

ВОСПОМИНАНИЯ

Глава I

Николай Иванович Евгенов родился в селе Собачьи Горбы (теперь Пахотная Горка Новгородской губернии 15 августа 1988 года в семье учителя. Иван Михайлович Евгенов преподавал в Новгородской гимназии латинский и греческий языки.

В своих набросках "Из воспоминаний о прошлом" Николай Иванович так рассказывает о себе.

"Интересно выявить причину почему я, выходец из "сухопутной" семьи, решил стать моряком? Обусловлено это было, мне кажется, тем что в 1893 году наша семья переехала из Новгорода в город Нарву, расположенный на реке Нарове, в 12 км от впадения в Нарвскую губу Финского залива. Километрах в двух выше города, Нарова образует крупный водопад, вернее два водопада, разделенные скалистым островком. Ниже водопадов по реке на километр-полтора тянутся пороги, после которых до впадения в море (у поселка Усть-Нарва) Нарва судоходна. Помню, что при малейшей возможности я бегал к реке, чтобы посмотреть на катера, буксиры с баржами, небольшие рыбацкие суда, проходившие по ней. Каждое лето мы проводили в Усть-Нарве. Там, в небольшой гавани Нарвской губы находилась стоянка рыболовных шхун. К ним тянуло меня, как магнитом. Достигнув возраста, когда я мог держать в руках весла, вместе с моим приятелем Женей Антроповым, отправлялся на лодке в "каботажное плавание". Эти плавания не всегда оканчивались благополучно. Несколько раз лодка зачерпывала воды и мы с трудом добирались до берега. Однажды из-за сильной зыби, шедшей от берега, нас стало уносить в море. К счастью, родители Жени и моя мать заметили наше бедственное положение. Спасательный катер взял нашу лодку на буксир и доставил домой.

Летом, если не ошибаюсь 1898 года, мне посчастливилось увидеть адмирала С.О.Макарова. Не знаю, чем был вызван его приезд в Усть-Нарву".

К этому времени юный Евгенов уже познакомился с морской художественной литературой. Большинство прочитанных им книг было посвящено описанию плаваний русских военных моряков, Крузенштерна и Лисянского, Беллинсгаузена и Лазарева, Головина и Невельского. Самым любимым его писателем стал "певец моря" К.Станюкович, он, видимо и вызвал желание бросить гимназию и поступить в Морской корпус.

Мать Николая Ивановича, Вера Григорьевна, рассказывала, что ее муж был очень недоволен этим. Преподаватель гуманитарных наук и убежденный пацифист, он хотел, чтобы сыновья пошли по его пути. Старший брат Николая Ивановича, Евгений, окончивший уже к этому времени гимназию, поступил на исторический факультет Петербургского университета. Когда Николаю Ивановичу удалось все же уговорить отца уступить его желанию, тот разрешил ему поступить в Морской корпус, но с условием, что платить за обучение сына он, Иван Михайлович, не будет. А плата за обучение в Морском корпусе была достаточно высокая, и только первые по успехам десять учеников освобождались от нее.

Приемные экзамены Николай Иванович сдал по общей сумме баллов шестым (всего экзаменовалось около двухсот человек). Но он был близорук, и медицинская комиссия забраковала его. Только после долгих хлопот дяди Николая Ивановича, врача Г.Г. Епифанова, имевшего много знакомств, он был зачислен кадетом "на казенный

кошт". Почти все шесть учения в Морском корпусе он числился в первой десятке учеников.

Осенью 1902 года, Евгенов надел морскую форму. Первые два месяца, как и все ученики, он ходил без погон, в бескозырке без ленточек. Чувствовал себя поначалу попавшим в совершенно непривычную для него среду. Большинство кадетов были детьми морских офицеров, остальные – сыновьями потомственных дворян. Хоть Николай Иванович и происходил из дворян, но приятели его детства и товарищи по гимназии были детьми рыбаков и "разночинцев". К последним привык относить себя и Евгенов, отец которого, как уже говорилось, был педагогом и среди родственников – ни одного военного. Однако он довольно быстро сжился с новыми однокашниками и привык к строгому режиму закрытого военного учебного заведения.

"Оглядываясь назад, – отмечал он в своих заметках, – скажу, что моем шестилетнем пребывании в корпусе у меня остались неплохие воспоминания. Преподаватели, читавшие нам лекции или проводившие занятия, были на должностной высоте. Некоторые из них наряду с работой в Морском корпусе преподавали и в других высших учебных заведениях. Директором корпуса в год моего поступления был назначен вместо ушедшего в отставку контр-адмирала Доможирова контр-адмирал Чухнин, командовавший до этого Тихоокеанской эскадрой. Говорили, что назначение это произошло по желанию высших сфер, с целью подтянуть военно-строевую подготовку и общую дисциплину, недостаток которой способствовал распространению "демократических идей".

Считалось, что воспитанники Морского корпуса, несмотря на их принадлежность к сословной верхушке, в значительной степени заражены этими идеями, особенно по сравнению с учащимися других военно-учебных заведений. Чухнин – опытный и прекрасный моряк, но строгий и требовательный начальник принял ряд мер к "выправлению положения". Он приказал в конце каждой недели представлять к нему воспитанников, виновных в нарушении дисциплины или несоблюдении порядка, принятого в корпусе, а также получивших неудовлетворительную оценку по какому-либо предмету. Зачитывался приказ по корпусу о наказании, после чего Чухнин беседовал с провинившимися – сурово, но спокойно, не повышая голоса. Вообще, при разговорах с кадетами все офицеры и преподаватели соблюдали полную корректность, обращались только на "вы". Наказания обычно состояли в выговорах в приказе или снижении оценок; заключение в карцер применялось крайне редко. Чухнин подтянул и офицерский состав, усилив ответственность дежурных.

Беседа с провинившимися происходила в "картинной галерее" в широком коридоре, увешанном несколькими десятками больших картин. Некоторые полотна были написаны Айвазовским и другими крупными маринистами, почти все были посвящены истории русского военного флота, его сражениям и победам. Картинная галерея примыкала к громадному столовому залу. Зал этот считался одним из самых крупных в Петербурге. В нем не было колонн и потолок его был подвешен на цепях на каркасы крыши. В одном конце зала стояла статуя Петра I работы Антокольского, в другом – модель двухмачтового брига "Наварин". На стенах висели мраморные доски с высеченными на них золотом именами воспитанников, отличившихся или в науках или в дальнейшей службе.

"Запомнилась мне одна запись: "лейтенант (фамилию не помню) бросился на ходу с корабля для спасения упавшего в море матроса, но сам погиб". Подобные же мраморные доски с именами павших в боях за Отчизну (в частности – при обороне Севастополя) находились в церкви Морского корпуса.

Столовый зал служил не только для трапез, – в ненастную погоду в нем проходили строевые учения и парады. Из зала ряд комнат, выходящих окнами на 12-ю линию вас. о-ва (Морской корпус был расположен на набережной Невы между 11-й и 12-й линиями) приводил к парадному выходу. В этих комнатах были размещены экспонаты корпусного музея, свидетельствовавшие о многосторонности морской науки. Такие же комнаты (классы) тянулись вдоль 11-й линии.

"У меня, – рассказывал Евгений, – до сих пор вызывает улыбку воспоминание, относящееся к местоположению корпуса. Дело в том, что поблизости находилось два женских института – на 13 линии, в д.14 – Елизаветинской и на 10 линии, д.3 Патриотической. По этому случаю кадеты сочинили двустишие: "между двух прекрасных роз вырос баковый матрос". Мы его пели на разные голоса при каждом удобном случае."

В Морском корпусе была прекрасная библиотека: наряду с описаниями плаваний на севере ("Ермак во льдах" С.О.Макарова, "Во мраке ночи" Нансена, "Вокруг Европы и Азии на "Вега" Норденшельда, Евгенова стала прельщать и чисто географическая литература, например многотомное "Описание нашего Отечества" под редакцией П.П.Семенова. Он все чаще начинал задумываться – какую морскую специальность избрать. Зимой склонялся в пользу исследовательской деятельности, летом – хотел стать навигатором, участником дальних походов.

Каждое лето воспитанники Морского корпуса уходили в учебное плавание. Оно было недалеким, насыщенным шлюпочными, парусными и строевыми учениями. На третий год (в 1905 г.) кадеты отправились на трехмачтовом двухтрубном крейсере "Князь Пожарский" в более дальний рейс: в Финские шхеры, на о.Котка, возле которого подобно прошлым годам провели разные учения, и затем к о.Готланд (без захода на него). В 1906 г. этот поход был повторен на двухмачтовом крейсере "Рында".

На "Рынде" кадеты изучали штурманское дело и основы навигации. Преподавал их лейтенант Хижинский – знающий, – как про него говорили "лихой моряк" – и очень приятный человек. Как впоследствии помогла Евгенову любовь к штурманскому делу, привитая Хижинским! С каким удовольствием прокладывал он на карте курс корабля! По началу, конечно, практиканты сверяли друг у друга полученные ими данные астрономических и других наблюдений.

В следующем, 1907 году воспитанники Морского корпуса совершили первое заграничное плавание на крейсере "Аврора". Они тогда не знали, какую славу через 10 лет получит корабль.

"Путь на крейсере "Аврора" лежал к шведским берегам. Большею частью возвышенные, покрытые лесом, виднеющимися среди зелени группами зданий, они были очень красивы. Должен сказать, что я не только любовался ими, но и беспрестанно сверял с лцией их положение. Сверял также наши навигационные карты с иностранными, стараясь найти в последних какую-нибудь неточность. Мы были большими патриотами... Особенно сильно это проявилось в 1904 году, когда мы узнали о Цусиме, о гибели нашей эскадры. Многие из нас потеряли родных и друзей, но глубокое уважение охватило всех без исключения и долго не проходило.

Наше плавание на "Авроре", с заходом в Стокгольм, продолжалось около двух месяцев".

Весной 1908 года после выпускных экзаменов Евгений был произведен в корабельные гардемарины и получил назначение в отдельный Балтийский отряд. Отряд этот состоял из боевых кораблей, уцелевших после неудачной для нашего флота русско-японской войны: двух линкоров, входивших ранее в Первую Потр-Артурскую эскадру – "Цесаревич" и "Слава", и крейсера "Богатырь" из Второй эскадры Рождественского. В дальнейшем к Отряду присоединили крейсера "Олег" и "Адмирал Макаров". Всем этим кораблям предстояло в течение трех-четырех месяцев проплавать во внутренних русских водах, а затем пойти в шестимесячный поход в Атлантику и Средиземное море. В отряде гардемарины исполняли обязанности помощников вахтенного офицерами и несли вахту как ходовую, так и якорную.

Один из товарищей Николая Ивановича по Морскому корпусу Николай Федорович Рыбаков вспоминал: ...Некоторые из гардемарин стремились участвовать в морских научных экспедициях в малоисследованные моря, вести работу, связанную с изучением, с обеспечением нужд мореплавания. В нашем выпуске таким был Николай Евгений. Помню его очень милым серьезным юношей в очках, которых никто кроме него в нашем выпуске

не носил. Будучи немного полнее сверстников, он казался мешковатым и манера его держаться придавала его фигуре несколько «штатский вид». Мне представлялось, что он внешне похож на Пьера Безухова. Мы гардемарины думали, что Евегнов не надолго останется на строевых должностях и перейдет на научное поприще. И мы не ошиблись".

Но вернемся к воспоминаниям самого Николайя Ивановича:

"В мае 1908 года я впервые поднялся на борт "Славы". В предыдущем 1907 г. гардемарины уже побывали за границей – в Швеции, – теперь же нам предстояло посетить целый ряд иностранных государств. Первый визит "Слава" нанесла Англии и в конце октября вошла в Плимутский порт. Начальство предупредило, что нам придется ограничить знакомство с Англией одним Плимутом. Услышав об этом, я тот час начал искать желающих поехать со мной в Лондон. Мне казалось, что заскочить из Плимута в Лондон – пустяки. На деле это оказалось сложнее. Поезда из Плимута в Лондон ходили не так часто, как по моим представлениям должно было происходить в "передовой" стране, и мы никак не могли бы воспользоваться железнодорожным транспортом, имея увольнительную всего на семь часов. Вблизи вокзала, среди фиакров и кебов, ожидающих седоков, стояло несколько автомобилей. Мы сразу к ним направились и решили довериться одному из шоферов, обещавшему за несколько часов свезти нас в Лондон, показать его нам и привести обратно. Один из двоих моих товарищей испугался, что путешествие может затянуться и мы опоздаем из увольнения. По его мнению, мы еще не раз побываем в Англии и будем тогда сами хозяевами своего времени. Мы с жаром стали его убеждать, что нельзя терять ни одного случая. Горячность наших уговоров происходила не только от желания совершить поездку втроем, но и от предпочтения делить автомобильную плату не на две части, а на три. Уговоры подействовали, и мы отправились. Поездка удалась вполне. Помню, как нас поразило оживленное движение на Темзе: большие и малые пароходы, рыбацьи парусники, лодки непрерывно проходили перед нашими глазами почти по всей ширине реки. Когда я думаю о Лондоне, то сразу вспоминаю то, что видел в тот пасмурный октябрьский день: Темзу и на ее берегу чуть скрытые туманом характерные очертания крыш парламента и башни Биг-Бена. А ведь в последующие годы я несколько раз посещал столицу Англии, видел в ней много интересного, но со словом "Лондон" ассоциируется только эта картина".

Из Плимута Отряд отправился в Атлантику и через Гибралтар в Тунис. После месячного плаванья остановились в порту Бизерта. Пользуясь этим, группа офицеров и гардемарин совершила экскурсию к развалинам Карфагена. Одно время Евгенов увлекался древней историей, Илиадой, описанием пунических войн. Военный гений Ганнибала вызывал в нем большую симпатию. С волнением всматривался он в остатки пунического некрополя, в видневшуюся вдаль, наполовину занесенную теперь песком, гавань Карфагена. Но в 1908 г. (ему тогда только минуло 20 лет) мысли о трагических концах подвигов, вызванных неутолимой жаждой славы, о бесконечных людских войнах – не приводили юношу к мрачным философским обобщениям.

После непродолжительной стоянки в Бизерте Отряд, состоявший к этому времени из четырех кораблей ("Слава", "Цесаревич", "Адмирал Макаров", "Богатырь") направился к о.Сицилия и остановился у его восточного побережья в бухте, возле небольшого старинного городка Аугуста. Сероватые его домики, сливаясь со скалистым берегом, были издали похожи на груды камней. Далее вглубь берега поднимались холмы, покрытые виноградниками и апельсиновыми рощами. За ними, еще дальше, высилась Этна с вершиной, покрытой снегом, и раскиданными по ее склонам деревушками.

Значительная по размерам бухта, находившаяся в стороне от оживленных морских путей, была удобной для учебных целей отряда: производства морской практики, артиллерийских стрельб, маневрирования. В воскресные дни молодежи удавалось посетить ряд интересных мест по соседству с Аугустой. Побывали они и в Катани. В одной изее старинных церквей бросилась в глаза картина, изображавшая Этну, из кратера которой тек мощный поток лавы. Невольно после этого все посмотрели на "натуральную"

Этну, отчетливо видную из города. Она курилась. Дым с паром густыми клубами выходил из кратера и стелился по вершине горы. Ее снежная шапка, которая виднелась при подходе к Аугусте, наполовину исчезла.

"Дни продолжали течь спокойно. Люди занимались, работали, а по вечерам ходили в апельсиновые рощицы и лакомились уже поспевшими плодами. Внезапно, в ночь на 28 декабря мы около 3 часов утра были разбужены сотрясением нашего корабля. С моря в бухту вошла высокая волна наподобие крупной мертвой зыби. Одновременно с этим слышались крики и шум на берегу. Затем все стихло. Утром к начальнику нашего отряда контр-адмиралу Литвинову прибыл русский консул и сообщил о страшном землетрясении, захватившем Калабрию и северно-восточную Сицилию. Особенно пострадали города Мессина и Реджио. Местные власти просили нашей помощи. Было принято решение немедленно идти в Мессину. Вечером "Цесаревич", "Слава", и "Адмирал Макаров" снялись с якоря. "Богатырь" присоединился к нам позднее".

