туман. На ночь пришлось стать на якорь, так как карта устья р. Енисея довольно неважная, а по таким отмелым местам, как устье реки, в темноте итти не безопасно. 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 вни-

ЭР00945

мание 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 уменьем. 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, 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 интеллигенты стали как шелковые.

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

ЭР00945

мы освобождали изо льдов три тода тому назад в восточной части Северного Ледовитого океана. Теперь он был приобретен нашим правительством, и его капитан, норвежец Иверсен, участник итальянской полярной экспедиции герцога Абруццкого на „Stella Polare", должен был доставить для нас уголь на остров Диксон или, если бы ледоколы не прибыли сюда, то к берегам Таймырского полуострова. Угля нам не было нужно, и мы, обменявшись визитами, пошли по назначению.

В Карском море не попалось 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". Ночью 3 сентября подошли к пловучему 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, расцветились 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 Сборной 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.

ЭР00945

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 Роальда Амундсена на яхте „Мод" в 1918—1921 годах.

Открыв Северо-западный проход и южный полюс, Амундсен возымел намерение открыть и северный полюс [1]). С этой целью он решил повторить план своего земляка Ф. Нансена [2]), 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 (1918/19 г). он провел у мыса

---

[1]) 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°.

[2]) См. стр. 22.

ЭР00945

Челюскина, вторую (1919/20 г.) в Чаунской губе и третью (1920/21 г.) у мыса Сердце Камень. Освободившись из ледяных оков, Амундсен направился в Сиэтль (в Соединенных штатах), куда прибыл 27/VII 1921 г. 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 Норденшильда, 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" Норденшильд; 2) Нансен на „Фраме" в 1893 г. прошел с большим трудом и чуть не вмерз

ЭР00945

в архипелаге Норденшильда; 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 Челюскина 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 [1]) и только после зимовки обогнула Таймыр; Амундсен на „Мод" 1918/19 г. тоже вынужден был зазимовать у мыса Челюскина 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

---

[1]) То же случилось и с „Эклипс" в это же время, только с западной стороны.

ЭР00945

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 требуется: 1) устройство и оборудование портов и складов на северном побережьи 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 сообщающей 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 Югорскою Шара, другая на острове Вайгаче у Карских ворот и третья на западном берегу полуострова Ямала в Маре-Сале; в 1915 г. построена радиостанция на острове Диксона, 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

ЭР00945

морского пути мы имеем 9 действующих радиостанций. На побережьи Карского моря установлены морские знаки. В ближайшем будущем предположено построить радиотелеграф у крайней северной точки Новой Земли, на мысе Желаний, 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, то есть 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 [1]) инициаторы его возлагают надежды на американских миллиардеров. На это я могу только напомнить им один стих из „Энеиды" Виргилия:

Quidquid id est, timeo Danaos et dona ferentes (II, 49) [2]).

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 один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана, хотя я уверен, что никакая „комиссия" до такого решения не дойдет, потому что комиссии и парламенты

---

[1]) Во всяком случае свыше 10 миллиардов рублей золотом, что, конечно, нам не под силу.

[2]) Что бы там ни было, я боюсь данайцев, даже приносящих дары.

ЭР00945

„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" [1]).

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 разрешен еще вполне техникой, однако никто не вправе утверждать, что $1 - 1^1/_2$-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 [2])!

---

[1]) „К познанию России", Д. Менделеев. 5-е изд. СПБ 1907 г.
[2]) „Ермак во льдах", С. О. Макаров. СПБ.

ДВГНБ
ЭР00945

ДВГНБ

ЭР00945

СЛОВАРЬ ИНОСТРАННЫХ ВЫРАЖЕНИЙ И ТЕХНИЧЕСКИХ ТЕРМИНОВ

Аборигéн — коренной туземец.

Авáрия — повреждения и убытки, причиненные судну или грузу во время плавания.

Айсберг — ледяная гора, глыба льда, отломившаяся от ледника, спускающегося с суши в море. Айсберги достигают в вышину до 150 *м*, а в длину до 100 *км*, причем под водой скрывается масса, в 8 раз превосходящая надводную часть.

Амальгамировать — 1) растворять металл в ртути; 2) покрывать металлическую поверхность очень тонким слоем ртути для предохранения от окисления, ржавчины и т. п.

Апендицит — воспаление червеобразного отростка слепой кишки.

Архипелаг — группа островов.

Ахтерштевень — брус, на который навешивается судовой руль; обычно этот брус ставится вертикально и редко наклонно по отношению к килю судна.

Байдарка — лодка на веслах с двумя или тремя люками (круглыми отверстиями в кожаной покрышке лодки), употребляемая эскимосами и чукчами.

Бак — передняя часть корабля.

Баклан — птица из семейства веслоногих; живет по морским берегам и у устьев рек; хорошо плавает и ныряет; распространена почти по всей земле; в Китае ее обучают ловить рыбу и употребляют при рыбной ловле.

Бар — отмель в устьи реки, проходимая судами только во время половодья или приливов.

Барограф — самопишущий барометр.

Барометр — прибор, измеряющий давление воздуха.

ЭР00945

Батометр — прибор для доставания образцов воды из глубин и определения температуры воды на глубине.

Батометрический разрез моря — исследование моря батометром по определенной линии.

Блинный лед — см. Сало.

Блок — плоский, вращающийся на оси, круг, по обводу которого сделан жолоб, чтобы по нему могла скользить веревка или цепь. Блоки обыкновенно употребляются при подъеме тяжестей.

Бокс — кулачный бой, который ведется по строго определенным правилам.

Борт — верхний край корабля, биллиарда, платья и т. п.

Боцман — высшая ступень младшего командного состава во флоте.

Брандвахта — караульное судно на рейде или в гавани.

Браунинг — автоматический пистолет магазинной системы бельгийца Браунинга.

Буер — сани для езды с парусами по льду.

Буревестник — птица из семейства трубконосых; любит летать над морем, особенно во время бури. Их появление считается у моряков признаком бури или несчастья. Насчитывается около 20 видов на всей земле.

Ватерлиния — черта на корпусе судна, по которую оно погружается в воду при полном грузе.

Вельбот — узкая, длинная шлюпка, очень легкая на ходу, на 5—7 весел.

Верфь — место со всеми сооружениями и приспособлениями для постройки и починки судов.

Ветер в северную половину компаса — северо-западный, северный и северо-восточный.

Винчестер — ружье подствольной магазинной системы, дает до 15 выстрелов подряд; изобретено Генри Винчестером в Америке.

Водоизмещение — вес воды, вытесняемой судном.

Волапюк — искусственный всемирный язык, который не привился и в настоящее время вытеснен другим искусственным языком — эсперанто.

Выветривание — геологический процес разрушения земной коры, в котором принимают участие физические процессы (растрескивания и сжимания породы, вследствие изменения температуры; от замерзания воды в трещинах; вымывание частиц водой и выдувание ветром и т. п.) и химические процессы (растворение частиц водой, вследствие присутствия в ней углекислоты; кристаллизация и различ-

ЭР00945

ные реакции, возникающие в земной коре при большом давлении и высокой температуре и т. п.).

Вязанка норвежская — шерстяная вязаная фуфайка.

Гага, гагара — птица из семейства утиных. У гаг узкий клюв, окраске присущи контрасты, водятся у северных морей; очень ценится гагачий пух.