На судах кипела работа: вырабатывали порядок спасательных мероприятий, команда разбивалась на группы, готовился шанцевый инструмент, продовольствие, медикаменты.

Утром 29 декабря показались берега Мессинского пролива. В море начали встречаться плавающие предметы домашней утвари, обломки лодок. Вскоре стали обрисовываться контуры Мессины и, по мере приближения, можно было различить разрушенные стены, груды обломков... То там, то здесь заметны были клубы дыма, языки пламени.

"Как только корабли стали на якорь, – пишет далее Н.И.Евгенов, – к нам стали подходить шлюпки с людьми, умолявшими дать им хлеба, питьевой воды. Началась переброска с кораблей спасательных партий. То что мы увидели на берегу, было потрясающе. Почти все здания были разрушены. У иных держались отдельные стены, остальное все представляло собою груды мусора. Под ними были погребены почти все, кого катастрофа застала в домах.

Разбирать развалины, из-под которых нередко доносились стоны, приходилось с риском того, что руины могли обрушиться и засыпать и спасаемых и спасающих. Особенно сложно было снимать людей, висевших на междуэтажных перекрытиях. Здесь выручало лишь мужество наших матросов, показавших искусство "верхолазов" буквально на грани собственной гибели. Повторные подземные толчки иногда заставляли приостанавливать работы, но если толчки не были сильными, то раскопки продолжались. При одном из таких толчков засыпало нашего механика с "Цесаревича" – Федорова. К счастью его не придавило и через полтора часа он был освобожден. Из-за повторных толчков раскопки затягивались. Так, группе в которой я работал, пришлось ряд долгих часов разгрести кучу обломков, дважды пополнявшуюся новыми, чтобы добраться до двух засыпанных людей. Когда мы их наконец откопали, то один из них был уже мертв".

Рассказывали о попугае, который своими призывными криками привлек внимание одной из спасательных групп к его полупридавленным обломками хозяевам и этим спас их. К вечеру раскопки сильно затруднялись из-за темноты. Около восьми часов вечера слышался сильный гул, за которым последовало несколько подземных ударов, и тучи известковой пыли окутали город. С кораблей были даны сигналы о возвращении работавших команд. С рассветом работы возобновились и продолжались ночью при свете прожекторов. Пострадавших, находившихся недалеко от поверхности, удалось спасти в первые дни.

В дальнейшем для освобождения засыпанных пришлось применять более сложные методы раскопок – строить галереи, создавать срубы колодцев. Через несколько дней после начала спасательных работ в Мессину стали прибывать транспорты с итальянскими войсками и военные суда разных наций, в том числе две русских канонерских лодки "Гиляк" и "Кореец". Поэтому адмирал Литвинов предоставил частично свои корабли перевозки пострадавших из Мессины в другие города Италии.

На "Славе" находился флагманский врач отряда А.А.Бунге (бывший участник экспедиции по обследованию р.Лены и Новосибирских островов), который организовал

нечто вроде плавучего госпиталя. На борт было принято 400 раненых и больных мессинцев, преимущественно женщин и детей, и линкор направился в Неаполь, где он был встречен толпами народа. Исключительно тепло отнеслись неаполитанцы и к русским морякам.

Через несколько дней отряд отошел от берегов Италии и взял курс на Египет. В середине января стали на якоря на рейде порта Александрии. Там уже знали о помощи, оказанной русскими моряками пострадавшим мессинцам. Им была устроена торжественная встреча. Музыка, цветы. Несколько дней моряков возили группами осматривать Кипр, затем Мемфис. Многие не ограничились этими официальными осмотрами и вторично посещали каирские музеи, мемфисский храм-хлев, где когда-то в течение столетий сменял один другого "ближайший слуга бога Птаха" – бык Апис, взбирались на пирамиду Хеопса, с вершины которой открывался изумительный вид на Нил и Каир – с одной стороны, и на безбрежную пустыню – с другой.

Из Александрии отряд пошел на запад. После кратковременной стоянки на рейде в Гибралтаре, где произошла встреча с небольшой военной эскадрой США, русские корабли вышли в Атлантический океан и направились к Канарским островам. Задолго до подхода к ним стоявший на верхнем мостике вахтенный гардемарин крикнул: "Вижу пик "Тенерифа". Действующий вулкан Тейде на острове Тенерифа, имеющий высоту свыше 3700 м и известный под названием пик Тенерифа, при ясной погоде виден очень издалека. Когда подошли поближе, то стало заметно, как над его острой вершиной клубится пар. Невольно вспомнилось недавнее посещение Сицилии и такой же, с виду невинный, дымок над Этной.

"...Оставив о.Тенерифа справа по борту, мы вошли в гавань порта Лас Пальмас, находящегося на восточном берегу острова Гран-Канария. На другой день после обмена визитами наших командиров и местных властей, нам было дано разрешение сойти на берег. Остров был очень красив. Склоны его возвышенностей покрывала густая яркая растительность, много зелени было и на улицах Лас-Пальмаса. Среди его домов встречались постройки старинного типа, которые относились к XVI, а некоторые даже к XV векам. Так, нам показали дом, в котором, по преданию, останавливался и жил Христофор Колумб в период своих знаменитых плаваний.

От Канарских островов путь наш лежал на о.Мадейру. После непродолжительной стоянки в порту Фунчал мы взяли курс к северо-западным берегам Испании. На пути попали в девятибальный шторм. Во время предыдущих плаваний мы неоднократно штормовали в Балтийском море, но в океане – впервые. Перед уходом в плаванье я сговорился с некоторыми моими товарищами, служившими на разных кораблях нашего отряда, что мы будем фотографировать на ходу при свежем ветре. Чтобы выполнить это обещание я во время шторма поймал в объектив "Богатыря", и только успел "щелкнуть", как меня вместе с фотоаппаратом обдало волной. Кадр был испорчен. Этот эпизод оставил у меня самое неприятное воспоминание о шторме. В особенности, когда через несколько месяцев мой товарищ с "Богатыря", подарил мне сделанный в тот день снимок "Славы", бегущей по штормовым волнам".

Достигнув берегов Испании, отряд вошел в обширную бухту, в глубине которой расположен г.Виго, и остановился в порту для бункеровки. Это была последняя длительная стоянка перед возвращением в Кронштадт. Хотя кадеты были очень загружены разными видами работ и занятий, но все же несколько раз побывали на берегу. Особенно им запомнился вечер, проведенный в винном погребок. Он помещался в старинном, характерном для Виго здании, построенном из больших гранитных глыб. По двум гранитным, потрескавшимся ступеням посетители спускались в погребок. У одной из его стен стояло несколько объемистых бочек, на которых были нарисованы (или выжжены) дружеские шаржи на популярных в то время писателей из разных стран, в том числе на М.Горького. Такие же бочки служили столиками. У противоположной стены находилась эстрада. Как только гости сели у одной из бочек, на эстраду выбежала пара

танцоров в национальных одеждах. Под аккомпанемент гитары начался танец с кастаньетами. В нем было столько огня и столько грации, что хотелось любоваться им бесконечно. К счастью выяснили, что можно заказать повторение танца, и молодежь наслаждалась им, пока не опустели кошельки.

Закончив бункеровку и почистившись, отряд покинул Виго и направился на север домой.

На этом прерываются собственные записи Николая Ивановича.

Человеческая память так устроена, что впечатления молодых лет оставляют более яркие следы, чем позднейшие события. Для Николая Ивановича было относительно нетрудно описать свое первое дальнее плавание. Однако и его он не довел до конца – до прихода в Кронштадт и прощания со "Славой".

Евгенов вспоминал, что расставаться с этим кораблем ему было нелегко. Хотя стремление к новым изысканиям, к научным исследованиям – являлось для него главным в жизни, все же у него никогда не уменьшалась любовь к морю, морскому делу, кораблям. "Какой это был красавец", – не раз говорил он с гордостью про "Славу" и часами с увлечением рассматривал изображения военных русских кораблей.

После окончания похода Балтийского отряда и производства Евгенова в мичманы, ему предложили перейти на учебное судно "Верный". Командиром судна был капитан Галанин, совершивший раньше ряд практических плаваний на крейсерах "Герцог Эдинбургский" и "Генерал-Адмирал", – летом в Финском заливе, а зимой в Атлантике, – в направлении Вест-Индского архипелага. Предполагалось, что "Верный" повторит эти рейсы, казавшиеся Николаю Ивановичу интересными. Но зимой 1909-1910 года этот поход не состоялся, и в начале 1910 г. Николай Иванович перешел с "Верного" на посыльное судно "Бакан", которому предстояло пойти в Баренцево море и к Новой Земле. Командиром "Бакана" был Д.Ф. Мантуров, уже побывавший и на Командорских островах, и в Австралии. "Это был блестящий моряк", – говорил о нем Николай Иванович, – "Благодаря его энергичной поддержке удалось мне провести несколько гидрографических и океанографических работ у западных берегов Новой Земли".

Вспоминая дальнейший путь "Бакана" на север вдоль берегов Скандинавии, Николай Иванович перечислял много приморских городов Норвегии, расположенных то в глубине фиордов, то на узкой, сильно изрезанной прибрежной низменности.

Николай Иванович обладал поразительной способностью помнить все на свете, особенно то, что относилось к морю; и географические названия, и ландшафты тех мест, где ему пришлось побывать и множество других сведений. Недаром сослуживцы и приятели называли его "ходячей морской энциклопедией".

По мере продвижения на север населенные пункты попадались реже. Миновав пустынный мыс Нордкап, "Бакан" вошел в воды Баренцева моря. Началось первое арктическое плавание.

В основную задачу "Бакана" входило выявление браконьеров в наших территориальных водах вблизи Кольского полуострова и западных берегов Новой Земли. Одного браконьера удалось обнаружить и захватить. Им оказался небольшой английский рыболовный тральщик "Опвард-хо" из Гулля. Национальная принадлежность браконьера вызвала общее удивление. Обычно в этом районе промыслили норвежцы, было даже найдено их секретное становище в одной из бухточек южного острова Новой Земли. "Опвард-хо" не пытался скрыться, понял, что "Бакан" более быстроходен и все равно его догонит. Он был передан пограничной военной службе.

1910 год в ледовом отношении не был тяжелым. "Бакан" встретил льды, лишь поднявшись вдоль западных берегов Новой Земли до района Оранских островов. Отсюда, на горизонте уже был виден мыс Желания (северная оконечность Новой Земли),

выдвинутый заманчивой черной стрелкой на север. Труднодостижимый, а потому привлекательный для моряков и этим оправдывающий свое название.

Спускаясь от Оранских островов к югу, "Бакан" заходил в Крестовую губу, в которой в это время проводил гидрографические работы Г.Я. Седов. (Впервые Николай Иванович увидел Седова еще летом в Архангельске и написал об этом матери: "Вчера же у нас был штабс-капитан по Адмиралтейству Седов, отправляющийся в экспедицию по съемке к проливу Крестовой губе по западному берегу северного острова Новой Земли несколько выше Маточкина шара"). Здесь состоялась непродолжительная встреча, Николаю Ивановичу навсегда запомнились слова Седова: "На севере столько интересных дорог, что не знаешь, по которой идти".

Продвигаясь вдоль гористых берегов Новой Земли, "Бакан" приблизился к заливу Пуховому. Еще до подхода к нему, стало заметно, что к стуку судовых машин примешивается какой-то гул. Миновав северный входной мыс – обрывистый, сложенный из темных, почти черных скал, судно остановилось, стук машин стих и гул превратился в резкий многоголосый крик птиц. Поперек входа в залив лежит продолговатый узкий остров. Он такой же обрывистый, сложен из таких же скал, как и берега залива. Но берега черные, а остров – светло-серый от покрывающего его птичьего помета и прилипшего к нему пуха, с отдельными размытыми шевелящимися пятнами. Это стаи сидящих на уступах птиц. Временами птицы взмывали над островом, рассеивались, а затем снова возвращались такой же плотной стаей. На корабль они, казалось, не обращали никакого внимания, хотя он стоял почти рядом с островом. Однако не все птицы и не всегда так равнодушно относятся к людям. В период высиживания и выкармливания птенцов они с безумной храбростью прогоняют любого врага, будь то человек или даже медведь. Их не пугают ни выстрелы, ни наносимый урон стае – они снова и снова бросаются на потревожившего их врага, упорно стараясь выклевать ему глаза.

В районе Горбовых островов, изобилующих банками, Николаю Ивановичу пришлось пережить несколько тревожных часов, когда "Бакан" сел на мель, – но – нет худа без добра – за то время, что судно сидело на мели, Евгенову удалось сделать тщательные промеры окружающих глубин и нанести их на карту.

Географические, морские и всякие другие специальные карты были страстью Николая Ивановича. Есть люди, живущие в царстве книг; он жил в царстве карт. Его рабочий кабинет был сплошь уставлен столами, на которых лежали карты, большей частью бланковые (контурные). Эти карты постоянно нужны были ему для работы – на них переносились полученные в экспедициях данные многочисленных наблюдений, промеров, описей. Один угол комнаты занимала очень большая этажерка, на полках которой помещались в раскрытом виде огромные морские карты. В те редкие минуты, когда Николай Иванович позволял себе отдохнуть, он любил рассматривать разные атласы, сравнивать карты различных времен и изданий. Мечтал написать исследование о географических картах. Первым подступом к осуществлению этой мечты является его неопубликованная статья "Краткая история Советской Арктики в картах", написанная к середине 30-х годов.

По традиции патрульные корабли производили разносторонние гидрографические и гидрометеорологические наблюдения. Николай Иванович принимал в них самое активное участие.

В конце плавания состоялось первое знакомство с Карским морем, сыгравшим в жизни Евгенова большую роль. Дойдя до Югорского шара (самого южного из проливов, соединяющих Баренцево и Карское моря) и найдя его чистым от льда, командир "Бакана" решил не упустить возможности посетить Карское море, в те годы еще совсем мало исследованное и считавшееся труднодоступным. Прошли проливом, а затем вдоль берегов Ямала до района Шараповых кошек почти не встречая льда. Но его кромка виднелась вдали, время навигации кончалось. "Бакан" повернул на обратный курс и направился к месту своей приписки.

Работа по уточнению морской навигационной карты в районе входа в Маточкин Шар, океанографические наблюдения в Баренцевом море и южной части Карского моря увлекли Евгенова. Отныне все его интересы были связаны с изучением Арктики.

Вернувшись в Петербург после плавания на "Бакане", Николай Иванович поступил на офицерские штурманские курсы. Занимался там под руководством известного гидрографа Н.Н. Матусевича, к которому сохранил на всю жизнь глубокое уважение и с которым поддерживал теплые дружеские отношения.

Хорошее знание штурманского дела оказалось в дальнейшем очень ценным для Николая Ивановича. Он дважды водил самостоятельно, без лоцманов в Англию крупное транспортное судно "Анадырь". Длительные остановки в порту Кардиф, где "Анадырь" принимал уголь, Николай Иванович использовал для разных поездок: обстоятельно осмотрел Лондон, побывал на угольных копях Уэллса, на одной из самых больших в те времена верфи – Барри-док в Барроу и даже съездил в Париж.

Эта последняя поездка была нелегальной, так как документов для въезда во Францию у него не было и поначалу он сильно нервничал, но впечатление, полученное от Парижа, вполне вознаградило за все пережитые волнения.

После "Анадыря" Николай Иванович был назначен на крейсер "Паллада". На этом корабле чтит память Ивана Александровича Гончарова. Часть кают-компании была отведена под музей его имени. В нем помещался макет фрегата "Паллада", зарисовки и гравюры, отображающие описанное Гончаровым плавание, книги, портреты, автографы писателя и другие экспонаты. На крейсере собирались отметить приближающуюся столетнюю годовщину со дня рождения А.И. Гончарова, готовили концерт, на котором Евгенов должен был петь.

У Николая Ивановича был приятного тембра баритон, довольно сильный. В связи ли с предполагаемым концертом, или под влиянием уговоров приятелей и сестры, всегда ему аккомпанировавшей, но Николай Иванович в тот период начал брать уроки пения. Он занимался у известного итальянского вокалиста и педагога Мазетти (?), которому так понравился голос нового ученика, что он уговаривал его поступить в консерваторию, стать оперным певцом. Отклоняя это предложение, Николай Иванович не то что не колебался в своем выборе, а просто серьезно и не задумываясь о возможности такой перемены своей профессии.

В 1915 году, после двухлетнего плавания в Арктике, у Николая Ивановича еще сохранился голос, он пел арии Демона, Томского, Вольфрама... Но к началу тридцатых годов он, по его словам, голос не пропил, а проплавал. Он и раньше не любил петь при малознакомых людях, а теперь и совсем редко мел даже в кругу близких. И не оперные арии, а песни, не требовавшие ни высоких, ни очень низких нот, чаще всего "Балладу" Рубинштейна и "Нелюдимо наше море".

Во время службы на "Палладе" Николай Иванович получил ранение головы, следы которого были видны до конца жизни... Это произошло при погрузке угля, во время его дежурства. Он стоял недалеко от угольной ямы, когда заметил, что над матросом, следившим за движением погрузочного ковша, стал разъединяться штаг. Николай Иванович едва успел оттолкнуть матроса, как конец лопнувшего штанга нанес ему две глубокие раны в области лба.

После выхода из больницы Николай Иванович не вернулся на "Палладу", а принял предложение перейти на учебное судно "Океан", готовившееся к походу в Средиземное море.

Во время плавания на "Океане" Евгенову удалось побывать на острове Мадейра, в Египте, в Греции. На стоянках состоялось знакомство с новыми местами, осмотр достопримечательностей.

Покинув средиземное море, "Океан" вновь имел короткую остановку в Фунчале – конечно с подношением черного хлеба – ошвартовался во французском городе Шербур.

Оттуда Николай Иванович на этот раз легально, поехал в Париж, осмотрел Лувр, посетил Версаль.

Николаю Ивановичу хорошо было служить на "Океане", ему нравилась там и его штурманская работа, и дружеские отношения со всем личным составом. Он предполагал остаться на этом судне еще на одну навигацию.

Но когда "Океан" вернулся в Россию, Евгенову предложили новую интересную работу. Речь шла об участии в гидрографической экспедиции в районах Северного ледовитого океана на ледоколах "Таймыр" и "Вайгач". Эта экспедиция в истории открытия и освоения Северного морского пути занимает особое место. Ни до нее, ни долгие годы спустя ничего подобного не организовывала ни одна страна. И для Николая Ивановича Евгенова она стала одним из ярчайших жизненных впечатлений, в ней он получил свою закалку ученого-полярника, здесь четко определилось его научное направление.

Глава II

Но за Шпицбергенем и снегом ледников,
И за мальстремами, не знающими штилей,
Есть побережье, куда не допустили
Моря полярные отважных моряков.
Пойдем же и пробьем пустынное молчанье
Суровой Арктики! Свершим завоеванье
Подобно прадедам, у бездны ледяной...
Эредиа

После Русско-японской войны прогрессивными русскими моряками и учеными было обращено внимание на необходимость использования так называемого восточного прохода, расположенного в наших территориальных водах, как пути их Европы на Дальний Восток. Военно-морское ведомство приняло решение надлежащего исследования этого прохода. В этих целях была организована специальная экспедиция на ледокольных судах "Таймыр" и "Вайгач".

Официально экспедиция называлась гидрографической, однако это название отражало скорее чисто ведомственную принадлежность к Главному гидрографическому управлению морского (военного) министерства. На самом деле это была хорошо оснащенная, богато оборудованная, настоящая комплексная морская экспедиция в самом широком смысле слова. Программа ее работ включала в себя помимо специфических гидрографических задач и многие другие вопросы – от метеорологии и гидрологии до геологии и биологии. Как известно, гидрографическое обследование морей имеет своей целью не только составление карт, но и собиранье материалов для лоции. Значительная же часть лоции состоит из сведений физико-географического характера о данном районе. Растительная и животная жизнь тесно связана с физическими свойствами воды, поэтому результаты изучения биологических условий могут быть очень ценными и для гидрографии.

К началу работ этой экспедиции в 1910 году морские навигационные карты восточносибирских морей были далеки от совершенства. Морское побережье в ряде мест оставалось нанесенным на карты еще по описи участников Великой северной экспедиции (1733-1743), проводившейся инструментами невысокой точности, работа предстояла большая и сложная; тем заманчивее для Евгенова было это предложение. Он немедленно принял его и весной 1913 года выехал во Владивосток, где стояли "Таймыр" и "Вайгач".

Ко времени его приезда суда были еще на ремонте, члены экспедиции готовились к третьей очередной навигации. В предыдущих двух они произвели опись берегов между Беринговым проливом и дельтой реки Лены. теперь предстояло проложить опись берегов на запад, к мысу Челюскина, а при возможности обогнуть его и совершить сквозное плаванье от Берингова пролива до Баренцева моря.

Следует помнить, однако, что в те годы Арктика была еще пустынной и неизведанной. Направляясь в плаванье, суда уходили в неизвестность и в случае аварии могли рассчитывать лишь на свои собственные силы. На побережье не было никаких баз, радиосвязь отсутствовала, в стране о существовании таких экспедиций знали немного. И только сознание своего долга перед Родиной и наукой вдохновляло русских военных моряков, посланных разведать и проложить жизненно необходимый для России путь сквозь льды.

Николай Иванович был назначен сперва на "Вайгач", а в следующем году переведен на "Таймыр". Во время этих двух плаваний он вел дневник, состоявший из очень кратких записей.

Во некоторые из них.

"9 июля. Покинули Владивостокский порт, взяли курс на Петропавловск. Густой туман, идем с гудками.

24 июля. Заболел начальник экспедиции И.С. Сергеев (кровоизлияние в мозг)".

Болезнь Сергеева, старого, опытного моряка, вызвала большую тревогу у личного состава экспедиции, возбудив одновременно и беспокойство за жизнь товарища и опасение за дальнейшие работы экспедиции, оставшейся без начальника. Через ближайшую Анадырскую радиостанцию была послана соответствующая телеграмма в Петербург. Через несколько дней была получена ответная телеграмма о назначении начальником экспедиции Бориса Андреевича Вилькицкого, командира "Таймыра".

Можно было продолжать плавание. Во время стоянки в Анадырском лимане команды ледоколов занимались ловлей рыбы, которая водилась там в изобилии. Местные жители говорили, что в иные времена они вылавливали до 50 тысяч штук кеты за сутки.

"...5 августа. Идем ледяными разводьями к о. Врангеля для описи его берегов. "Таймыр" пошел с промером вдоль материкового побережья.

10 августа. Тяжелые льды преградили путь к о. Врангеля. Пошли с промером на сближение с "Таймыром".

16 августа. Стоим у о. Крестовского. После совещания начальник приказал "Вайгачу" идти на запад с промером, определением астрономических пунктов. "Таймыру" – с промером обогнуть с севера Новосибирский архипелаг. рандеву 22 августа у о. Преображения. Если "Таймыр" до 25 августа не дожидается "Вайгача", то идет его искать к Ванькиной губе. Если "Вайгач" до 25 августа не дожидается "Таймыра", то идет на сближение с ним к северу у о. Петра.

Решение молодого начальника коренным образом изменило тактику и стратегию работ экспедиции. Вместо осторожного совместного плавания вдоль берегов было принято отчаянно смелое, а по нынешним временам даже безрассудное решение – в свободном одиночном плавании впервые обогнуть Новосибирские острова! И этот план был блестяще претворен в жизнь. В этом плавании был открыт неизвестный остров (ныне – остров А.И. Вилькицкого) и закрыта мифологическая "Земля Санникова" – по предполагаемому расположению которой "Таймыр" прошел по чистой воде, не видя ни льдов, ни берегов.

"18 августа. Радиосвязь между кораблями прекратилась из-за дальности расстояния. Работы продолжаются".

На обоих судах было по небольшой радиоустановке с радиусом действия меньше 150 км, так что во время плавания в полярных морях суда не могли устанавливать связь с берегом, но имели возможность переговариваться друг с другом. По инструкции ледоколы должны были каждые 4 часа вызывать своего "напарника"; в случае неполучения ответа на два вызова, следовало идти на сближение с замолчавшим судном.

23 августа, после пятидневного тревожного перерыва утром на "Вайгаче" услышали вызов "Таймыра". Вечером оба корабля ошвартовались у о. Преображения.

25 августа "Вайгач" подошел к неизвестной бухте. На берегу увидели полуразвалившуюся поварню. Для обследования бухты послали партию на моторном катере, на берег отправилось несколько охотников на шлюпке. Через час катер вернулся. Он прошел несколько миль вглубь бухты, но конца ее не обнаружил. Решили обследовать ее на корабле, прошли около 16 миль. Производившийся попутно промер показал внезапное уменьшение глубин. Машину застопорили, но было уже поздно – судно село на грунт. Все попытки сняться с мели, оказались безуспешными. Корабль начало кренить. Пришлось сообщать о происшествии на "Таймыр", который через несколько часов пришел на помощь. Он принял от "Вайгача" воду, чтобы уменьшить его осадку, взял его на буксир, оба корабля дали полный ход, и "Вайгач" сошел с грунта.

Оказывается, отправившиеся на берег охотники тоже потерпели бедствие. Они добыли трех медведей, с двух сняли шкуры, а тушу третьего решили доставить на корабль, чтобы пополнить запасы свежего мяса. Медведь был большой и в шлюпке не

поместился. Попробовали тащить его на буксире. Но это было настолько трудно, что медведя пришлось бросить. Однако и без него измученные люди уже не могли грести против волны. В это время "Вайгач" дал сигнал, что снимается с якоря для исследования бухты. Охотники вернулись на берег, чтобы ждать возвращения корабля. По дороге грузеную шлюпку стало захлестывать волной, и когда вымокшие люди сошли на землю, то обнаружили, что им нечем развести костер. Много часов провели они в томительном ожидании "Вайгача", пока он, освободившись от "плена", не остановился вблизи берега, и они, наконец, добрались до судна.

Исследование бухты показало, что она глубоко (на 50 миль) врезается в сушу и чрезвычайно красива. Ее обрывистые берега сложены из черного песчаника и розового гранита. Вдали виднелись покрытые снегом горы. Бухты была безымянной, и было решено дать ей имя Марии Прончищевой – жены лейтенанта Василия Прончищева, участника Великой северной экспедиции 1735–1736 г. Мария Прончищева была одной из первых женщин – исследователей Арктики, делила с мужем все тяготы похода и, как и он, погибла от цинги в 1736 г.

Следующая встреча "Вайгача" и "Таймыра" была назначена у мыса Челюскина. Однако к мысу Челюскина не удалось подойти ни одному из судов: сплошное ледяное поле преградило путь, оба ледокола стали около него на ледяные якоря. После совещания решено было обойти поле с севера. 2 сентября суда пошли вдоль кромки льда, тянувшиеся на ССВ и через несколько часов неожиданно заметили низменную полосу земли. Это был остров, названный впоследствии Малым Таймыром. За вновь открытым островом к северу продолжало тянуться поле невзломанного льда, вдоль кромки которого ледоколы продолжали свой медленный ход.

Ночь со 2 на 3 сентября 1913 года стала звездным часом Николая Ивановича, эту ночь он запомнил на всю жизнь.

Шла его вахта – с полуночи до 4 часов утра. С мостика было видно, что на широкой полынье с редким раздробленным льдом начали попадаться айсберги, до того не встречавшиеся. Постепенно стало светать, но горизонт был покрыт мглой. Внезапно поднявшимся ветром рассеяло мглу впереди, несколько правее курса показались гористые очертания неведомой большой земли, тянувшейся с юга на север.

Вот что написано в судовых вахтенных журналах.

"Таймыр". 21 августа/3 сентября. На ходу под парами... С полуночи случаи... 5 часов 20 минут. Легли на 319°... открыли землю на NW. Подпись Гойнинген-Гюне.

"Вайгач". Среда 21 августа/3 сентября 1913 года на ходу под парами в Северном Ледовитом океане под вымпелом с пополуночи случаи: 0 часов. Идем в кильватер транспорту "Таймыр" между льдинами в полыньях переменными курсами к W и SW 3 часа 55 минут. Открылся в NW направлении берег, высокий и обрывистый. Подпись: лейтенант Евгенов.

Позднее Николай Иванович так рассказывал об этом: "Незадолго до конца моей вахты на мостик поднялся сменявший меня К.К. Неупокоев. Я начал ему сдавать вахту, но не успел этого сделать, как мы с ним одновременно увидели справа от носа корабля "высокую землю". Я послал матроса за командиром, сидевшим в рубке. Тот приказал сообщить об этом по сигнальной лампе на клотике на "Таймыр". Как раз в это же время "Таймыр" стал менять курс вправо – на "землю". За ним легли и мы на "Вайгаче". Я записал указанный случай в вахтенный журнал".

Расхождение во времени в записях Гойнинген-Гюне и Евгенова объясняется тем, что судовые часы на "Таймыре" стояли на час с лишним впереди по отношению к часам на "Вайгаче". Дело в том, что при изменении географической долготы места на судах обязательно переставлялись часы, но каждый командир делал это у себя самостоятельно, сообразуясь с ходом судовой службы.

Весь день члены экспедиции производили опись берегов неизвестной земли и вели промер глубин на подступах к ним. 4 сентября, после астрономических наблюдений весь

личный состав вышел на берег. В 18 часов на установленном флагштоке подняли русский флаг, и начальник экспедиции поздравил всех с открытием и присоединением к России новой земли. Первоначально моряки хотели назвать ее "Тайвай", соединив в этом имени первые слоги названия обоих ледоколов, но начальник экспедиции не имел права давать названия вновь открытым географическим пунктам. Осенью в Петербурге эта земля была названа именем императора Николая II. После Великой Октябрьской социалистической революции архипелаг был переименован в Северную Землю.

Место, которое увидел Николай Иванович, ныне носит название "Мыс Евгенова". Западные берега вновь открытой земли увидеть так и не удалось: на следующий день ветер переменился, ледовая обстановка стала быстро ухудшаться, оба корабля были вынуждены пойти обратно, к мысу Челюскина. Он был по-прежнему окружен тяжелым льдом. В течение нескольких дней ледоколы пытались пробить его, но безуспешно. 13 сентября было принято решение возвращаться во Владивосток.

На обратном пути экспедиция вновь пересекла район предполагаемой "Земли Санникова", но ничего не обнаружила, посетила остров Беннета, сделала его опись. Двое суток береговая партия провела в поисках оставленных на острове экспедицией Толля коллекций и материалов. Найденные коллекции доставили на "Таймыр", на самом острове поставили знак-крест в память погибшего Толля и его спутников.

Дальнейший путь экспедиции от острова Беннета к острову Врангеля лежал в район другой гипотетической земли – "Земли Андреева", в районе Айонского ледового массива. Такое решение еще раз показало отвагу и смелость моряков, которые возвращались обратно не традиционным путем вдоль берегов, а выбирали наиболее мористые северные маршруты по тем водам, где не плавало еще ни одно судно. Однако тяжелые воды Айонского массива оказались не под силу "Таймыру" и "Вайгачу" (по мнению специалистов, они были бы не под силу и современным ледоколам!). Огибая массив по восточной кромке, экспедиция вынуждена была спуститься к югу. "Земля Андреева", укрытая океаническими льдами, осталась неисследованной.

Приближался октябрь, начинались морозы, появился молодой лед, запасы угля иссякали. Последнюю работу совершили в Колючинской губе – сделали опись ее берегов, измерили глубины, чтобы выяснить, может ли она служить гаванью для пароходов.