Галерея — длинный узкий ход; коридор; такие помещения особенно устраивались для выставки картин; отсюда название „картинная галерея".

Гемоглобин — красящее вещество, содержащееся в красных кровяных шариках; поглощая кислород воздуха, гемоглобин передает его тканям тела.

Генезис — происхождение.

Геодезия — наука об измерении земли; делится на высшую и низшую. Высшая занимается составлением карт и необходимыми при этом измерениями меридианов, сфероидальности (выпуклости) земли и пр.; низшая же — съемкой и нанесением на план небольших пространств земной поверхности или так называемым землемерием.

Гидробиология — отдел зоологии, излагающий учение о животных, обитающих в воде.

Гидрография — производство съемок, промеров, описей и составление карт морей, прибрежных мест, берегов островов, рейдов, озер, рек.

Гидрология — отдел физической географии, излагающий учение о морях и водах суши.

Гиперемия, гиперемированный — переполнение кровью какой-либо части тела, влекущее за собою иногда разные болезни, симптом, предшествующий воспалению.

Глетчер — ледник, т. е. огромные массы льда, постепенно спускающиеся в долины с горных вершин, покрытых вечным снегом.

Гофрировка — волнистость листов железа, из которого для большей прочности делаются некоторые переборки и наружная обшивка некоторых участков судна.

Гранит — очень твердая, сложная кристаллическая горная порода, состоящая из полевого шпата, кварца и слюды. Встречается во многих местах огромными массами.

Двойка — лодка для двух гребцов.

Динамомашина — иногда просто динамо. Машина, посредством которой при пользовании механической работой получают электрический ток, и обратно — при пользовании электрическим током, проходящим через эту машину, может совершаться механическая работа.

ЭР00945

В последнем случае динамомашина называется электрическим двигателем (электромотор). Применяется при освещении, тяге и передаче силы на расстояние.

Док — искусственный канал или бассейн, в который вводятся корабли для починки. По введении корабля в док вода из него спускается через шлюзы или выкачивается насосами.

Драга — мешок мелкоячейной сети или кошель из грубого холста, прикрепленный на трехугольную или четырехугольную широкую раму, которая спереди отточена в виде лезвия. Она прикрепляется к длинному тросу и опускается на нем на дно. При медленном ходе судна драга волочится по дну и соскребывает с нее животных, попадающихся на пути. Все они собираются в кошель и извлекаются вместе с ним на поверхность.

Драить — см. Задраить.

Дрейф, дрейфовать — всякое судно, идущее по направлению, близкому против направления ветра (бейдевинд), кроме поступательного движения, имеет и боковое — по направлению ветра; это последнее называется дрейфом. Дрейфовать со льдами — значит просто двигаться вместе с льдом.

Егеровское белье — белье из чистой шерстяной ткани, сшитое по системе доктора Густава Егера, немецкого зоолога.

Желтуха — признак различных заболеваний печени, желчного пузыря и его выводных протоков; выражается желтой окраской кожи и слизистых оболочек вследствие поступления в кровь красящего вещества желчи.

Задраить — подтянуть при посредстве драйка (драёк — прибор вроде ворота) все то, что не поддается другому способу механической тяги.

Застопорить машину — остановить действие машины.

Зоологическая станция — остановка судна, во время которой занимаются ловом морских животных.

Идея — 1) мысль; 2) общее и высшее представление или понятие о каком-либо предмете.

Иллюминатор — круглое отверстие для пропуска света в корпусе судна, или в палубе; в иллюминатор вставляется толстое стекло.

Импровизированный — без предварительной подготовки.

Инициатива — почин в каком-либо новом деле.

Ископаемые — окаменелые остатки животных и растений или их отпечатки, находимые в слоях земной коры прошлых геологических эпох. Отдел геологии, изучающий их, называется палеонтологией.

ЭР00945

Ископаемый лед — лед, находимый среди земных пластов, сохранившийся, вероятно, от ледникового периода.

Кабельтов — канат малого якоря на корабле; длина его обыкновенно равна 210 метров. Поэтому кабельтов, как мера расстояния, означает 210 метров.

Кайра — птица из семейства чистиков, обитает на берегах Северного Ледовитого океана.

Каломель — хлористая ртуть, употребляется как лекарство, в больших дозах действует как яд.

Камбуз — кухня на корабле.

Камельковое отопление — камелек, иначе камин, камельковое отопление, т. е. посредством каминов.

Кампания — 1) срок плавания военных судов, отправляемых в поход или экспедицию, причем каждые 6 месяцев плавания считаются за одну кампанию; 2) время, обнимающее все продолжение войны или похода.

Камфара — лекарственное вещество, которое отлагается в древесине и коре камфарного дерева.

Канцлер — министр иностранных дел.

Канюх или канюк — птица из семейства соколиных, небольших размеров, с вполне оперенными плюснами и горизонтальными ноздрями, водится в северной Европе, Азии и Америке. Истребляет полевых мышей.

Кардинальный — самый главный, основной.

Катер — 1) гребной — парусное судно 10—16-весельное, длиной 8 — 9 метров; 2) паровой или моторный — таких же приблизительно размеров, приводится в движение машиной.

Каюта — отдельное жилое помещение или комната на судне.

Кают-компания — помещение на военных кораблях, служащее сборным местом для комсостава.

Кекур — название в Сибири гряды или вала в прибрежных местах у больших рек, образованного ледяными барьерами, преграждающими реку. Барьеры эти вытесняются иногда на берег выходящей из берегов водой и двигают перед собой массу валунов и галек; когда лед растает, то сдвинутые ими массы и образуют гряду или вал.

Киль — в кораблях брус, простирающийся во всю длину судна в подводной части.

Кильватер — след, остающийся на воде позади идущего судна. Итти в кильватер — следовать за другим кораблем тем же курсом так, чтобы видеть все три мачты переднего судна на одной линии.

ЭР00945

Китель — летняя куртка из легкой материи, у моряков белого цвета.

Констапель — см. Палуба.

Контркурс — встречное направление.

Конфигурация — очертание предмета.

Копок — вещество, являющееся плохим проводником тепла.

Корма — задняя оконечность судна.

Кремневое ружье — старинное ружье, в котором вставленный в курок кремень высекал искру, воспламенявшую порох.

Крен — наклонение корабля от ветра и от других причин. При прямом положении парусов крена не бывает.

Кубрик — помещение для команды в носовой части корабля.

Курс — 1) направление, по которому идет корабль; 2) изложение науки или ее части; 3) время, назначенное для изучения известной науки; 4) период и способ систематического пользования лечебными средствами; 5) стоимость ценных бумаг, иностранных денег и т. д.

Кухлянка — верхняя одежда вроде пальто из оленьих кож, имеющая снаружи и внутри мех.

Лаборатория — место для научных или практических работ и опытов.

Лава — огненно-жидкая масса, вытекающая из кратеров вулканов во время извержения: представляет смесь разных минералов. Во многих местах на земной поверхности встречаются пласты застывшей лавы, она очень тверда и употребляется как строительный материал и на поделки.

Лаг — инструмент для измерения пройденного судном расстояния.

Ландшафт — общий вид местности во всей совокупности природных и культурных данных.

Лебедка — станок, служащий для подъема тяжестей, — соединение ворота с системой зубчатых колес.

Ледник — см. Глетчер.

Лечь на курс — пойти по тому курсу, который заранее был назначен.

Ликвидация — окончание или прекращение какого-нибудь дела.