5 октября "Вайгач" миновал мыс Дежнева. Начался жестокий, до 9-10 баллов шторм (по шкале баллов сила ветра определяется следующим образом: 0 баллов – беветрие; 10 баллов – шторм; 12 – ураган), который продолжался двое суток. "Вайгач" потерял связь с "Таймыром". На судах из-за взболтавшейся от качки мутив котельной воде засорились котлы; поломанные во льдах винтовые лопасти уменьшали ход – в таком состоянии судам было и до Петропавловска не дойти, не т, что до Владивостока. Вилькицкий решил идти на Аляску.

10 октября "Таймыр" и "Вайгач" остановились в порту Сан-Майкел. Расколотый на месте старинного русского Михайловского редута, Сан-Майкл был в те времена небольшим поселком. Но благодаря своей защищенности от ветров он был более удобной гаванью, чем главный город Аляски – Ном, не имевший надежного укрытия для судов.

По телеграфу командование экспедиции сообщило в Петербурге об окончании работ и своих географических открытиях. Естественно, благодаря телеграфу это сообщение сразу стало известно в Америке, а потом и в других странах. Открытие Северной Земли было всюду признано крупным событием.

Сделав необходимый мелкий ремонт и пополнив запасы угля, экспедиция направилась к дому. На пути во Владивосток пришлось выдержать еще два сильных шторма. Из-за более округлой, чем обычно, формы корпуса судов, предназначенных для плавания во льдах, "Таймыр" и "Вайгач" подвергались отчаянной качке, доходившей порою до 50°.

Только 25 ноября 1913 года окончилось это столь насыщенное разнообразными и грустными, подчас трагическими, и радостными событиями плавание. Изрядно потрепанные ледоколы вошли во Владивостокскую бухту Золотой Рог.

Участникам экспедиции давали двухмесячный отпуск. Евгенов получил его в конце января 1914 года и решил использовать для знакомства с Азией. Это было характерно для Николая Ивановича: только что вернувшись из тяжелого арктического плавания, снова отправиться в странствие. Денег у него было "в обрез", и ехал он один, найти попутчиков, желающих отдохнуть, путешествуя, не удалось.

За два месяца Николай Иванович сумел объехать чуть ли не всю Юго-восточную Азию, он побывал в Китае, на Цейлоне, в Индии и в Японии. Знакомство с экзотической природой этой части земного шара, осмотр достопримечательностей и памятников древней цивилизации, соприкосновение с обычаями и традициями других народов происходило, конечно, в ускоренном темпе. Не обошлось и без драматических эпизодов. В Коломбо, например, пароход, на котором Николай Иванович должен был вернуться в Шанхай, отчалил за час до назначенного времени, и нашему незадачливому путешественнику (ведь у него не было ни денег на другой билет, ни времени) пришлось с риском для жизни догонять его в утлой лодчонке первого попавшегося туземца-сингапурского.

Как бы то ни было, к назначенному сроку Евгенов, переполненный впечатлениями, усталый, прибыл во Владивосток. Здесь шла усиленная подготовка "Таймыра" и "Вайгача" к очередной навигации.

Главная цель экспедиции 1914 года заключалась в том, чтобы завершить гидрографические работы предыдущих лет, закончить опись Северного морского пути и вернуться в Архангельск.

Плавание 1914 года Евгенов совершил на "Таймыре". Из всех кораблей, на которых он плавал, "Таймыр" был самым его любимым. Это понятно, ведь на нем он зимовал, провел много исследовательских работ, пережил немало тревожных и счастливых часов. Когда в 50-х годах было решено сдать "Таймыр" на слом, Николай Иванович был крайне огорчен. Он считал, что судно следовало бы поставить в одном из северных портов "на вечный причал", организовав в нем полярный морской музей. Вместе с другими "таймырцами" он даже пытался хлопотать об этом. К сожалению, хлопоты не увенчались успехом. Николай Иванович всегда любовно и бережно относился к вещам, украшавшим когда-то его маленькую таймырскую каюту: к небольшому настенному ковру, лакированному подносику...

Как и во время предыдущего его плавания, Николай Иванович делал ежедневные короткие записи такого рода.

"7 июня. После торжественных проводов снялись с бочки и пошли на Север. "Вайгач" идет нам в кильватер.

8 июня. Каждые 4 часа производить метеорологические наблюдения по программе станции II класса и бросать бутылки с записками для изучения течений.

13 июня. Совместно с "Вайгачом" производим гидрологические наблюдения над впадиной Тускароры. На глубине 9 000 м струна глубомера оборвалась".

Экспедиция 1914-1915 г. подготавливалась более тщательно, чем предыдущие, с учетом их опыта. Руководитель экспедиции Б.А. Вилькицкий, рассчитывая непременно пройти весь Северный морской путь с востока на запад, взял запас угля, продовольствия и пресной воды на 18 месяцев плавания. Кроме того, впервые в истории полярных исследований, экспедиции был выделен собственный гидроплан, однако при первом же испытании вблизи Чукотского полуострова самолет потерпел аварию. К счастью, летчик (инженер-механик Дмитрий Николаевич Александров) не пострадал, но гидросамолет летать уже не мог. Экспедиционные умельцы впоследствии переделали самолет в аэросани, которые потом с успехом использовались на зимовке.

Во время этого плавания экспедиционным судам пришлось и отклоняться от курса, чтобы оказать помощь терпящим бедствие товарищам. Когда "Таймыр" и "Вайгач" пришли в Петропавловск-Камчатский, стало известно, что Канадское правительство обращается с просьбой к русским судам, находящимся в арктических водах, помочь команде судна "Карлук". Это судно, принимавшее участие в полярной гидрологической

экспедиции, было затерто льдами и дрейфовало к северу от острова Врангеля. В январе 1914 года оно погибло, некоторым членам его команды удалось по льду добраться до острова. Экспедиция Вилькицкого должна была доставить спасшихся людей на материк. Решено было послать за ними "Вайгач".

На Аляске, в Номе "таймыровцы" узнали о начавшейся войне. Многие захотели вернуться в Россию, чтобы принять участие в военных действиях, но из Петербурга было получено предписание продолжать работы и осуществить сквозной проход Северным морским путем. Вскоре стало известно, что "Вайгач" не дошел до острова Врангеля, и сам попал в ледовый плен.

14 августа "Таймыр" прошел Берингов пролив, намереваясь достичь острова Врангеля, на подступах к которому стоял затертый льдами "Вайгач". На пути оказались непроходимые льды. Четыре дня "Таймыр" пытался пробиться через них. Положение не улучшалось. Ветры продолжали спланивать льды и прижимать их к острову. С большим трудом пароходу удалось выбраться на чистую воду и повернуть обратно. С тяжелым сердцем уходила экспедиция от острова, расстояние до которого не превышало 15 миль.

19 августа в Колючинской губе состоялась встреча обоих транспортов – "Вайгач" после жестокого сражения со льдами пришел с помятым корпусом и обломанной лопастью винта. Судну пришлось задержаться здесь для ремонта, а "Таймыр" через пять дней двинулся дальше на север проверить существование "Земли Андреева". Однако достигнуть таинственной области, где по предположению находилась эта земля, так и не удалось из-за тяжелых многолетних льдов. Снова повернули на юг.

27 августа "Вайгач" сообщил об открытии небольшого острова, который впоследствии был назван островом Жохова в честь умершего во время экспедиции лейтенанта Жохова. Произвели морскую опись острова, подняли на нем русский флаг.

После обследования нового острова оба корабля пошли к м. Челюскина. Из-за встречающихся ледяных перемычек, которые приходилось пробивать, шли медленно, лишь 2 сентября подошли к м. Челюскина и стали на якорь у края ледяного поля. Несколько человек отправились на шлюпке на берег, чтобы с его возвышенности посмотреть, можно ли продвигаться дальше. "Возвращение на "Таймыр" было трудное, – вспоминал Николай Иванович, – полынья, по которой мы приплыли, оказалась забитой льдом. Мы вытащили шлюпку на одну из двигавшихся льдин, потом переправились на другую, протащили по ней шлюпку до противоположного края и наконец, с трудом добрались до корабля".

Следующие дни были тяжелые. В предыдущем году в проливе стоял неподвижный лед, не давая возможности для прохода. Теперь мощные льдины непрерывно двигались то открывая, то закрывая каналы между ними, создавая ловушки для корабля. В такую западню "Таймыр" попал 9-го сентября. Канал, по которому он шел, стал внезапно суживаться. Попробовали отойти назад, но это оказалось невозможным – вход в канал забило льдом. Ледяные поля продолжали сдвигаться и сомкнулись вокруг "Таймыра". Судно накренилось, послышался треск, появилась течь. Команда стала выносить на верхнюю палубу продовольствие, одежду, керосин – на случай гибели корабля.

Но вскоре сжатие стало уменьшаться, впереди появилась полынья. Вновь стали маневрировать, одновременно стараясь причиненные сжатием повреждения. В этот же день, судьба, словно желая вознаградить людей за пережитую тревогу, послала радостную неожиданность: установилась радиосвязь с "Оклинсом", – кораблем, посланным на поиски экспедиции Русанова и Брусилова, курсировавшим в это время в районе архипелага Норденшельда. До конца плавания связь эта большей частью не прекращалась.

Десять дней продолжалось медленное продвижение ледоколов к юго-западу, их круглосуточное маневрирование среди движущихся ледяных полей.

20 сентября ветер переменял направление и усилился; лед пришел в быстрое движение, корабль стало вертеть и сжимать льдом. "Ледяной хаос", – писал Николай Иванович в дневнике.

Вызвали наверх команду, раздали шерстяное белье и меховую одежду. Все переоделись, приготовили к спуску шлюпки, запас провизии на двадцать дней, сани, оружие, аптечку... Впрочем, если бы пришлось покинуть судно, вряд ли экипажу удалось бы добраться по движущемуся льду до берега или "Вайгача", который, кстати сказать, находился в сравнительно более спокойных условиях, так как был дальше от берега, но и он иногда подвергался сжатию.

Через некоторое время ветер стал стихать, движение льда замедлилось, "Таймыр" получил возможность двигаться, но ненадолго. Наступил мороз, молодой лед сковал старые торосистые льдины, дрейф почти прекратился. На кораблях стали готовиться к зимовке: производили водолазные работы для очистки винта, прекратили пары, приступили к разборке машины.

На верхней палубе "Таймыра" натянули тент, хорошо защищавший от ветра, поэтому в такой импровизированной палатке казалось значительно теплее, чем на открытом воздухе. Борта судна обложили толстым слоем снега, чтобы сэкономить уголь (плавника в таких районах не было), в жилых помещениях поставили камельки. Благодаря этим камелькам и тусклым самодельным светильникам, заменившим лампы, вернее – по вине их, – все каюты и кубрик за зиму почернели до неузнаваемости. Больших трудов стоило привести их в надлежащий вид перед торжественным возвращением в Архангельск.

Когда Николай Иванович рассказывал о зимовке на "Таймыре", создавалось впечатление, что он вспоминает самую счастливую пору своей жизни. Хотя он и упоминал о том, что пища была однообразной, но основное для него были интересные наблюдения за течением, рефракцией, запуски змеев.

Особенно увлечен был Николай Иванович подъемами метеорографов на змеях. Это были первые аэрологические наблюдения, производившиеся в высоких широтах, и он надеялся, что после обработки они дадут ценный материал для изучения атмосферы. Он не прерывал эти подъемы даже во время полярной ночи, даже при сильных морозах и рассказывая о них, всегда вспоминал своего товарища и неизменного помощника при запуске змеев – матроса Акулинина, оттиравшего его озябшие руки и заботливо кутавшего его в шарф, когда его собственные пальцы отказывались его слушаться.

Много времени и забот уделял Николай Иванович регистрации полярных сияний. Хотя запись их производилась в теплой (если можно назвать теплом $+6^{\circ}$ – $+8^{\circ}$) каюте, однако, она бывала для него более трудной, чем подъем метеорографа на ледящем ветру. Ведь сияния нередко продолжались по несколько часов подряд; иногда то исчезали, то вновь появлялись; иногда внезапно меняли свой тип и форму, а записи приходилось основывать на визуальных наблюдениях – не было регистрирующих магнитных приборов, ни аппаратов, приспособленных для их фотографирования.

Николай Иванович отмечает в "дневнике", что трудность регистрации вознаграждалась чувством восхищения при наблюдении сияний и пишет далее:

"Сказочное зрелище – северное сияние в высших широтах. Оно поражает не только своими красками, но и динамичностью. Особенно хороша форма сияний, называемая короной, когда широкие вертикальные разноцветные полосы охватывают большую половину горизонта, колыхаясь наподобие складок наинежнейшей ткани, внезапно достигают зенита, с чрезвычайной быстротой извиваясь, образовывали там большой сверкающий всеми красками узел, напоминающий корону".

В общем, дни зимовки были насыщены до предела: Николай Иванович конструировал изобретенный им прибор для наблюдений над ветром, и занимался с командой географией, и бегал на лыжах при изумительно ярком лунном свете, продолжавшемся при полнолунии по несколько суток без перерыва. Зимовку омрачала лишь оторванность от Родины, отсутствие сведений о положении дел на фронте.

Несмотря на крайне тяжелые условия, зимовщики все же устроили веселый новогодний праздник с искусственной (из крашеной проволоки) и богато украшенной всевозможными самоделками елкой, с сюрпризами и танцами; веселой встречей солнца,

впервые появившегося над горизонтом. На "Таймыре" организовали шуточные соревнования и игры, а на "Вайгаче" – карнавал. Не обошлось и без происшествий. Во время начинавшейся метели, при 30 градусах мороза, матросы Лаптев и Медведев пошли чистить прорубь. Вскоре Медведев вернулся, сказав, что потерял своего напарника. Врач экспедиции Л.М. Старокадомский и Николай Иванович отправились его искать, дошли до проруби: лед на ней был не тронут. Пурга к этому времени настолько усилилась, что на расстоянии одного метра ничего не было видно, – идти дальше не было смысла. С тяжелым чувством вернулись они на ледакол, на котором уже начали бить рынду, давая свистки. Через некоторое время пришел и Лаптев. Он услышал свистки, когда уже совсем было отчаялся найти правильное направление и выйти к своим. С Владимиром Никитовичем Лаптевым, впоследствии – известным драматическим актером, у Николая Ивановича в дальнейшем установились близкие дружественные отношения.

С наступлением светлого времени работы прибавилось: надо было исправлять многочисленные повреждения судна, укреплять его корпус, подготавливаться к походам на берег для производства гидрографических исследований. Побережье, возле которого стоял "Таймыр", еще совершенно не было изучено. Предстояло сделать его опись, нанести на карту. Николай Иванович и другие члены экипажа несколько раз совершали такие экскурсии. Они были очень утомительны. 15 миль, отделявшие "Таймыр" от ближайшего берега, приходилось идти по торосистому льду и тащить за собой сани с тяжелой поклажей. Об одном из таких походов Николай Иванович рассказывал:

"1 июня мы шестером отправились на берег, чтобы сделать съемку залива Гафнер-фиорда и побережья к западу от него. Груз у нас был большой – инструменты, ружья, спальные мешки, провизии на 10 дней. Нам дали на помощь азросани, сделанные из остатков гидросамолета, и четырех сопровождающих матросов; в случае, если бы сани испортились (что совсем не было исключено) эти четверо могли бы дотащить сани до корабля. По гладкому льду азросани развивали скорость до 20 км в час, но при поворотах или неровностях они останавливались и приходилось подолгу бежать, подталкивая их. Поэтому, чтобы преодолеть два с лишним десятка миль, отделявшие нас от залива, мы потратили почти весь день.

На следующее утро матросы с санями отправились обратно на ледакол, а мы шестеро, разделившись на две партии, пошли по обоим берегам фиорда в его глубину. До нас только Нансен с "Фрама" видел издали Гафнер-фиорд и дал ему название. Шли мы с маршрутной съемкой, то карабкаясь по обледенелым скалам, то спускаясь на ровную, скованную льдом гладь залива. Мешал туман, но радовало, что из-за слабого мороза можно было работать без рукавиц, в одних перчатках. В одном из низменных мест берега мы видели следы оленей, а пернатая дичь – гуси, куропатки – попадались часто и в изобилии.