Лилия морская — глубоководное морское животное, тело которого сидит на длинном членистом стебельке и несет на себе венчик из разветвленных лучей. Благодаря этому оно скорее похоже на цветок, чем на животное. В древнейшие периоды жизни на земле

ДВГНБ

ЭР00945

морские лилии жили такими массами, что в настоящее время мы находим целые пласты, состоящие из члеников их стеблей.

Лихтер — малое обыкновенно плоскодонное и одномачтовое грузовое судно для перевозки груза с речных судов на морские или с морских на берег по мелководью.

Лот — прибор для измерения глубины; в простейшем виде — свинцовая гиря конической формы; новейшие лоты для больших глубин — очень сложные приборы.

Лоция — книга, заключающая подробное описание морей, фарвартеров, берегов, мелей, входов в рейды и гавани, приметные знаки и т. п.

Лоцман — проводник судов в опасных местах.

Люк — всякое наружное отверстие на корабле.

Ляпис — азотнокислая соль серебра, растворимая в воде.

Мамонт — ископаемый вид млекопитающего, близкий к индийскому слону, жил в послеледниковый период; кости его выкапываются из земли во многих местностях, но особенно их много в Сибири, где некоторые пласты переполнены костями мамонта. Во льдах сибирской тундры иногда находят целые трупы мамонта, сохранившие мясо, кожу и даже волосяной покров. Клыки мамонта похожи на слоновые, но больше (до 4 *м* в длину и до 100 *кг* весом) и круче загнуты, известны под названием мамонтовой кости; скупаются в значительном количестве на Якутской ярмарке. Употребляются на биллиардные шары и разные изящные изделия. Жил во всей Европе кроме южной, в Северной Азии и Северной Америке.

Марс — в морском деле горизонтальная площадка в верхней части мачты; получает различные названия в зависимости от мачты, к которой прикреплен.

Масла минеральные — жидкие продукты перегонки нефти. Различают тяжелые и легкие минеральные масла. Легкие выделяются при температуре от 120 до 150° С, например бензин, газолин и др., они воспламеняются при сравнительно невысоких температурах, поэтому очень огнеопасны. Тяжелые масла выделяются при температуре от 150 до 300° С, например керосин, астралин, бакуоль, пironафт и др., они менее огнеопасны.

Маузер — магазинное усовершенствованное ружье конструкции немецкого ружейного фабриканта Вильгельма Маузера.

Машина тройного расширения — паровая машина, в которой пар поступает последовательно в три цилиндра и из последнего уже в холодильник, благодаря чему очень экономится топливо.

ЭР00945

Маяк — башня в гавани на отмели или у опасных берегов, где днем поднимают флаг, а ночью зажигают огонь для указания пути кораблям или для предупреждения их об опасности. Маяки бывают также плавучими.

Метеорология — наука о воздушных явлениях вообще и о погоде в частности.

Мизиды — морские рачки.

Миля — мера длины различной величины: немецкая и географическая равна 7 422 метра, русская — 7 468 метров, французская (лье) — 4 445 метров, английская — 1 609 метров; морская миля всех наций равна 18 52 метра.

Морж — млекопитающее из породы ластоногих, отличается огромными клыками, до полметра длины и до 8 килограммов весом, покрыто темнобурыми волосами. Встречается в Северном Ледовитом океане и Беринговом море. Длина животного доходит до 6 метров, а вес до 380 килограммов.

Мористее — подальше от берега в море.

Морфий — главная составная часть опиума, в виде бесцветных призматических кристаллов, горек на вкус, трудно растворим в воде; употребляется как лекарство, в виде уксуснокислого или сернокислого морфия, которые легче растворяются в воде; ядовит в больших дозах.

Мотор — вообще двигатель, чаще внутреннего сгорания; в частности моторная шлюпка.

Навигация — 1) период времени, в которое возможно судоходство, 2) искусство управления кораблем в открытом море.

Наган — револьвер усовершенствованной Наганом системы.

Нерпа — название, даваемое русскими промышленниками на севере тюленям.

Нефрит — 1) воспаление почек, большею частью сопровождается выделением белка мочею, 2) минерал зеленоватого, беловатого и др. цветов плотноволокнистого строения, по составу является кремнекислой известью с железом; идет на поделки.

Нос — 1) передняя часть судна, 2) часть суши, острым углом вдающаяся в море; то же узкий мыс.

Отсек — замкнутое пространство, образованное водонепроницаемыми переборками и нижним дном корабля. В случае пробоины в дне наполняется водой только один отсек, что не угрожает опасностью кораблю.

Пак — лед многолетнего образования и большой мощности, находящийся вдали от берегов.

Палеонтологический — см. Ископаемые.

ЭР00945

Палуба — горизонтальный помост на корабле, на больших кораблях бывает несколько палуб: верхняя, главная, средняя, нижняя, они разделяют судно на несколько этажей. Кормовая часть верхней палубы называется ютом, кормовая часть нижней палубы называется констапельской, средняя часть верхней палубы (от грот-мачты до бизань-мачты) называется шканцами.

Папуша — связка листового табаку.

Переборки водонепроницаемые — поперечные и продольные глухие стены из листового железа, разделяющие трюм на отделения (отсеки), чтобы в случае подводной пробоины только одно поврежденное отделение могло наполниться водой, что для корабля неопасно.

Перекат — мель на реке, затрудняющая беспрепятственное плавание судов.

Перистые облака — очень высокие облака в виде отдельных полосок (перышек), состоят, вероятно, не из капелек воды, а из ледяных кристалликов. Появление их предвещает наступление циклона.

Перитонит — воспаление брюшины.

Перлинь — проволочный трос толщиною от 4 до 6 сантиметров.

Пиронафт — продукт перегонки нефти. Удельный вес 0,855—0,860. Температура вспышки не ниже 90° С. Употребляется для освещения в особых пиронафтовых лампах (см. Масла минеральные).

Плавник — плавной лес, носящийся по морю и выбрасываемый на берег. Сибирские реки, протекая по тайге, подмывают берега, которые низвергаются в воду с растущим на них лесом; деревья, в большом числе уносясь течением, сталкиваются друг с другом, с берегами, дном, камнями и т. п., обтесываются и выносятся в океан в виде бревен, пригодных для постройки. В некоторых местах Сибири и на островах в течение столетий скопились огромные залежи плавника, часто он покрывает всю прибрежную полосу. Большинство промысловых избушек на Новой Земле, начиная со времени новгородцев, строены из бревен, выброшенных морем. Иногда плавник встречается далеко от берега, на значительной высоте в сравнении с нынешним уровнем моря.

Планктон — морские животные и растения, не имеющие органов передвижения и потому двигающиеся вместе с водой.

Планктовая сеть — сеть для лова планктона.

Плосконосый поплавок — птица из семейства куликовых.

Плотность тела — частное от деления массы тела, выраженной в граммах, на объем его, выраженный в кубических сантиметрах.

ЭР00945

Поварня — небольшой домик, состоящий из одной комнаты с кухонным очагом.

Поле ледяное — см. Сало.

Полная гидрологическая станция — остановка судна, во время которой производятся все гидрологические исследования, какие только возможны при наличии имеющихся на судне средств (см. Гидрология и Гидрография).

Полынья — вдоль окраины берегового припая в Северном Ледовитом океане существует более или менее широкий канал незамерзшей воды, то открывающийся, то закрывающийся, который носит название полыньи. Она отделяет неподвижный припай от движущихся льдов.

Портативный — удобный для ношения при себе.

Прибой — постоянные и беспрестанные удары морских волн о высокие берега или набегание волны на берег у низких берегов.

Припай — обыкновенно морской лед находится постоянно в движении, его несет течение по направлению своего движения. Неподвижные же льды зимою, а иногда и летом встречаются только у берегов полярных земель, к которым они как бы припаяны и потому называются береговым припаем.

Пропагандист — занимающийся распространением каких-либо идей с целью приобретения сторонников.

Пуночка — или подорожник, птица из семейства вьюрковых, похожа на овсянку, но со шпорой на заднем пальце, разные их виды водятся в северных полярных странах.

Пурга — сильная метель, буря со снегом.

Пушка 47-*мм* — т. е. пушка, у которой диаметр выходного отверстия дула равен 47 *мм*.

Расстройство компенсации — обострение порока сердца от общего ослабления организма под влиянием усиленной работы и плохого питания.

Реакция воды с ляписом — если от прибавления нескольких капель раствора ляписа в пробирку с водой появляется муть, то это служит признаком присутствия в воде хлористых соединений.

Рекогносцировка — разведывание характера местности и других сведений с научной, военной или иными целями.

Рельеф — в географии — строение поверхности, т. е. возвышения и понижения почвы известной местности, страны, морского дна и т. п.

Рубероид — вещество, плохой проводник тепла.

ЭР00945

Рубка — каюта на верхней палубе или полукаюта над люком на судах. Все надстройки над палубой называются рубками.

Ружье центрального боя — охотничье ружье, заряжающееся с казенной части патроном в гильзе; курок бьет в пистон (капсулю), находящийся в центре основания гильзы.

Руль — прибор для управления судном, вращающийся на оси, установленной в кормовой части судна.

Румб — 1) в морском деле — $^1/_{32}$ часть горизонта (11°15′), на компасе румбы подразделены на $^1/_2$ и $^1/_4$; 2) в геодезии — направление, обозначаемое числом градусов от северного или южного конца магнитной стрелки компаса; различают четыре главных румба: СВ (северо-восток), СЗ (северо-запад), ЮВ (юго-восток), ЮЗ (юго-запад).

Сало — образование льда начинается с появления в воде большого числа ледяных иголок, образующих кашеобразную жидкость, носящую название сала, нередко образованию сала способствует выпадение снега. От смерзания отдельных участков сала появляются ледяные лепешки или блины (блинчатый лед). Блинчатый лед смерзается в льдины большого горизонтального протяжения и малого вертикального с более или менее гладкой поверхностью, которые носят название ледяных полей. Ледяные поля разбиваются волнами и ветрами, нагромождаются друг на друга и образуют гряды и холмы, называемые торосами.

Сектор — часть круга, заключающаяся между двумя радиусами и дугою.

Семафор — в морском деле и на железных дорогах — мачты служащие для подачи сигналов помощью флагов и фонарей; устраиваются у железнодорожных станций, на морских берегах и на судах.

Серебристая чайка — птица из семейства длиннокрылых; с прямым лишь на конце загнутым клювом, щелевидными ноздрями и плавательными перепонками, полет быстрый и долгий, водится по берегам северных морей.

Скорбут или цынга — болезнь, которая характеризуется размягчением десен, язвами на них и сине-багровыми пятнами на теле, опуханием ног и сильными болями в спине и груди; иногда сопровождается кровоизлияниями в полость околосердечной сумки и в другие полости тела. Частый спутник голода, наряду с сыпным и брюшным тифом. Излечивается хорошим питанием и прибавлением к пище свежих овощей. При отсутствии энергичного лечения вскоре после появления болезни кончается смертью больного.

ЭР00945

Соленость морской воды — содержание солей в морской воде равно в среднем 35 ‰, среди них преобладают хлористый натр (поваренная соль) и сернокислый магний (магнезия).

Спардек — часть палубы, расположенная непосредственно над верхней палубой по середине судна.

Стамуха — сидящий на мели айсберг.

Становой якорь — прибор для задерживания (остановки) судна на месте.

Стапель — наклонный помост в воде, на котором строятся суда и с которых они спускаются в воду.

Стратиграфия — отдел геологии, учение о земных пластах. Цель ее — проследить отдельные фазы развития земли.

Тайга — пространства, покрытые хвойным лесом в Сибири.

Тали — веревки, пропущенные в блоки для поднятия тяжестей на корабль.

Термограф — самопишущий термометр.

Термометр — прибор для измерения температуры; как известно, существуют три системы делений шкалы термометра: Цельсия (C), Реомюра (R) и Фаренгейта (F). Температура таяния снега = 0° C = = 0° R = + 32° F, температура кипения воды = 100° C = + 80° R = = + 212° F. Таким образом 1° C = 4/5° R = 9/5° F.

Территориальные воды — та часть моря, которая омывает владения прибрежного государства. В международном праве принимают за крайнюю черту территориальных вод линию, простирающуюся на три английские мили от максимального предела отлива.

Тиковое дерево — растение из семейства вербеновых, большое дерево с овальными листьями, отличается чрезвычайно прочной древесиной, за что его иногда называют железным деревом, идет на постройку кораблей; произрастает в Индии.

Тол — взрывчатое вещество большой силы.

Топорик — птица из семейства чистиков, клюв короткий и сплющенный с боков, летает плохо, но плавает и ныряет хорошо, живет по северным берегам Атлантического и Северного Ледовитого океанов.

Торбазы — обувь вроде валенок из оленьей кожи, снаружи и внутри мех.

Торос — см. Сало.

Траверз — направление, перпендикулярное к курсу судна.

Травить канат — выпускать канат за борт.

Трал — широкий мешок из сети длиною метров в 10; сеть эта поддерживается железным стержнем, прикрепленным к железным

ЭР00945

полозьям, на которых трал скользит по дну и собирает донных животных.

Тралить — собирать со дна морского животных посредством трала.

Транспорт — судно, предназначенное, главным образом, для перевозки грузов.

Трехлинейная винтовка — магазинная винтовка, имеющая диаметр дула при выходе в три линии; такими винтовками вооружена наша армия.

Трос — общее наименование веревок, канатов и т. п., особенно употребляемых в морском деле.

Трюм — самая нижняя часть внутреннего пространства судна.

Удельный вес тела — частное от деления веса тела, выраженного в граммах, на объем его, выраженный в кубических сантиметрах.

Узел — в морском деле — мера длины, употребляемая при измерении скорости судов, равняется $^1/_{120}$ части морской мили или 15,43 метра, поэтому сколько узлов судно проходит в $^1/_2$ минуты, т. е. $^1/_{120}$ часть часа, столько морских миль оно делает в час, например, судно, обладающее скоростью 25 узлов (в $^1/_2$ минуты), проходит в час 25 морских миль или 46,93 километра.

Фальшборт — легкий борт верхней палубы.

Фарватер — достаточно глубокий, свободный от подводных и надводных опасностей путь для судов, огражденный в нужных местах приметными знаками.

Фён — ветер, падающий с высоких гор вниз, при падении он нагревается на каждые 100 *м* на 1 °С и приходит вниз даже зимой очень теплым и сухим. Явления фена наблюдаются в Альпах (в Швейцарии), Пиринеях, на Кавказе, в южной части Новой Земли, в западной части Гренландии и в других местах.