Фиорд вдавался почти на 35 км вглубь Таймырского полуострова. Шли мы с остановками весь день и часть ночи, воспользовавшись тем, что к вечеру туман разошелся, выглядывавшее из-за горизонта солнце озаряло розовым светом прибрежные скалы, и на ледяную поверхность залива ложились причудливые синие тни. К утру мы соединились с нашими товарищами, шедшими нам навстречу по восточному берегу, поели и залезли в наши спальные мешки. Обратный путь прошли быстро, изредка проверяя правильность съемки.

На следующий день трое из нас остались для сооружения знака у входа в Гафнер-фиорд, а я с двумя спутниками пошел по морскому побережью на запад, – этот район еще не посещался и на картах обозначался пунктиром. Погода опять испортилась, налетали шквалы со снегом. Шли то берегом, то по ледяному припаю, на котором часто встречались тюленьи лунки, видели и самих тюленей. Над нами почти непрерывно летали с криками чайки.

Я поставил себе задачей довести опись до того места, где в 1901 году закончила свою съемку экспедиция Толля. Пунктирная линия на карте имела, приблизительно, длину

около 100 миль. На третий день нашего пути погода прояснилась. Расстилавшаяся вокруг нас белизна заискрилась алмазной пылью.

На "Таймыре" уже был случай заболевания снежной слепотой, поэтому наш врач предписал всем идущим в экскурсию брать с собой защитные очки. (На "Таймыре" были сделаны самодельные очки: в оправу из парусины были вставлены куски закопченных стекол от фонаря). С досадой узнал, что мои товарищи оставили свои очки в мешке с запасной провизией. Они поглубже надвинули шапки на глаза и мы пошли дальше. Через некоторое время я заметил, как один из матросов трет глаза. До конца маршрута оставалось по моим расчетам немногим более 10 миль, и я решил закончить его в одиночку, не взяв с собой ничего кроме буссоли.

Основательно отдохнув и подкрепившись, уговорив товарищей по очереди лежать в спальном мешке, чтобы дать отдых глазам, и ждать моего возвращения, я пошел дальше. Стараясь не спускаться на припой, чтобы не ступить на занесенную снегом трещину, я благополучно провел опись до отметки, оставленной экспедицией Толля. 12 июня мы вернулись на корабль (один из нас с завязанными глазами)".

В июне лед, в котором зимовал "Таймыр", пришел в движение. За несколько дней до начала подвижек Николай Иванович, А.М. Лавров и 12 матросов пошли на берег для установки железного знака. Когда они через 5 дней возвращались на ледокол, то не узнали окружающей ледовой обстановки: виднелись трещины, лед на глазах обламывался и образовывал торосы. Пришлось по дороге бросить тяжелые сани, чтобы благополучно добраться до своего временного дома. На судне и вблизи его шли спешные работы: убирали со льда метеорологическую будку, опиливали лед у винта, собирали машину, набирали воду в котлы из наледного озера.

9 августа с полночи ветер усилился. Вокруг судна стали образовываться полыньи. "Таймыр" тронулся и пошел переменными курсами среди битого льда.

Но уже 11 августа он сел на подводный камень. Крен на левый борт 8°. Телеграфировали об этом "Вайгачу". Спустили шлюпку для промера. Поврежденный во время ледовых сжатий корабль дал сразу сильную течь. Его продолжало бить о камни. В это время разразилась сильная гроза. Под проливным дождем стали отвозить на шлюпках на ближайший островок запас провизии. Ждали помощи. Медленно пробиравшийся вреди дрейфующих льдин "Вайгач" наконец, приблизился к "Таймыру", принял от него весь уголь, взял на буксир. Оба ледокола дали полный ход, и "Таймыр" сошел с камней.

Начали спешно чинить пробоину. Полностью это сделать не удалось и откачивать воду пришлось до самого конца плавания. К счастью, льды стали разрезаться, 1915 год был удачным в ледовом отношении. Тем не менее, идти пришлось очень медленно из-за частых густых туманов и незаделанных повреждений "Таймыра".

30 августа добрались до о. Диксон. Он был совсем еще не обжит, но работа на нем кипела: достраивались первые два дома и уже возвышалась мачта для будущей радиостанции. От Диксона путь шел "проторенной дорожкой". Югорский шар сообщил Архангельску о приближении экспедиции. 16 сентября "Таймыр" и "Вайгач" подошли к разукрашенной флагами Архангельской пристани. Их торжественно встретили орудийной пальбой, криками "ура", музыкой военных оркестров.

Так закончилась эта экспедиция, которая, по словам Роальда Амундсена "... в мирное время... возбудила бы восхищение всего цивилизованного мира". Чем же замечательна эта экспедиция, заслужившая такую высокую оценку знаменитого исследователя Севера?

Плавание "Таймыра" и "Вайгача" в Арктике для того времени было явлением выдающимся во многих отношениях. "Вайгачу" впервые в истории полярного мореплавания в 1911 году удалось обогнуть с севера остров Врангеля. Также впервые обоими судами в 1913 году были обойдены с севера Новосибирские острова. В 1913 году экспедиция совершила последнее самое крупное в северном полушарии географическое открытие – открытие архипелага Северная Земля. Открытие этого архипелага,

исследованного уже в советское время Г.А. Ушаковым и Н.Н. Урванцевым (1930-1932 гг.), позволило более определенно ответить на некоторые, до того нерешенные вопросы. Стало очевидным, что одной из наиболее существенных преград, мешающих поступлению в Карское море мощных арктических льдов с северо-востока является именно Северная Земля. В то же время она – один из тех форпостов суши, которые так важны для изучения полярного Севера. Наконец, опять-таки впервые в истории суда экспедиций с одной зимовкой в 1914/15 году прошли весь Северный морской путь с востока на запад.

Весьма значительны и научные результаты экспедиции. В течение всех плаваний на обоих судах выполнялись регулярные метеорологические наблюдения за температурой, давлением и влажностью воздуха, атмосферными явлениями, скоростью и направлением ветра. Осенью 1914 года на зимовке "Таймыра" по инициативе Н.И. Евгенова была сделана попытка исследования одновременных температурных изменений в приповерхностных слоях воздуха при различных условиях погоды (градиентные наблюдения).

Аэрологические наблюдения производились и во время плавания судов и на зимовке: было выполнено 46 подъемов метеорографов на воздушных змеях.

В задачи экспедиции входили наблюдения за полярными сияниями, однако во время плавания они носили случайный, эпизодический характер. Лишь на зимовке 1914/15 гг. Н.И. Евгенов и Н.А. Транзе установили систематическое наблюдение этого явления. В 1925 году эти наблюдения были частично проанализированы в работе Н.Н. Никольского, где особое внимание уделялось форме полярных сияний, их интенсивности и периодичности.

Наблюдения величины наклона видимого горизонта с целью определения величины коэффициента земной рефракции носили вспомогательный характер при астрономических определениях места судна. Зафиксировано 58 определений величин наклона видимого горизонта, выполненных Н.И. Евгеновым. Их них 6 сделано при плавании "Таймыра" в арктических морях, и 52 – на зимовке.

Экспедицией был выполнен большой объем океанографических работ. Постоянные измерения температуры и удельного веса морской воды позволили выявить ряд интересных деталей гидрологического режима в районе Курильских островов, в Анадырском заливе и в других местах.

На каждой длительной стоянке производились наблюдения над колебаниями уровня моря и над течениями.

Существенный вклад внесла экспедиция в изучение ледовых условий арктических морей.

Большой интерес представляют также геологические сборы, ботанические коллекции и зоологический материал и по водной и по наземной фауне.

Все научные данные, собранные экспедицией, были сданы в архив. Часть этих данных, в основном гидрографических (карты, планы, материалы по лоции) позднее была обработана и издана. Остальное по разным причинам долгое время не публиковалось. Лишь в конце 50-х годов появился ряд статей, содержащих общие сведения об экспедиции, обобщение ее научных результатов, подробный анализ океанографических работ и т.д.

Первая мировая война прекратила деятельность экспедиции. Закончить дела экспедиции было поручено Б.А. Вилькицкому, Н.И. Евгенову и Д.Р. Анцеву. Остальной личный состав – военные моряки влились в кадры действующей армии и флота. Здесь уместно отметить, что участвовали в экспедиции только добровольцы, сознательно решившиеся на рискованное плавание в малоисследованных полярных водах. При этом каждый участник экспедиции должен был быть высококвалифицированным специалистом, способным выполнять по несколько обязанностей одновременно. Те же требования предъявлялись и к "нижним чинам", матросам, число которых было сведено

до минимума (на каждом ледоколе их было всего по 39 человек, тогда как на "Бакане", например, судне водоизмещением почти в два раза менее, команда была вдвое больше). Столь малочисленный состав экспедиции определялся "исключительно возможностью зимовок".

По свидетельству руководителей экспедиции все ее члены "своей всегда охотной работой и добросовестным отношением к ней" заслужили общее одобрение. Высокий уровень ее научных работ не раз отмечался специалистами. Вот что писал выдающийся норвежский исследователь Х.У. Свердруп, плававший в 1920-1925 гг. на судне "Мод": "...мы имели... возможность убедиться, что повсюду, где русская экспедиция считала свои труды законченными и где очертания берегов были ею нанесены на карту окончательно, там можно было вполне на них полагаться..."

Район между устьем Колымы и Беринговым проливом был пройден нами дважды. Причем при таких обстоятельствах, что мы имели возможность проверить целый ряд подробностей на карте, но ни разу мы не могли заметить ни малейшей неточности. Работа, выполненная обоими ледоколами, поистине заслуживает удивления, и всякий, кому знакомы климатические условия полярного лета, оценит ее по достоинству".

Участники плавания 1927 года на пароходе "Колыма" специально отмечали впоследствии то исключительное значение, которое имела составленная на основе работ этой экспедиции "карта района Колыма – Лена. Только по этой карте строился рейс, прокладывались курсы, определялись места".

Среди архивных материалов нет документов, где бы выразалось недовольство руководителей экспедиции действиями или поведением членов команды; за все время плаваний, порою в очень тяжелых условиях, не было наложено ни одного дисциплинарного взыскания, во всяком случае, такого взыскания, о котором бы сохранился письменный документ. Это еще раз с самой лучшей стороны характеризует кадры славной гидрографической экспедиции.

После завершения работ экспедиции почти все ее члены были награждены орденами и медалями. Николай Иванович Евгенов получил орден Владимира четвертой степени. Кроме того, специально "в ознаменование плавания и трудов Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана по исследованию северного пути" правительственным указом от 12 ноября 1915 года был установлен особый нагрудный знак. Но многие участники экспедиции в связи с отъездом на фронт не только не получили положенных им наград, но даже и не знали о них. Когда в 1956 году Н.И. Евгенов обнаружил в Ученом архиве Географического общества наградные листы, он разослал копии наградных документов всем известным ему участникам экспедиции: М.И. Акулинину, Г.Г. Гвоздецкому, А.И. Кирееву, И.П. Кириченко, В.Н. Лаптеву, Г.П. Леонтьеву, И.В. Прусову, Л.М. Старокадомскому, И.Е. Филиппову, В.Р. Мирзину. Таким образом, многие из них узнали о собственных наградах лишь спустя сорок лет.

По-разному сложилась судьба участников экспедиции после ее окончания. Одни погибли в боях на русско-германском фронте, другие – после установления советской власти эмигрировали, третьи – остались верными своей родине, своему народу и продолжали честно работать, отдавая свои силы служению науке и развитию хозяйства.

Николай Иванович Евгенов получил назначение в действовавший в Балтийском море отряд миноносцев. Всю войну он прослужил старшим штурманом на миноносце "Орфей", за удачные боевые действия при установке минных заграждений получил два боевых ордена. И на "Орфее", несмотря на военную обстановку, он не упускал случая проводить научные океанографические наблюдения.

В 1916 г. он получил уведомление об избрании его членом Русского географического общества за подписью Ю.М. Шокальского, а затем и диплом члена РГО.

В 1918 г. выехал в США, участвовал там в ликвидации царского посольства и совершил самую большую в своей жизни туристскую поездку по Америке.

Вот как сообщает об этом периоде своей жизни сам Н.И. Евгенов:

В 1916 и 1917 гг. участвовал в боевых действиях против германского флота в Балтийском море на судах Балтийского флота. В начале 1918 г. демобилизовался, уехал на Дальний Восток, а затем в США. Там поступил делопроизводителем в посольство Временного правительства (сентябрь 1918 г.) в Вашингтоне. Во время пребывания там вступил в члены Американского Географического общества, познакомился с рядом американских известных полярных деятелей: Грили, В. Стефансон и др.

Летом 1919 г. по распоряжению Правительства был направлен в Сибирь. По прибытии в августе 1919 г. в Омск был назначен и.д. начальника Геодезического отделения Гидрографического управления Военно-морского ведомства б. Сибирского правительства. Осенью того же года был эвакуирован из Омска в Иркутск. По прибытии туда в январе 1920 г. был арестован властями Народного революционного правительства, но через месяц освобожден "за отсутствием состава преступления".

Глава III

Вскоре после установления в Якутии советской власти правительство приступило к осуществлению мероприятий по освоению этого богатого и обширного края и в первую очередь, конечно, его транспортных путей.

В 1920 г. Управление восточно-сибирского водного транспорта совместно с Главным Гидрографическим управлением снарядило экспедицию в устье реки Лены и бухту Тикси. Хотя в дооктябрьский период там уже несколько раз производились исследовательские работы, однако возможности развития судоходства в этом районе так и не были выяснены. В задачу экспедиции входило подробное обследование дельты Лены и составление атласа карт. Начальником экспедиции стал гидрограф и опытный полярный моряк Ф.А.Матисен, а его помощником Н.И.Евгенов. В «Автобиографии» Николай Иванович пишет об этом очень кратко:

«С марта 1920 года стал работать в Бюро Исследований Лено-Байкальского управления водного транспорта в Иркутске заведующим гидрографическими работами экспедиции к устью Лены, совершенной в 1920 году. С мая 1920 года был мобилизован в РККА с зачислением в состав Гидрографического Управления УВМС с командированием для экспедиционных работ в Лено-Байкальское управление водного транспорта НКПС».

В апреле 1920 г. Евгенов добрался до Иркутска, где Матисен уже работал над снаряжением экспедиции. Это было трудное дело: ни продовольствия, ни материального оборудования не хватало, все приходилось собирать по крохам в разных учреждениях. Особенно плохо было с теплой одеждой и обувью.

С грехом пополам закончив все приготовления, личный состав экспедиции отправился из Иркутска обозом в селение Качуг, расположенное по верхней Лене, откуда предстояло пройти около 4800 км по реке до места работ. Добирались до Киренска сплавным способом, дальше до Якутска на пароходе. «После полуголодной жизни в Иркутске, – пишет Николай Иванович в своем дневнике, – участники экспедиции быстро восстанавливали свои силы, уничтожая продукты, которые удавалось выменивать во время остановок парохода на табак, предусмотрительно закупленный в Иркутске».

В Якутске экспедиция получила свои «плавсредства»: железную баржу «Внучку», вельбот с подвесным мотором, две морские шлюпки и небольшой, но мореходный пароход «Лена». Этот пароход пришел в 1878 г. северным морским путем из Норвегии до устья Лены вместе со знаменитой «Вегой» Норденшельда. «Вега» пошла дальше во Владивосток, а «Лена» стала работать в Ленском речном бассейне.

В 1920 г., как и в предыдущие годы, «Лена» должна была довести на буксире до дельты караван из четырех рыбачьих барж с рыбаками и их домашней утварью, с бочками для рыбы, снастями. К каравану присоединили и экспедиционную «Внучку».

16 июня караван тронулся в путь. Началось знакомство с рыбаками. Из разговора с одним из них, пожилым якутом А. Величкиным выяснилось, что он во время охоты в тундре на южном побережье бухты Тикси видел небольшой пласт каменного угля, выходящий на поверхность. Руководство экспедиции живо заинтересовалось этим и тут же, за пять фунтов табаку и пять аршин мануфактуры, Величкина уговорили провести их к этому пласту. А в мечтах Евгенова уже начал вырисовываться морской порт Тикси с собственным углем!