Феномен — редкое явление.

Фиорд — глубоко вдающийся в материк узкий залив, их особенно много по берегам Швеции, Норвегии и Дании.

Фирн — слежавшийся в зерна снег, мутный полуснег-полулед, он является переходной стадией от снега ко льду.

Фирновое поле — обширное пространство, покрытое фирном.

Фирновые зерна — ледяные зерна смерзшегося снега.

Флагманское судно — на котором находится начальник эскадры (флагман).

Флагшток — древко, шест, на который поднимают флаг.

ЭР00945

Флюоресценция — свойство некоторых тел светиться в темноте, отличается от фосфоресценции тем, что она прекращается вместе с вызвавшей ее причиной.

Форштевень — центральный брус судна в его киле, в основании носовой части судна.

Цынга — см. Скорбут.

Шанс — степень вероятности успеха.

Шахта — колодцеобразное искусственное углубление, проведенное с поверхности земли в глубь, преимущественно вертикально, иногда наклонно. В рудниках служит для подъема добытых минералов, для откачки воды, для спуска и подъема рабочих в подземные галереи, для проветривания и т. п.

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 нескольку 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.

Шканцы — см. Палуба.

Шлюпки — легкие лодки, служащие для сообщения с берегом, когда к нему нельзя пристать, и с другими судами.

Шпангоуты — ребра судна, имеющие форму поперечных сечений судна, они скреплены с килем и вместе с ним составляют остов судна или его корпус.

Шторм — сильная буря, при которой убираются все паруса.

Штурман — в военном морском флоте лицо, на обязанности которого лежат астрономические наблюдения, навигационная часть, наблюдения за действиями рулевых, ведение журнала, заведывание сигнальной частью и т. п.

Шуга — размельченный лед, выносимый сибирскими реками в Северный Ледовитый океан после их вскрытия.

Шхуна или шкуна — судно, имеющее от 2 мачт и более, шкуны бывают парусные, парусно-моторные и паровые. В настоящее время преобладают парусно-моторные шкуны с косыми парусами.

Щека — каждая из двух сторон обоймы блока, внутри которой укреплена ось, на которой вращается шкив (круг с желобом на наружном ободе).

Экипаж — 1) во флоте совокупность всех служащих на корабле, 2) сухопутная повозка для перевозки людей.

ЭР00945

Экскурсия — поездка с образовательной или увеселительной целью.

Экспедиция — поездка с научной или военной целью.

Эпитет — качественный признак предмета, прибавляемый к названию предмета для большей образности.

Ют — см. Палуба.

Якорь — прибор для задерживания судна на месте.

Яхта — судно сравнительно небольших размеров; бывают яхты морские, речные, паровые, моторные, парусные и т. п.

Яхт-клуб — клуб любителей гребного и парусного спорта.

ДВГНБ

ЭР00945

УКАЗАТЕЛЬ СОБСТВЕННЫХ ИМЕН, ЛИЦ, МЕСТ И КОРАБЛЕЙ.

Абруццкий герцог 167.
Авачинская губа 85.
Авось, камень 109.
Айон, о-в 104, 106.
Александр I 18.
Александров, офицер флота 149, 165.
Александровск на Мурмане 49, 61.
Александры Земля.
Алжир 30.
Альберт, шхуна 61.
Аляска 31, 64, 82, 83, 86, 91.
Амой 30.
Амундсен Роальд 148, 150, 168, 169, 170.
Анадырский залив 87, 95.
Анадырский край 88.
Анадырский острог 12.
Анадырь, река 12, 37.
Андреев, 16.
Андреева Земля 105, 107.
Анжу 18.
Аргунь, транспорт 30, 61, 62.
Аргольд Э. Е., доктор 3, 4, 5, 7, 86, 110, 137, 150.
Архангельск 3, 9, 13, 71, 83, 94, 141, 146, 156, 162, 166, 167, 170.

Бакан, транспорт 167.
Баранов мыс 17, 106.
Баренц Виллем 11.
Баренцово море 15.
Барроу, мыс 95.
Бартлет 86, 91, 92, 95.
Бегичев 147, 154, 159, 160.
Белое море 167.
Белый остров 20, 172.
Беляк, матрос 102.
Беннетт о-в 50, 64, 65, 80, 81, 82, 109, 137, 147.
Берен о-в 11.
Беринг Витус 12, 13.
Берингов пролив 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 29, 30, 31, 33, 37, 44, 45, 50, 82, 86, 97, 98, 99, 102, 168, 170.
Берингово море 14, 18, 31, 33, 34 51, 52.
Берри 46.
Берриспик 46.
Биллингс 17, 18.
Биллингса мыс 98.
Близнецы, о-ва 158.
Ближний, о-в 53, 54.
Блоссом, мыс 105.
Богуславский 84.
Боневи, о-в 158.

ЭР00945

Бонин, о-в 85.
Босфор 58.
Брузевица, о-ва 169.
Брукс, ледокол 167.
Брусилов Г. Л. 23, 107, 132, 154, 162.
Буза Елисей 12.
Бурро Стефан 9.
Быковская протока Лены 54.
Бэр, шхуна 95.

Вайгач, о-в 9, 171.
Вайпрехт Карл 20.
Васильевский 50, 54.
Вега, мыс 122, 123, 124, 126.
Вега, яхта 21, 31, 169.
Вергилий Марон 172.
Виггинс Джозеф 21.
Willoughbi Hugh 9.
Вильда, мыс 159, 160.
Вилькицкий Б. А. 19, 62, 85, 92, 94, 103, 106, 107, 114, 120, 122, 126, 129, 137, 138.
Вилькицкого о-в 65, 107, 108, 109.
Владивосток 3, 29, 30, 31, 33, 43, 44, 49, 51, 58, 60, 71, 80, 82, 83, 84, 86, 103, 126, 170.
Вознесения, мыс 112.
Волошинов 93.
Вонлярлярский 91, 92.
Врангель Ф. П. 14, 18, 19, 44, 45.
Врангеля Земля 40, 44, 45, 46, 49, 61, 62, 63, 83, 86, 91, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 103, 104, 106.
Вуд 11.

Гавай, мыс 96, 99, 100.
Гавр 30.
Гафнера фиорд 151, 152.
Геденстрем 18.
Гейберга, о-в 120, 122, 124, 126, 169.
Гельшерт 107, 109, 149, 151.
Генриетта, о-в 50, 108.
Геральд, о-в 46, 49, 62, 91, 95, 97, 100.
Гойнинген-Гюне 61.
Гольфштрем.
Гольчиха, селение 147, 150, 154, 165.
Горохов Н. 82.
Гренландия 34, 40, 45, 148.

Давыдов 2-й 30.
Даусон 93.
Дежнев Семен 12.
Дежнева мыс 31, 33, 36, 39, 44, 50, 52, 95, 98.
Де Лонг 21, 40, 45, 46, 50, 51, 55, 108.
Демби 84.
Джакман 9.
Джибути 30.
Джон Голанд, селение 89.
Диксон 21.
Диксона о-в 126, 150, 154, 156, 160, 162, 163, 165, 166, 167, 171.
Диомида, о-ва 95.
Доброй Надежды, мыс 8, 18, 25.
Дудинка, селение 154, 171.

Еврейнов 12.
Енисей, река 10, 13, 19, 21, 25, 26, 147, 151, 154, 159, 160, 163, 165, 170, 171.
Ермак, ледокол 26, 173.
Ермак, шхуна 19.

Жаннетта, о-в 50.
Жаннетта, яхта 40, 45, 46, 50, 55, 108.
Жданко Е. А. 162.
Жеденов 103.
Желаний мыс 172.
Жохов 109, 142, 144, 153.
Жохова, о-в 111.

ЭР00945

Зайсан, озеро 10.
Заря, рейд 23, 127, 158, 159.
Заря, яхта 115, 134, 147, 170.
Зееберг, астроном 80, 82.
Золотой Рог, бухта 58, 83.

Иверсен 167.
Измаилия 30.
Ильинский мичм. 110.
Имтук, селение 88, 89.
Индигирка, река 18, 33, 40, 44, 52.
Инцова, мыс 98.
Иоанн Грозный 9.
Иогансен Эдуард 20.
Иркайпий, мыс 17, 102.
Иртыш 10.
Итуруп, о-в 85.

Каменные о-ва 161, 169.
Камран 30.
Камчатка 12, 13, 34, 41, 51, 82, 85.
Канин нос 167.
Кара, река 10.
Карлсен Элинг 20.
Карлскрона 21.
Карлук, шхуна 86, 92, 95.
Карские ворота 20, 171.
Карское море 9, 10, 15, 19, 20, 21, 126, 167, 172.
Корчык п-в 106.
Келлет 45.
Келха, гора 155.
Киббара, мыс 106.
Кит, шхуна 64, 166.
Кларенс, порт 92, 94, 95.
Клерк Чарльз 85.
Кнудсен 148.
Коллинг Арчер 158, 160.
Коломбо 30.
Колонча, п-в 160.
Колыма, река 12, 16, 17, 18, 29, 33, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 51, 52, 53, 55, 170.
Колыма, транспорт 98.
Колючинская губа 31, 44, 49, 88, 101, 102, 103.
Колючинский о-в 18.
Корвин, парох. 46.
Корчык, п-в 61, 104.
Котельный, о-в 54, 112.
Коцебу 18.
Красноярск 147, 165.
Крузенштерн Павел 19, 20.
Крузенштерн И. Ф. 19.
Крузенштерна, о-ва 160.
Кук, доктор 148.
Кук Джемс 12, 17, 85.
Купер, капитан 46.
Курильские о-ва 34, 85.
Курильский 5-й пролив 109.
Куро-Сиво 83.
Кушаков, доктор 162, 164, 165, 166.

Ладоничев, матрос 142, 144, 153.
Лаперуза пролив 51.
Лаптев Дмитрий 13.
Лаптев Харитон 13, 65, 67,
Лаптева пролив.
Лейпциг, крейсер 94.
Лена, река 13, 16, 18, 29, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 61, 170.
Лесовский, мыс 88.
Литке 15.
Ложкин Савва 15.
Ломоносов М. В. 14.
Лонг, китобой 45.
Лудлов 18.
Лужин 12.
Лярский 88, 89 ,91, 93.
Ляхов 17.
Ляхова о-ва.

ЭР00945

Магелланов прол. 8.
Макаров С. О. 26, 173.
Малый о-в 54.
Малые о-ва 158.
Маре-Сале 171.
Маркгама, о-в 161.
Марко Поло 8.
Матисен, капитан 29, 30, 125, 126.
Матисена прол. 157.
Маточкин Шар 15, 171.
Медвежий мыс 39.
Медвежий о-в 11.
Медвежий Яр, мыс 151.
Медвежьи о-ва 16, 51, 52, 62, 64, 104, 107.
Мельвиль 50.
Менделеев Д. И. 172.
Миддендорфа зал. 145, 160.
Мизин, фельдшер 115, 116.
Минина о-ва 169.
Михайловский пост 82.
Мод, яхта 168, 170.
Моисеева о-в 158.
Мурман 155.
Muscovy Company 9.
Мягин, матрос 145, 151, 160.

Нансен Фритьоф 22, 40, 57, 67, 108, 125, 134, 140, 168, 169.
Нансена о-в 158.
Неаполь.
Немецкое море 29.
Неупокоев, лейт. 95, 98, 116.
Нижне-Колымск 87.
Николая II Земля 78, 137.
Никольский, мичман 89, 91, 108, 115, 151, 152.
Нил, шхуна 45.
Нильсен 148.
Новая Земля, о-ва 10, 11, 15, 16, 18, 20, 21, 36, 74, 122, 171, 172.
Новая Сибирь, о-в 111, 112.
Ново-Мариинск 62, 89.
Новопашенный 125.
Новопашенного о-в 111.
Ново-Сибирские о-ва 17, 18, 22, 23, 50, 51, 53, 54, 64, 65.
Новый порт 171.
Ном 83, 86, 91, 94.
Нордвик, мыс 64.
Норденшильд 15, 21, 22, 31, 57, 60, 134, 169.
Норденшильда о-ва 116, 117, 158, 159, 160, 169, 170.
Нордкап, мыс 39, 146.
Ньюкестль, крейсер 85.

Обдорск 171.
Обская губа 171.
Обь, река 10, 13.
Оленек, река 55.
Онман, мыс 104.
Оскар, шведский король 21.
Оскара короля залив 122, 130.
Оскара короля Земля 127, 128, 132, 138, 151.
Осло 169.
Охотск 13, 17.
Охотское море 13, 14, 33, 34, 51.

Павловск 49.
Пайер Юлий 20.
Пакст, мыс 64.
Паландера, прол. 158.
Паллизер Джон 20.
Пахтусов 15.
Пет Артур 9.
Петербург 13, 26, 29, 30, 33, 49, 62, 71, 132, 137, 141, 146, 147, 151.
Петерман Август 20.
Петерсен, механик 125.
Петр Великий 12.
Петра Великого залив 58.

ЭР00945

Петропавловск на Камчатке 33, 51, 62, 82, 85, 86.
Печора, река 19.
Пири Роберт 86, 148, 168.
Плауэр, селение 88, 89.
Порт Саид 30.
Поспелов 18.
Постников Иван 12.
Преображения, о-в 64, 65, 66, 109, 112.
Провидения, бухта 30, 31, 34, 36, 51, 52, 61, 86, 87, 88, 89, 91, 93.
Прончишев 13.
Прончищевой, бухта 70, 151.
Протодиаконов Вас. 81.
Пулково 49.

Расторгуев, матрос 134.
Роджерс, бухта 95, 99.
Роджерс, крейсер 44, 46.
Рождественский, адмирал
Розмыслов 15.
Рокфеллер 91.
Роттердам 29, 30.
Рудольфа Земля 155.
Румянцев Н. П. 18.
Русанов В. А. 23, 107, 154, 162, 164.
Русские о-ва 117, 132.