Во время пути по реке от Якутска до дельты Лены на палубе «Внучки» был сооружен домик для работников экспедиции. Большое внимание было уделено его утеплению. Изготавливали также запасные весла для шлюпок, построили несколько «веток» – плоскодонных лодочек для одного человека. Во время «перекуров» восхищались рекой: в иных местах один из берегов совсем пропадал из глаз, а другой был едва виден, в некоторых – где река сужалась – поражала красота прибрежных обрывов. Сложенные из красного песчаника или беловатого известняка, выветренные, они напоминали развалины

замков или старинных крепостей. Между разноцветными пластами пород крутых слоистых берегов, нередко можно было видеть черные полосы залежей каменного угля.

Красивы были и попадавшиеся острова, то низменные, покрытые цветущим травяным ковром, то более возвышенные, с шапками хвойного леса.

При подходе к одному из них, довольно мрачному, из-за окружающих его каменных осыпей, рыбаки с плывущих впереди «Внучки» барж стали кидать в воду какие-то мелкие предметы.

– Что это они делают? Не рыбу ли подкармливают? – удивлялись на «Внучке».

– Это же остров Аграфены, – пояснил один из рабочих экспедиции, якут, и рассказал якутское предание. Злая волшебница Аграфена, одна из трех сестер, прилетевших сюда с юга, поселилась на этом острове, чтобы сторожить рыбные богатства севера. Многие суеверные якуты бросают в реку возле острова дары в виде берестяных лодочек или деревянных рыбок, чтобы умиловать грозную властительницу этих мест и заручиться ее содействием в успешном лове рыбы. Есть и другое предание о том, что этот остров является грудой камней, которую набросал якутский богатырь, пытаясь преградить дорогу русским пришельцам; но это сказание менее распространено, чем первое.

Ветер занес несколько берестяных лодочек на палубу «Внучки». Одну из них подобрал Евгений и положил в карман.

– Сынишке показать? – спросил его кто-то.

– Я не женат... Просто на память, – смущенно улыбнулся Евгений, вспоминая ящик своего письменного стола в Петрограде, в котором хранилось немало памятных вещей, привезенных им из его прежних путешествий.

После острова Аграфены караван обогнул еще один каменистый остров. Это был остров Мавры, второй из прилетевших с юга сестры. Мавра доброжелательно относилась к людям и поэтому никаких подарков не получала.

После 12-дневного пути, 28 июня караван достиг острова Столб, от которого начинается разветвление основных протоков Лены, – фактическое начало ее дельты.

Разделившись на несколько небольших партий, участники экспедиции приступили к намеченным исследованиям.

Евгению не терпелось скорее добраться до бухты Тикси, где его партия должна была произвести судовой промер и мензульную съемку берегов. Но пройдя на «Лене» по восточной Быковской протоке, одной из наиболее судоходных протоков дельты, и дойдя до мыса Быкова, они обнаружили, что она покрыта невзломанным льдом. Пришлось повернуть обратно и заняться тщательным обследованием пройденного фарватера с расстановкой вдоль него створных знаков.

На одном из островов Быковской протоки расположилось рыбачье стойбище, виднелось несколько оленей. Проводник Величкин вместе с Ф.А.Матисеном, находившийся на «Лене» и предполагавший на пароходе достичь района, где он обнаружил пласт каменного угля, крикнул что-то рыбакам.

– Не дадут ли олешек, – дойдем до угля не морем, а по суше, – пояснил он. Рыбаки охотно отозвались на его призыв. Четыре оленя были заарканены и за соответствующее вознаграждение предоставлены начальнику экспедиции: два в упряжке с нартой для груза и два верховых.

Любопытна следующая запись Николая Ивановича в «Дневнике»:

«При езде верхом на олене надо забыть все правила верховой езды на коне. Седло – две подушки с подпругой укрепляется на самой передней части спинного хребта оленя, так что ноги всадника висят по обе стороны шеи животного. Слегка ударяя по той или другой стороне головы оленя, его направляют в желаемую сторону, так как повод служит только для остановки. Повод из рук выпускать нельзя, так же как и хвататься за рога оленя – он сразу сбросит ездока и убежит, а поймать его без аркана невозможно. Садиться надо на переднюю часть горба, чтобы не переломить слабый спинной хребет оленя».

Поездка Матисена увенчалась успехом: после двухдневных поисков Величкин нашел виденный им ранее уголь. К сожалению плохое самочувствие Матисена не позволило ему задержаться для обследования угольного пласта. Это сделал Евгенов месяцем позднее, когда бухта Тикси освободилась от льда.

Весь месяц экспедиция производила промеры, съемки, триангуляционные работы. Полярный день позволял не прерывать их и в ночные часы в случае, если в дневные непогода вынуждала «отдыхать».

Не прекращались охотничьи вылазки, благодаря которым сотрудники экспедиции почти ежедневно имели к обеду свежую «дичину». Большинство островов дельты было испещрено озерами, населенными разными пернатыми представителями фауны, наполнявшими воздух своими криками. Дикие олени встречались редко; только двух удалось добыть за время экспедиции. Но всевозможные виды уток, и особенно гуси, не успевшие опериться после линьки и потому плохо летавшие, становились легкой добычей охотников.

К вечеру 22 июля задул свежий нордвест, достигший вскоре штормовой силы и наделавший много бед. Вода в протоках стала быстро подниматься и достигла 2 м выше обычного. Низменные части островов были затоплены. Одна из промерных партий не успела перевести вельбот, с которого производила измерения, в более защищенное место, вельбот был быстро захлестнут сильной волной и затонул. С большим трудом добрались работники до берега, который в этом месте, к счастью, был довольно высок. Через день мокрым и голодным людям удалось благодаря спаду воды поднять вельбот и добраться до «Внучки» – базы экспедиции.

Плохо пришлось партии Евгенова. Когда вода начала резко подниматься, их шлюпку стало бить о прибрежное нагромождение плавника. Стоя по пояс в воде, работники партии подняли шлюпку на плавник, где ее быстро занесло песком, а сами забрались на небольшую и узкую, шириной 130–150 м возвышенность берега, окруженную бушующими волнами протоки и вышедшей из берегов лагуны. В случае дальнейшего подъема воды положение партии стало бы угрожающим, но ветер, не утихая, сменил направление, и вода вскоре спала. Это позволило спустить шлюпку на воду и добраться до базы. «Внучке» и «Лене», стоявшим в защищенном от волнения месте, шторм не причинил вреда, а в одном отношении он даже оказал пользу, взломав лед в бухте.

К 1 августа вся бухта очистилась от льда, можно было приступить к ее изучению.

В начале августа Евгенов с Величкиным побывали возле угольного пласта. Из этого похода Евгенов, обычно веселый и неунывающий, вернулся помрачневшим. По его мнению, уголь оказался не местного, а наносного происхождения, и мечты о том, что Тикси будет снабжать собственным углем прибывающие в нее пароходы, померкли /10/. С тем большей энергией принялся он за измерение глубин бухты. Произведенные зигзагообразные галсы установили, что вход в нее с моря доступен для судов с большой осадкой, а рекогносцировка в заливе Булункан (один из заливов бухты) подтвердила мнение Матисена о пригодности его для отстоя морских судов.

Работы продолжались весь август, лед ни разу им не помешал и только находившие внезапно туманы, становившиеся иногда, по выражению моряков, «молочными», держали пароход по несколько часов в плену. Приходилось отстаиваться в спокойном месте, что «Лена» и делала, нередко пришвартовываясь на эти часы к яхте «Заря» – судну полярной экспедиции Э.Толля, оставленной в бухте Тикси.

«Заря» представляла собой печальное зрелище, все более и более разрушаясь. Из рангоута на ней осталась лишь одна гротмачта, которая одиноко торчала рядом с уцелевшей трубой над разрушенной палубой. Тяжело это было видеть, особенно Матисену. В 1901–1903 гг. Матисен участвовал в экспедиции Э.Толля в должности командира «Зари», дважды зимовал на ней /11/.

31 августа «Лена» совершила последний рекогносцировочный промер бухты, последняя маршрутная опись была произведена 4 сентября, а через день экспедиция вместе с караваном рыбацких барж покинула дельту.

Работы 1920 года выявили необходимость продолжить исследования в районе устья Лены.

Руководство Усть-Ленской экспедицией 1921 года было поручено Н.И.Евгенову.

В план экспедиции помимо продолжения прошлогодних работ вошла рекогносцировочная съемка Оленекской протоки до ее морского бара (подводной мели вблизи устья) и морского побережья от него до устья реки Оленек, а также, по возможности, попутная съемка нижнего течения реки Лены – от Якутска до устья.

Снаряжение экспедиции потребовало таких же хлопот и усилий, как и в прошлом году. единственное, что не вызывало такого, как раньше, беспокойства, это обеспечение продовольствием. Опыт показал, как велики охотничьи запасы в дельте. Кроме того, экспедиции было разрешено иметь некоторое количество так называемой контр-валюты, то есть мануфактуры, «кирпичного» чая и листового табака для обмена на продукты и оплаты услуг местного населения. Труднее всего было получить одежду. Только половина работников экспедиции получила гимнастерки, брюки и сапоги, а плащ и рукавицы достались лишь одной трети нуждающихся.

Неприятно было то, что вместо «Лены» с ее прекрасным опытным капитаном Н.С.Горовацким экспедиции предоставлялся небольшой речной пароходик «Сынок», не имевший ни команды, ни капитана. Их пришлось приискивать, а это оказалось трудоемким делом. Огорчил Евгенова и отказ начальства включить в состав экспедиции небольшую портоизыскательную партию: ему казалось, что время строить порт Тикси уже наступило.

Несмотря на все неполадки, работы экспедиции начались без чрезмерного опоздания.

25 июня 1921 г. из Якутска в низовья Лены вышел рыбацкий караван и с ним «Внучка», вельбот и шлюпки. Через два дня отправился в путь и «Сынок», с которого предполагалось вести попутную опись реки. Опись отнимала у Евгенова и его помощников много времени, но насколько же она была приятней подготовительных сборов!

Мореходность «Сынка» имела плохую репутацию, прочность его была сомнительна. Совершить на нем поход в бурное низовье реки и даже, может быть, выйти в море казалось многим опрометчивым шагом. Все же команду укомплектовали, – как всегда, помогла «выигрышная карта» дельты – ее охотничье богатство. Накануне отплытия получили, наконец, и согласие быть капитаном от Ф.К.Шрека – швейцарского подданного. Он в течение двух лет плывал помощником капитана на одном из пароходов Ленского речного пароходства.

13 июля перед «Сынком» сквозь мелкую сетку морозящего дождя темным туманным пятном вырисовался мрачный остров Столб. «Внучка» – база экспедиции, в это время уже была отведена к своей прошлогодней стоянке, и находившиеся на ней экспедиционные партии приступили к запланированным работам. «Сынок» же направился к Туматской протоке, чтобы с нее начать поиск фарватера для выхода в море через западную часть дельты. Таким образом вся «семья» была при деле.

Туматская протока в отличие от восточной, Быковской, исследованной в 1920 г., и в общем почти безлюдной, заселена гуще. На ее берегах находилось несколько зимних стойбищ и небольших селений, жители которых занимались летом охотой, а зимой подледным ловом рыбы и пушным промыслом. Жили в юртах – четырехугольных срубках с плоскими крышами и застекленными маленькими окнами. Зимой в окна добавляли вторую раму из пластины льда.

В среднем своем течении Туматская протока огибает Американскую гору – самую возвышенную часть дельты. На вершине этого большого холма высился громадный, 5-метровый крест из бремен плавника, выкрашенный в белый цвет. Его подножье укреплено

грудой наваленных камней. На кресте вырезана надпись на английском языке: «Памяти 12 офицеров и матросов с Американского полярного судна «Жаннетта», умерших от истощения в дельте Лены в октябре 1881 г.» и перечислены имена трагически погибших людей. «Жаннетта» – судно полярной экспедиции Де-Лонга было раздавлено льдами в районе Новосибирских островов, и его экипаж на трех шлюпках пытался добраться до берегов Сибири. Одна из шлюпок утонула в пути, вторая была выкинута на берег к востоку от устья Быковской протоки и 11 ее пассажиров были спасены местными рыбаками. Третья шлюпка, на которой находился Де-Лонг, села на мель среди безлюдных песков северной части дельты Лены. Высадившиеся с нее измученные люди пошли на юг искать спасенье. Они бы его нашли, если бы направились на восток или запад, где расположены становища оленеводов и рыбаков. Но у них не было карты, и они один за другим погибли. Их останки были впоследствии вывезены в Америку, так, что под крестом нет могилы, он только памятник одной из полярных трагедий.

Миновав Американскую горку, «Сынок» подошел к разветвлению протоки на несколько рукавов. Наугад пошел по одному из них, вскоре уткнулся в песчаный перекат, повернул обратно, пошел по другому рукаву...

В течение восьми дней «Сынок» бродил (если можно так выразиться) по лабиринту протоков, выискивая фарватер для западного выхода в море, пока не нашел его. Следующие дни ушли на проверку фарватера и ограждение знаками.

27 июля «Сынок» направился по Оленекской протоке к морю. Маленький пароход с дровяной топкой котла не был пригоден для морского плавания, но это ничуть не мешало горячему желанию Евгенова и его товарищей пойти вновь открытым путем и проникнуть в Оленек с моря.

Пройдя обширный бар Оленекской протоки, несколько раз при этом попадая в песчаные ловушки, заставлявшие пароход кружиться на месте, «Сынок» вышел, наконец, на относительно большие глубины. Взял курс на запад по направлению к дельте Оленека, и словно «Мальчик-с-пальчик» отмечал вехами свой путь, чтобы облегчить дорогу домой.

Вскоре берега скрылись из глаз; стали попадаться отдельные льдины, заметно увеличилась качка; настроение у мореплавателей было приподнятое: наконец-то вышли в море!

После двух часов пути, когда на юго-западе начал вновь вырисовываться берег, «Сынок» двинулся к нему и... сел на мель.

Позднее Николай Иванович «в лицах» рассказывал об этом эпизоде.

Капитан, стоявший на мостике рядом с Евгеновым, побледнел.

– Я же предупреждал... – простонал он, но Евгенов уже командовал в рупор:

– Стой! Полный назад! – и уже потом, повернувшись к капитану, успокоил:

– Ничего, взбодримся!

Его реакция, как только он услышал скрип винта и ощутил легкую дрожь корпуса судна, была мгновенной. Команда была своевременной, и судно не успело глубоко завязнуть в песке. Капитан, никогда ранее не плававший в море, согласился командовать «Сынком» при условии, что в море управлять пароходом будет не он, а Евгенов.

Для речного пароходика посадка на мель в море могла бы оказаться гибельной, но все окончилось благополучно: спустили шлюпку и при помощи завоза якорей сошли с мели. Вновь пришлось повернуть на северо-запад. Поход затягивался, и Евгенов стал уже прикидывать, что именно из дерева, имеющегося на корабле, можно будет пустить в топку вслед за последним поленом дров.

Прошло несколько часов утомительного похода «на ощупь», пока не вышли на глубокую борозду, по которой можно было двигаться на юг, к устью Оленека. Устье очень красиво при подходе к нему с моря: два высоких темных мыса на светлой воде, а за ними – голубая цепь холмов, уходящих в туманную даль.

2 августа «Сынок» вошел в главное русло Оленека и остановился у селения Усть-Оленского, расположенного на высоком западном берегу реки, дав перед этим

приветственный свисток. Евгений почувствовал себя очень смущенным, однако, когда при первой встрече с местными жителями в ответ на свое «здравствуйте» услышал: «не свистите, не стреляйте, дичь не пугайте!»