Сабанг о-в 30.
Сайгон 30.
Сангарский прол. 34, 83, 85.
Сандвичевы о-ва 18.
Санников 17.
Самуила о-ва 112.
Сарычев 17.
Сахалин, о-в 51.
Сахаров, художн. 103.
Свердруп Отто, капит. 126, 128, 129, 132, 137, 138, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 158, 159, 160, 162, 164, 165.
Свердрупа о-в 164.
Свердрупа прол.
Св. Андрея о-ва 112.
Св. Диомида о-в 17.
Св. Лаврентия бухта 17, 46, 91, 98.
Св. Лаврентия о-в 17.
Св. Михаила порт.
Святой Нос 16, 107.
Св. Петра о-ва.
Св. Фока, шхуна 155, 162, 166.
Северная Двина 9, 13, 167.
Северная Земля 73, 78, 105, 116, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 134, 169.
Северный мыс 17, 38, 52, 97, 102, 105, 106.
Седов Г. Я. 39, 41, 132, 154, 162, 164, 166.
Семеновский о-в 54.
Сент-Майкель 82, 93.
Сергеев 30.
Сердце-Камень 50, 52, 169.
Сибиряков А. М. 19, 21.
Сидоров М. К. 19.
Сингапур 30.
Сиэтль 169.
Славянка, бухта 89.
Соколов Алексей 13.
Скалистые о-ва 158.
Скотт 148, 149, 150.
Стадухин Михаил 12.
Становой хребет 40.
Старокадомский, доктор 3, 103, 119, 151.
Старокадомского о-в 119.
Stella Polare 167.
Стефенсон 86, 91.
Столбовой, о-в 17, 54.
Столетия мыс 88, 89.
Стрижев 134.
Суматра о-в 30.
Суэц 30.
Сыроватовский 17.

ЭР00945

Таймыр, зал. 70.
Таймыр, о-в 158.
Таймыр, п-в 8, 26, 57, 61, 64, 66, 70, 107, 112, 117, 127, 139, 147, 158, 167, 169, 170.
Таймыр, река 127, 152.
Таймыр Малый, о-в 78, 118, 119, 134, 169.
Тегетгоф, яхта 20.
Тикси, бухта 54.
Тилло, о-в 126, 169.
Тобол, транспорт 87, 95, 103, 104.
Толль Э. 22, 23, 29, 80, 82, 109, 122, 130, 134, 140, 146, 147, 151, 152.
Толля бухта 128, 130.
Томсон 87, 89, 90, 91.
Транзе, лейт. 84, 149, 164.
Тржемесский, д-р 147, 149, 164, 165.
Туруханск, пароход 164.
Тускарора, впадина 85.
Тускарора, парох. 85.
Угелен 36, 38.
Угрюмов.
Уединения о-в 162, 164.
Уильби Ю. 9.
Усть-Енисейск 171.
Усть-Камчатск 86.
Усть-Янск 134.
Фабрициус, миссионер 34.
Фаддеевский, о-в 17, 54, 112.
Ферелея о-ьа 122, 126.
Флоры мыс 162.
Флоуес 11.
Фрам, яхта 22, 41, 125, 138, 169.
Фрама прол. 159.
Франклин 45.
Франца Иосифа Земля, названная именем австрийского императора Франца Иосифа 21, 23, 74, 80, 162, 166.
Хакодате 84, 85.
Хакодатский залив 83.
Хатангский залив 65.
Хомутов В. Н. 4, 5.
Цейлон, о-в 85.
Чаплино, селение 89.
Чаунская губа 16, 37, 39, 104, 106, 169.
Челюскин, мыс 22, 57, 71, 74, 75, 80, 81, 104, 107, 112, 114, 115, 116, 120, 121, 122, 126, 132, 134, 137, 138, 169, 170, 172.
Ченслер Ричард 9.
Четырехстолбовой, о-в 52.
Чечотт 92.
Чичагов В. Я. 14.
Чукотский, п-в 17, 30, 61, 87, 88 95, 169.
Чукочья Большая, река 37.
Чукочья Малая, река 37.
Шалауров 16.
Шалаурова о-в 106.
Шанхай 30.
Шелагский мыс 13, 14, 16, 39.
Шекльтон 148.
Шпицберген, о-ва 11, 15, 20, 74, 146.
Штеллинг, мыс 154, 160.
Эклипс, яхта 126, 141, 146, 147, 149, 152, 154, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 166, 170.
Эллер, матрос 145.
Эмма, бухта 88.
Югорский Шар, прол. 10, 21, 141, 146, 171.
Юкон, река 82.
Якан, мыс 19, 44.
Яковлево, селение 21.
Якутск 16.
Ямал, п-в 20, 171, 172.
Яна, река 16, 18, 80.
Японское море 34.