Селение состояло из нескольких срубов – юрт, в которых жили 8 семейств якутов-охотников. На окраине селения, вблизи берегового обрыва находилась могила лейтенанта Василия Прончищева и его жены. Николаю Ивановичу сразу припомнилось плавание на «Таймыре», живописная бухта у острова Преображения, которую они тогда назвали именем Марии Прончищевой...

Свое горячее желание побывать на их могиле Евгений удовлетворил в первый же день пребывания «Сынка» в устье Оленека. Могила была в печальном состоянии. Она была почти сравнена с землей. Небольшой черный выветрившийся крест сильно покосился, вырезанная на нем славянской вязью надпись почти стерлась. Необходимость позаботиться о могиле была очевидной.

Пока в следующие два дня гидрографическая партия Евгенова занималась промерами русла Оленека, несколько работников экспедиции прилагали усилия к сохранению могилы Прончищевых. Древний крест был укреплен, вблизи него поставлен новый, с надлежащей надписью, оба креста обнесены крепкой оградой.

Хотя за эти дни не все промерные работы были закончены, боязнь ухудшения погоды заставила экспедицию покинуть Оленек. 5 августа «Сынок» вышел в обратный путь.

При выходе в море общее внимание привлекло громадное серое пятно на склоне одного из мысов. Раньше его здесь не было, значит это не растительность, к тому же, – оно двигалось. Олени? Действительно, в бинокль можно было разглядеть колоссальное стадо диких оленей, от полутора до двух тысяч голов, медленно поднимающихся по горе.

На обратный путь в дельту Лены «Сынок» потратил в 2 раза меньше времени, чем на плавание в устье Оленека. Очень помогли расставленные по дороге бочки-бакены, хотя и нельзя было сказать, что все прошло «без сучка и задоринки».

11 августа «Сынок» вернулся на базу экспедиции. У Евгенова было прекрасное настроение – он считал, что окончился удачный поход. Но на базе его ждало большое огорчение – штормом разбило о прибрежные скалы вельбот. Людей на нем не было. Отправившаяся под парусами на вельботе описная партия работала на восточном побережье бухты Тикси, когда налетевшим шквалом вельбот оторвало от берега. Работники партии пешком благополучно вернулись на «Внучку», успешно закончив опись. Это сообщение не могло не радовать Евгенова, и все же при воспоминании о славном вельботе в его сердце «скребли кошки».

Вторую половину августа экспедиция использовала на окончание своих плановых работ и их небольшое перевыполнение: была рекогносцировочно обследована центральная Саардахская протока дельты.

5 сентября пришедшая из Якутска «Лена» кончила сбор рыбачьих барж и повела караван вверх по реке. На буксире к каравану прицепили и «Сынка», так как его котел без капитального ремонта отказывался работать, сказалась непрерывная чрезмерная топка. 23 сентября экспедиция прибыла в Якутск.

Давно уже осуществились мечты Евгенова: в бухте Тикси построен порт, речные и морские суда ходят по фарватерам Быковской, Оленекской и Саардахской протоки, но научные исследования на Северном морском пути, в которых деятельное участие принимала Усть-Ленская экспедиция, продолжают.

Собранные во время Ленской экспедиции научные данные послужили базой для создания целого ряда статей. В их числе два Атласа карт дельты реки Лены и ее нижнего течения, морская опись рек Лены и Оленек, материалы по лоции бухты Тикси и др. /12/. Все эти работы, впоследствии обобщенные в монографии, были высоко оценены научной общественностью. Русское Географическое общество в 1924 году наградило Н.И.Евгенова золотой медалью «За работы по географии и гидрографии Восточно-Сибирского моря».

Глава IV

В начале зимы 1923 г. при Главном Гидрографическом Управлении Военно-морских сил, в котором работал Николай Иванович Евгенов, был организован Отдельный Северный Гидрографический отряд, вскоре переименованный в экспедицию. Задачей экспедиции было изучение побережий Новой Земли и постройка радиостанции и Метеорологической обсерватории в Маточкином шаре – проливе, разделяющем два острова Новой Земли и соединяющем Баренцево море с Карским.

Выполнение этих задач было крайне необходимо для транспортного использования Северного Морского пути, в частности, того его отрезка, которые ведет через Карское море в устья рек Оби и Енисея. Без налаживания морской арктической дороги невозможно было продвинуться вперед в развитии экономики сибирских окраин молодого Советского государства.

Начальником Северной Гидрографической экспедиции был назначен известный гидрограф, профессор Морской академии Николай Николаевич Матусевич, начальником морского отряда – Н.И.Евгенов.

В мае 1923 года Николай Иванович женился, а в июле уже снова выехал в экспедицию.

14 августа 1923 г. из Архангельска к Новой Земле вышли два судна экспедиции «Мурман» и «Купава» с двумя баржами, доверху нагруженными всем необходимым как для постройки обсерватории, так и для обеспечения ее будущих зимовщиков.

Место для Обсерватории было намечено заранее: на высоком северном берегу Маточкина шара, недалеко от его восточного устья. Отсюда открывался хороший обзор прибрежного района Карского моря. На этом месте, у Ночуева ручья, зимовал в 1768–69 гг. штурман Федор Розмыслов, первым обследовавший и положивший на карту пролив Маточкин Шар.

20 августа к месту впадения в Маточкин Шар Ночуева ручья подошли суда экспедиции; началась напряженная работа. На своих плечах подняли рабочие и члены экспедиции на берег высотой свыше 20 м весь прибывший груз. Первыми взобрались на берег будущие зимовщики. Им не терпелось поскорее полюбоваться своими новыми владениями. А полюбоваться было чем! Полярное лето еще не кончилось, и обширная площадка, на которой вскоре должны были появиться строения обсерватории, была покрыта нежным серо-зеленым тундряным ковром. С севера и запада ее окружали увенчанные снеговыми коронами горы, в ущельях между ними бежали бесчисленные речки и ручьи, многие из которых низвергаясь с высоты, превращались в водопады. С востока площадка окаймлялась неширокой, но быстрой, шумливой, хрустально чистой речкой – Ночуевым ручьем. За нею начиналось высокое плато с отдельными круто обрывающимися к проливу вершинами, из которых последняя, самая высокая, была на побережье Карского моря. Оно было видно уже с ближайшего к станционной площадке холма. Николай Иванович Евгенов, едва закончили работы, успел сбегать на холм и полюбоваться морем.

– Ну, моряк, что в море высмотрел? – встретили его товарищи по возвращении.

– Исключительно благоприятный год! На море крупная зыбь, значит льда и в помине нет! – весело отозвался Николай Иванович.

Пока ставилась радиомачта и строился поселок, морской отряд экспедиции производил гидрологические исследования и тщательный промер пролива и прилегающего к нему района моря. Весь сентябрь продолжались работы без всяких ледовых помех – год был в ледовом отношении действительно благоприятный. Мешали только иногда внезапные штормовые ветры. В свободные от работы вечера, захватывая порою и часть ночи, Евгенов сидел в своей каюте на «Купаве», записывая все виденное за день, отделявая набросанные схематичные зарисовки побережий, приводя в порядок

наспех написанные во время наблюдений заметки: желание составить полную подробную лоцию Карского моря все более сильно овладевало им.

6 октября экспедиция покинула Маточкин шар.

Работы возобновились летом 1924 года. Участвовать в экспедиции 1924 г. кроме «Мурмана» и «Купавы» должно было также гидрографическое судно «Азимут», находившееся в Кронштадте. Командиром его стал Николай Иванович Евгенов, сохраняя одновременно должность начальника морского отряда экспедиции. В середине июля «Азимут» направился в обход Скандинавии к берегам Новой Земли. За этот поход Евгенов получил диплом капитана дальнего плавания, которым очень гордился. Любовь к кораблям и к дальним плаваниям, к навигаторскому искусству у него удивительно совмещалась со стремлением к непрерывным научным поискам и к самому тщательному анализу исследовательских материалов. Ему не раз приходилось выслушивать выражение удивления – как это, мол, он может по многу часов сидеть за письменным столом над какой-нибудь картой или лоцией.

– «Беден тот, у кого нет терпения», – отвечал он обычно шекспировской фразой.

В начале августа «Азимут» подошел к Маточкину шару. Одновременно, из Архангельска пришло судно «Юшар», на борту которого находилась смена зимовщиков, продовольствие и другой груз для обсерватории, а также гидроплан и его экипаж во главе с руководителем авиаразведки Борисом Григорьевичем Чухновским. Экипажу самолета предстояло выяснить целесообразность применения авиации для гидрографических работ и ледовой разведки. В тот же день состоялась первая встреча Евгенова с Чухновским. Оба командира быстро договорились о совместных полетах: Чухновскому был очень полезен опытный гидрограф в качестве ледового наблюдателя, Евгенову было необходимо лично определить степень сходства между наблюдениями с воздуха и с моря.

Впоследствии, уже став близкими друзьями, оба с удовольствием вспоминали подробности полета. В тот день юное худощавое лицо летчика было сосредоточено и серьезно – на нем лежала ответственность за эту первую авиаразведку льдов Карского моря, тогда как у Николая Ивановича не сходило с лица выражение радости.

– Шапку завяжите покрепче, – наказывал ему Чухновский, – и рта не раскрывайте во время полета. Если понадобится что-нибудь сказать мне, напишите на бумажке и отдайте второму пилоту, он передаст мне.

– Есть! – сияя веселой улыбкой, отчеканил по-военному Николай Иванович. Затянув уши своей шапки до предела, Евгенов сел на указанный ему ящик в открытой маленькой и тесной кабине самолета. Чухновский наклонился над штурвалом, и тут поднялся такой вихрь, что не только шапке, но и ее обладателю грозила опасность улететь из кабины; о том, что нельзя раскрывать рта, можно было и не упоминать. В следующие минуты ровный сильный ветер стал терпимее. Полет начался. Наклоняясь то вперед, то влево, можно было видеть как уменьшается, удаляясь, береговая полоса, оставаясь, однако, такой четкой, что не только ее контуры были видны, но и подводные неровности дна. Потом они пропали, внизу были кривые черные полосы разводьев, белые лепешки льдов и, неожиданно, темная гладкая бескрайняя водная поверхность. Самолет летел над Карским морем.

Больше часа продолжался полет и произвел на Евгенова громадное впечатление.

– Вы – непревзойденный мастер! Поздравляю с первым полетом над Карским морем! – сердечно приветствовал он Чухновского.

– Спасибо, Вы согласны, что авиаразведка перечеркнет все морские?

– Есть и кое-какие «но», – уклонился Евгенов от прямого ответа.

– Надо обсудить! Приду к вам вечером на «Азимут»!

– Буду ждать.

С этого времени начались дружеские отношения Чухновского и Евгенова, не прекращавшиеся в течение многих лет.

После окончания летних экспедиций, зимой 1924–25 г. их встречи были особенно частыми. Они составляли совместный проект летней экспедиции на Северную Землю. Двенадцатью годами раньше Евгенов участвовал в ее открытии и не раз говорил о своей мечте еще раз побывать на ней, обследовать эту неизвестную землю, величественные вершины которой так неожиданно появились перед ним на рассвете 3-го сентября 1913 г., когда он стоял на вахте гидрографического судна «Вайгач». Эта мечта, вероятно, неотступно преследовала его, когда они с Чухновским сидели с измерителями в руках над картами или вышагивали взад-вперед по комнате, не прерывая своего разговора. Впрочем иногда разговор внезапно обрывался: Чухновский вдруг садился к роялю и с большой экспрессией исполнял какую-нибудь вещь Листа или Шопена, чем доставлял Евгенову большое удовольствие. Затем обсуждение проекта продолжалось.

Но их проект по разным причинам не был принят; мечта Евгенова увидеть землю «Тай-Вай» тогда так и не сбылась. Основная работа Евгенова в зиму 1924–25 гг. состояла в изучении Карского моря, составлении его лоции. Мысль об освоении и активной эксплуатации Карского морского пути всецело завладела им. Обсуждение проекта летней экспедиции было лишь попутным приятным делом.

В большой 30-метровой комнате, служившей столовой и рабочим кабинетом Евгенова, столы начали покрываться бланковыми картами Карского моря, разграфленными на большие и маленькие квадраты, а на стульях и полках увеличивалась груда печатных и рукописных материалов. Такими материалами ежедневно туго набивался портфель Евгенова, и они по утрам путешествовали с ним на службу. До 1933 г., то есть до перехода в Управление Северного Морского пути Николай Иванович Евгенов состоял на службе в Военно-морской Гидрографии, помещавшейся в здании Адмиралтейства.

Быстро пообедав, Николай Иванович раскрывал очередную папку и начинал писать или склонялся над картой. Иногда, поработав час-другой, он говорил:

– Теперь, пожалуй, я посплю, – ложился на диван и моментально засыпал. Через 10–15 минут внезапно спускал ноги с дивана, протирал пальцами глаза и заявлял:

– Вот я и отдохнул!

С недоверием встречая эти слова, его уговаривали еще подремать, но он, улыбаясь, с довольным видом возражал:

– Какой же бы я был моряк, если бы не умел десятиминутным крепким сном поддерживать свои силы? – и снова принимался за занятия, продолжавшиеся большей частью далеко за полночь. Об этой его «способности моряка» не раз вспоминали сослуживцы, товарищи его нелегких экспедиций.

В самом начале весны 1925 года Евгенов получил новое назначение: вместо участия в Северной гидрографической экспедиции, ему предложили пойти начальником научной части и ледовой разведки в Карскую экспедицию.

Глава V

Академик К.Бэр:

– Что? Карское море? Так это же мешок, набитый льдом...

В числе других мероприятий по активному освоению Севера в начале 20-х годов была организована первая (а за нею последовали и другие) Карская товарообменная экспедиция. В задачу этих экспедиций входила доставка морским путем в устья Оби и Енисея импортного промышленного оборудования и вывод оттуда сибирского сырья.

«Экспедиция» на латинском языке означает отправление вдаль, в современных энциклопедиях это слово разъясняется как путешествие с научной целью. Карские экспедиции 20-х годов были действительно плаваниями в малообследованную даль и кроме хозяйственного имели и научное значение. Они должны были через Карское море – один из наиболее сложных в ледовом отношении отрезков Северного морского пути, проводить торговые суда с ценными грузами и попутно заниматься гидрологическими и другими исследованиями.

В течение семи лет (1925–1931 гг.) бессменным руководителем проводок судов и научных исследований был Николай Иванович Евгенов.

Экспедиция 1925 года была шестой по счету, хотя по количеству судов и не превышала предыдущих: в ее состав входили четыре торговых парохода и их лидер – ледокольное судно – ведь Карское море продолжало оставаться неизученным «ледяным погребом».

Как только Евгенов получил новое назначение, он стал «сколачивать» себе научный штаб. В первых Карских экспедициях принимали участие отдельные представители научных специальностей, и чаще всего представитель был один единственный – гидролог. С 1925 года экспедиции стали развиваться не только как транспортное мероприятие, но и как единое научное ядро, вбирающее в себя все большее число разных специалистов: гидрографов, гидрологов, метеорологов, геофизиков, географов. Так было положено начало содружества полярных моряков и ученых. С радостью принял Евгенов согласие проф. А.Г.Генкеля возглавить биологическую партию. Всеволод Александрович Березкин (в то время слушатель Морской Академии, впоследствии – ее профессор, видный ученый) принял предложение быть его помощником по гидрологическим работам.

Перед началом экспедиции Николай Иванович с Березкиным несколько вечеров провели вместе за работой. В один из таких вечеров с ними произошел забавный случай. Оба они были сильно близоруки и носили очки. Особенно внушительны были стекла очков Всеволода Александровича, благодаря которым его большие серые глаза казались сильно искаженными. Рассматривая мелкую деталь на карте, оба сняли очки и одновременно потеряли их в ворохе бумаг. После безуспешных поисков на ощупь им пришлось обратиться к посторонней помощи, чтобы отыскать пропажу.