ДВГНБ

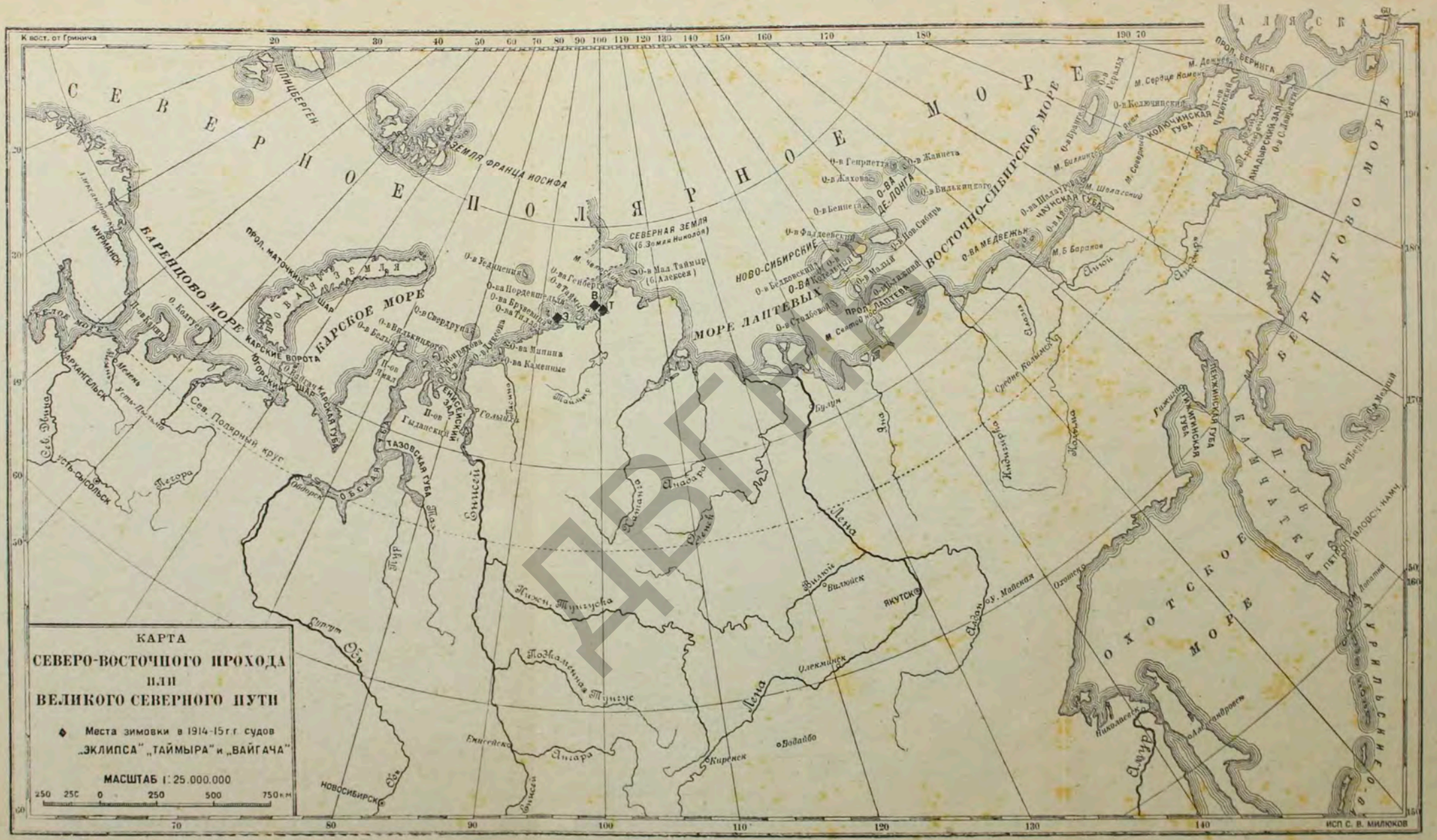
ЭР00945

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Введение	7
Глава I. Возникновение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и ее работы в 1910/11 г.	25
Глава II. Работы экспедиции в 1912 г.	50
Глава III. Работы экспедиции в 1913 г.. открытие новых земель и возвращение во Владивосток	60
Глава IV. Работы экспедиции в 1914 г. Плавание из Владивостока в гор. Ном на Аляске и оттуда к Земле Врангеля.	83
Глава V. Продолжение работ экспедиции в 1914 г. Плавание от Земли Врангеля к Северной Земле и мысу Челюскина.	104
Глава VI. Зимовка у мыса Челюскина в 1914/15 г.	132
Глава VII. Отбытие к острову Диксона и затем в Архангельск.	156
Заключение	168
Словарь иностранных выражений и технических терминов.	175
Указатель собственных имен, лиц, мест и кораблей	190

АВГИЛ

ЭР00945


К вост. от Гринича
СЕВЕРНОЕ ЛЕДОВИТОЕ МОРЕ
ШПИЦБЕРГЕН
ЗЕМЛЯ ФРАНЦА ИОСИФА
СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ (б. Земля Николая)
БАРЕНЦОВО МОРЕ
КАРСКОЕ МОРЕ
МОРЕ ЛАПТЕВЫХ
ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ
ЧУКОТСКОЕ МОРЕ
БЕРИНГОВО МОРЕ
ОХОТСКОЕ МОРЕ
МУРМАНСК
АРХАНГЕЛЬСК
Усть-Цильма
Усть-Сысольск
Печора
Усть-Пыльга
Сев. Полярный круг
Обдорск
ТАЗОВСКАЯ ГУБА
ОБСКАЯ ГУБА
ЕНИСЕЙСКИЙ ЗАЛ.
Игарка
Дудинка
Енисейск
Новосибирск
Якутск
Вилюйск
Олекминск
Киренск
Ангарск
Братск
Николаевск
Петропавловск-Камч.
Анадырь
Средне-Колымск
Нижне-Колымск
Гижигинская губа
Пенжинская губа
Анадырский зал.
Колючинская губа
Чаунская губа
Медвежьи о-ва
Новосибирские о-ва
о-ва Де-Лонга
о-в Врангеля
о-в Жаннета
о-в Генриетты
о-в Жохова
о-в Беннетта
о-в Фаддеевский
о-в Новосибирский
о-в Малый Ляховский
о-в Котельный
о-в Бельковский
о-в Малый Таймыр (б. Алексея)
о-в Комсомолец
о-в Свердрупа
о-в Уединения
о-ва Пордекинельда
о-ва Брусневича
о-ва Шмидта
о-ва Минина
о-ва Каменные
о-в Колгуев
о-в Вилькицкого
о-в Белый
п-ов Ямал
п-ов Гыданский
п-ов Таймыр
п-ов Канин
п-ов Чукотский
м. Челюскин
м. Северный
м. Шелагский
м. Барранова
м. Биллингса
м. Сердце-Камень
м. Дежнева
пролив Маточкин Шар
Карские ворота
Югорский шар
пролив Лаптева
пролив Беринга
Берингово море
Карская губа
Мезень
Печора
Обь
Енисей
Лена
Амур
Яна
Индигирка
Колыма
Анадырь
Пур
Таз
Хатанга
Оленек
Вилюй
Нижняя Тунгуска
Подкаменная Тунгуска
Ангара
Селенга
Сунгари
Амгунь
Зея
Бурея
Майская
Охотск
Гижига
Пенжина
Камчатка
Курильские о-ва
Сахалин
Япония
Аляска
Берингов пролив
Чукотский п-ов
Камчатский п-ов
Ледовитый океан
Тихий океан
Индийский океан
Атлантический океан
Средиземное море
Черное море
Каспийское море
Аральское море
Балтийское море
Европа
Азия
Африка
Америка
Австралия
Индия
Китай
Монголия
Иран
Турция
Египет
Швеция
Норвегия
Финляндия
Германия
Франция
Испания
Италия
Англия
Ирландия
Исландия
Гренландия
Канада
США
Мексика
Бразилия
Аргентина
Чили
Перу
Боливия
Венесуэла
Колумбия
Эквадор
Парагвай
Уругвай
Новая Зеландия
Филиппины
Индонезия
Малайзия
Таиланд
Вьетнам
Корея
Пакистан
Афганистан
Ирак
Сирия
Израиль
Иордания
Саудовская Аравия
Йемен
Оман
Эфиопия
Судан
Ливия
Алжир
Марокко
Тунис
Нигерия
Кения
Танзания
Мозамбик
ЮАР
Намибия
Ботсвана
Зимбабве
Замбия
Конго
Габон
Камерун
Чад
Мали
Нигер
Буркина-Фасо
Гана
Того
Бенин
Сенегал
Гвинея
Сьерра-Леоне
Либерия
Кот-д'Ивуар
Мавритания
Западная Сахара
Португалия
Бельгия
Нидерланды
Дания
Швейцария
Австрия
Венгрия
Чехия
Словакия
Польша
Румыния
Болгария
Греция
Албания
Югославия
Хорватия
Словения
Босния и Герцеговина
Сербия
Черногория
Македония
Молдавия
Украина
Белоруссия
Литва
Латвия
Эстония
Грузия
Армения
Азербайджан
Туркмения
Узбекистан
Таджикистан
Киргизия
Казахстан
Монголия
Северная Корея
Южная Корея
Япония
Тайвань
Гонконг
Макао
Бруней
Сингапур
Шри-Ланка
Непал
Бутан
Бангладеш
Мальдивы
Маврикий
Сейшельские о-ва
Коморские о-ва
Мадагаскар
Реюньон
Майотта
Мозамбикский пролив
Мадагаскарский пролив
Красное море
Персидский залив
Оманский залив
Аденский залив
Суэцкий канал
Панамский канал
Гибралтарский пролив
Ла-Манш
Северное море
Балтийское море
Ботнический залив
Финский залив
Белое море
Баренцево море
Карское море
Море Лаптевых
Восточно-Сибирское море
Чукотское море
Берингово море
Охотское море
Японское море
Желтое море
Восточно-Китайское море
Южно-Китайское море
Филиппинское море
Море Сулавеси
Море Банда
Арафурское море
Тиморское море
Коралловое море
Тасманово море
Море Росса
Море Уэдделла
Море Беллинсгаузена
Море Амундсена
Море Содружества
Море Дейвиса
Море Космонавтов
Море Лазарева
Море Рисер-Ларсена
Море Моусона
Море Содружества
Море Дейвиса
Море Космонавтов
Море Лазарева
Море Рисер-Ларсена
Море Моусона
Море Беллинсгаузена
Море Амундсена
Море Уэдделла
Море Росса

2р

ДВГНБ

ЭР00945

ДВГНБ

ЭР00945

ЭР00945