За несколько дней до отъезда в экспедицию, в комнате Евгенова бывал полный беспорядок. В углу стояли ящики с приборами с грозными надписями «не кантовать», на диване раскладывались носильные вещи Николая Ивановича, которые он каждый раз собирался укладывать сам, но в последний момент поручал это сделать жене, так как у него, конечно, не было времени; на стульях лежали рулоны карт, на столах – стопки перевязанных бечевками астрономических таблиц, справочников и т.п. Эти стопки Николай Иванович засовывал в чемодан в последнюю минуту, когда приехавшие на помощь сотрудники уже выносили ящики и громадные рюкзаки. Несмотря на спешку, он никогда не забывал, уже одетым, посидеть минуту-другую «по старинному русскому обычаю» и приглашал других последовать его примеру.

Летом 1925 года льдов в Карском море было много: Евгенов писал в своем отчете: «Плаванье в первую половину навигации было сопряжено с большими трудностями.

Проливы из Баренцева моря в Карское до половины августа не очищались от льда». Лед вдоль восточного берега Новой Земли и острова Вайгач был непроходим для транспортов. Только в ночь на 18 августа положение улучшилось. Судам (их было четыре: «Л.Красин», «Я.Свердлов», «Андре Марти» и «Аркус») под проводкой «Малыгина», ледокольного парохода – лидера экспедиции, удалось войти в Карское море через пролив Югорский Шар. Однако уже через несколько часов встретившийся в большом количестве сильно уплотненный лед остановил караван. Лед был видимо, пригнан от северо-восточных побережий Новой Земли упорными северо-западными ветрами. Это подтверждалось и тем, что на снегу были видны многочисленные следы белых медведей, которые не живут в юго-западной части Карского моря. Очень хотелось многим малыгинцам спуститься на лед и поохотиться, но командованию экспедиции было не до белых медведей. Авиаразведка принесла сведения об относительно слабой сплоченности льдов в средней части Карского моря. Но чтобы туда добраться, судам нужно было освободиться из ледяной ловушки, в которую они угодили. Много часов провел Евгений, высматривая наиболее узкую часть ледовой перемычки, чтобы взять ее штурмом. Первая попытка оказалась неудачной, и «Малыгин» беспомощно замер. Решено было выждать один-два дня, так как погода начала меняться. Действительно, 25 августа небольшой южный ветер слегка разредел льды, и повторное форсирование ледовой перемычки окончилось победой: «Малыгин» и вслед за ним остальные пароходы вышли через пробитый ледоколом канал на более чистую воду и по ней, словно по широкой реке с ледяными берегами направились в Обь и на Енисей. Бесспорная необходимость иметь самолет в распоряжении Карской экспедиции была ясна Евгению и Чухновскому.

Вторая половина навигации в Карском море в 1925 г. прошла удачно. Суда экспедиции на обратном пути почти не встречали льда и 17 сентября последнее из них вышло в Баренцево море.

В июне следующего 1926 г. Николай Иванович Евгений уехал в Лондон, а затем в Гамбург для осмотра зафрахтованных для участия в экспедиции судов. Их было пять: наш «Северолес» и «иностранцы»: «Хилкрафт», «Сингльтон абби», «Вага» и «Ульмус».

После осмотра судов и знакомства с командами пришлось вступить в борьбу с судовладельцами не только за понижение фрахтов, но и за улучшение снабжения экипажей. Не понимали хозяева судов, что в полярном походе сытая, хорошо одетая команда не менее важна, чем техническое оборудование. А может быть и понимали, но благополучный исход плавания был для них совсем не обязателен, ведь суда были хорошо застрахованы.

Впоследствии Николай Иванович рассказывал, что иностранные матросы узнали об этой борьбе и ее положительном результате. Это обстоятельство наряду с доброжелательным и обходительным отношением к ним с нашей стороны, возможно, помогло выдержать тяжелое плавание 1926 года. Насколько оно было тяжелым в ледовом отношении, отражено в рабочем отчете Николая Ивановича Евгенова и в его заметках и официальных документах. Подтверждается оно и упоминаниями о ледовых условиях во время полярной навигации 1926 года, встречающимися в других печатных источниках.

В течение всего августа проливы из Баренцева моря в Карское были забиты непроходимым льдом. Северный путь – в обход Новой Земли, остающийся большей частью свободным, когда льды спускаются к югу, к проливам, в 1926 г. был также закрыт.

13 августа все пять пароходов Карской экспедиции пришли к Югорскому шару, самому южному из проливов. Начальник экспедиции Николай Иванович Евгений сразу же по прибытии экспедиционного каравана перешел с «Северолеса» на ледокольный пароход «Г.Седов», который ожидал их в бухте Варнека, в Югорском шаре. Так случилось, что в самый ледовый за десятилетия год лидером экспедиции оказался «Г.Седов», который уступал по мощности другим архангельским ледоколам. Авиаразведки, на которой настаивал Николай Иванович Евгений, не было. После 1926 г. участие самолетов в Карских экспедициях осуществлялось постоянно.

На «Седове» подняли флагманский вымпел, созвали совещание для обсуждения неутешительных сведений о состоянии льдов и дальнейшего плана действий. На следующий день ледокол вышел на рекогносцировку.

С 15 по 27 августа «Г.Седов» проводил ледовые разведки, пытаясь пробиться в Карское море. Все попытки были безуспешными. Северный ветер, достигавший временами штормовой силы и сгущавший льды, не прекращался. Две недели покачивались у селения Хабарово в Югорском шаре пять мощных грузовых пароходов, а их команды проходили суровый урок терпенья.

Ежедневно Николай Иванович проводил совещания научной группы и командования экспедиции, на которых анализировалось создавшееся положение, сопоставлялись наблюдения прошлых лет. Несколько раз на совещания приглашались капитаны торговых судов. Необходимо было, чтобы и они были в курсе дела и знали об усилиях, предпринимаемых руководством экспедиции вывести их суда из томительного бездействия.

Евгенов рассказывал, что к концу очередного совещания кают-компания заволакивалась густым сизым дымом от папирос и трубок. Все чаще снимал очки и протирал глаза Николай Иванович, все больше краснело обветренное лицо командира «Седова» Дмитрия Тимофеевича Черткова, все труднее было разбирать цифры в наваленных на столах картах и сводках. Все участники совещания неизменно возвращались к исходным пунктам:

– На борту ледокола-лидера необходимо иметь свое синоптическое бюро и как воздух, нужна авиаразведка;

– Для Карской экспедиции нужен сильный ледокол;

– Нельзя обходиться без лощи и надежных карт.

Очередное совещание кончалось, а на другой день «Г.Седов» предпринимал новую попытку найти лазейку для проникновения в Карское море.

Перелом наступил 27 августа. Накануне совещание продолжалось особенно долго. Тщательный анализ направления ветра и сопряженного с ним движения льдов, прогноза погоды на сентябрь, привел к выводу, что провести торговые транспорты в Карское море можно только через северных из проливов – Маточкин шар. К тому же пришло важное сообщение от гидрографического судна «Иней» (командиром его был гидрограф В.А.Лысенко). Этот, по выражению Николая Ивановича Евгенова «замечательный кораблик», выполнявший разведку льдов в районе Обской губы Енисейского залива и не приспособленный к полярному плаванию, совершил исключительно смелый поход, продвинувшись по разводьям среди льдов к северу от о. Белый, где обнаружил пространства чистой воды, тогда как южная часть моря была забита льдом.

Как тут было не вспомнить о бытовавших в прошлом веке метких прозвищах Карского моря: «мешок, набитый льдом», «ледяной погреб». Горячий энтузиаст Карского морского пути Н.И.Евгенов относился к этим определениям с веселой усмешкой, но статьи, появлявшиеся уже в советское время, в которых выражалось сомнение в пользе изучения ледяного Карского моря, тревожили и возмущали его.

Итак, 27 августа «Г.Седов» двинулся на север и через двое суток подошел к Маточкину шару. У его западного входа крейсировало ледокольное судно «Таймыр» в ожидании возможности подойти к обсерватории «Матшар», находящейся на северном берегу восточной части пролива, для смены зимовщиков и их снабжения. «Таймыр» мог выждать! Карская экспедиция больше ждать не могла, время навигации истекло, каждый день дорого стоил, дальнейшее промедление грозило срывом всего ее дела.

Не задерживаясь для встречи с «Таймыром», «Г.Седов» вошел в пролив, в котором наряду со скоплениями тяжелого торосистого льда, передвигавшимися с приливо-отливными течениями, стали попадаться небольшие разводья. Начальник экспедиции дал распоряжение грузовым пароходам идти к Маточкину шару. Выйдя им навстречу, «Г.Седов» в ночь на 2 сентября стал не проводить, а в полном смысле слова протаскивать

их по проливу. Проход был чрезвычайно трудным. К застрявшим во льду судам, требовавшим гудками помощи, «Г.Седов» спешил на выручку. А пока он тащил одно судно, застревали другие и опять тревожно гудели. Начальник экспедиции и капитан, не покидавшие верхний мостик «Г.Седова», быстро, на ходу, обменявшись мнениями, решали, которому из их подопечных грозит наибольшая неприятность, и направляли к нему ледокол.

Временами лед настолько уплотнялся, что сам «Седов» терял возможность двигаться. Иногда, во время торошения, он отступал, чтобы не попасть в ледяную «ловушку».

У всех судов были вынесены на борт шлюпки на случай аварии, все команды были «начеку». Позднее капитан «Ваги», норвежец, рассказывал, что когда его пароход пробирался через Маточкин шар, то при непрерывных ударах о лед в трюмах стоял такой гул и треск, что команда не раз обращалась к нему с вопросом: «Не пора ли покинуть корабль?»

Берега Маточкина шара известны своей красотой, не уступающей самым живописным норвежским фиордам, но никому из участников экспедиции не приходило тогда в голову ею любоваться – в те дни решалась судьба Карской экспедиции.

По мере продвижения к востоку ледовая обстановка в проливе стала улучшаться. 3 сентября суда миновали обсерваторию, идя в разреженном льду, и к вечеру весь караван вышел в Карское море. Взяли курс на о. Белый. Впереди лежало море, свободное, чистое, зеленое. Лишь изредка встречались скопления льда, которые удавалось преодолеть или обойти, а на юго-западном горизонте виднелась сплошная кромка отдаленного льда.

Теперь уже можно было идти кильватерной колонной и даже подшучивать над именем идущего головным «Сингльтон-Абби». По-русски это имя звучит не то как «Троице-Сергиева лавра», не то «Замоскворецкая обитель». Веселый англичанин-механик с «Сингльтон-Абби» рассказывал нашим морякам, главным образом при помощи жестов, что его хозяин (chief), видимо, собирается стать монахом, так как все его пароходы носят название какого-нибудь аббатства.

Теперь пора было очистить капитанскую каюту и штурманскую рубку от горы окурков; теперь можно было спокойно прилечь на койку и сказать, энергично махнув рукой: «Последний раз иду в Карскую...» Да, быть полярным капитаном, открывать новые земли – это одно, а «таскать за уши» неуклюжих «угольщиков», отвечая за многие золотые миллионы, – это другое.

Теперь члены научной группы, не боясь попасться кому-нибудь «под руку», вновь появились на палубе «Седова» со своими инструментами и блокнотами. Стараясь наверстать потерянное время, суда экспедиции шли безостановочно. Ночами, которые были еще не темными, а больше походили на вечерние или предрассветные сумерки, или в туманные дни, с «Седова» периодически давали звуковой «туманный» сигнал и внимательно прислушивались к ответным гудкам пароходов. Привыкнув к «тембру» каждого, руководители экспедиции получали уверенность, что все следуют за своим «лидером».

Через несколько дней спокойного пути караван судов миновал о-в Белый. «Северолес», «Хилкрафт» и «Сингльтон-Абби», направлявшиеся на Обь, пришли в обский Новый Порт 7 сентября; через два дня прибыл в Усть-Енисейский порт «Ульмус», а «Вага» достигла устья реки Курейки (приток Енисея) только 14 сентября. Там ее ждала закупленная германской торговой фирмой годовая добыча графита (в районе Курейки находятся богатые залежи графита). Максимум усилий был приложен для скорейшей перегрузки импорта и экспорта: время было позднее как для морских судов, так и для речных лихтеров и буксиров.

Во время перегрузки «Седов» стоял в северной части Обской губы, производя гидрологические и другие научные наблюдения. Обычно во время Карских экспедиций ледокольное судно, когда оно бывало свободно от проводки, совершало ряд рейсов с научной целью. В 1926 г. это было невозможно из-за необходимости экономить уголь, но

и на этот раз, в дни стоянки «Седова» в Обской губе, Евгенову и его научной группе удалось получить новые интересные материалы для пополнения характеристики Карского моря. В тетради с заметками о Карских экспедициях есть такие записи: «Особенно ценны были в 1926 году наблюдения, производившиеся в разные моменты процесса замерзания моря – вне пределов видимости береговых станций...; При изучении добытого фитопланктона было обнаружено несколько новых видов диатомовых водорослей, что привело к целой серии публикаций...».

24 сентября окончились работы в Новом Порту и три груженных ценным сибирским сырьем транспорта вышли в обратный путь, на запад, под проводкой «Седова».

С таким опозданием начавшееся лето кончилось; море начало покрываться снежурой и салом, все чаще шел снег, удлинялись сумерки. Попадавшие в пути старые торосистые льдины удавалось обойти, и 28 сентября суда подошли к Маточкину шару, в котором льда не было. Торговые транспорты самостоятельно направились в Баренцево море, а «Седов» поспешил на восток, навстречу «Ульмусу» и «Ваге», выходящим после перегрузки из Енисейского залива.

Приближалась зима; температура воздуха понизилась до $-5 -10^*$, усилились снегопады, участились туманы, темное ночное небо засветилось «сполохами», толщина молодого льда быстро нарастала. У о. Белого он крепко сковал полосу старых мощных льдин и заставил 2 октября «Седова» остановиться. Обойти преграду оказалось невозможно: поднявшись на бочку фок-мачты ледокола, начальник экспедиции и капитан видели в бинокль как ледяной барьер тянется до самого горизонта. Созвали совещание, на которое пригласили и капитанов «Ульмуса» и «Ваги».

– Если ветер изменится на норд-вест, лед может прижать наши суда к прибрежному мелководью и нам будет грозить участь «Вайгача» и «Зверобоя» /13/, – многозначительно начал начальник экспедиции. – У нас два выхода: вызвать из Архангельска мощный ледокол или начать пробиваться. Прошу высказываться.

Судя по тому, как оживился Евгений, выслушав почти единодушное мнение о необходимости пробиваться самим, видно было, что сам он уже раньше пришел к этому решению. Согласились с ним и англичанин с норвежцем, всегда полагавшиеся на опыт и знание советских моряков.

С фок-мачты было определено место наибольшей уязвимости ледяного барьера, направились туда, стали пробиваться. И пробились-таки! Это стоило «Седову» нескольких вмятин и изрядного сокращения запаса угля. Сильно облегченный вследствие этого «Седов» утратил значительную часть своих ледокольных качеств. Поэтому во время редких ночных остановок решено было для увеличения его веса грузить в трюмы «кабаны» старого смерзшегося льда. Это был тяжелый труд, но героический экипаж прилагал все усилия для успешного завершения экспедиции.

Преодолев ледяную преграду, суда экспедиции взяли курс на Маточкин шар. Стояли морозные дни, к счастью, безветренные, поэтому ни торошенья, ни напластования льда не происходило. Море, как озеро, было покрыто гладим молодым льдом. «Седов» шел по этому ослепительно белому полю, оставляя за собой темную полосу канала, по которому на некотором расстоянии от него и друг от друга двигались «Ульмус» и «Вага».

Толщина молодого льда достигала 15 см, приближаясь к предельной, в которой «Седов» был в состоянии прокладывать канал. Надо было торопиться покидать Карское море, останавливаться было нельзя.

Между тем, дни становились все короче, ночи все темнее. До минимума сокращены были ночные остановки, хотя плавание в темноте грозило столкновением с вкрапленными кое-где в молодой лед мощными старыми льдами и даже небольшими айсбергами. На такую льдину в густых сумерках при сильном снегопаде натолкнулся «Ульмус» и получил пробоину в носовой части. Ее размеры были 5,5X2 м. «Как от минного взрыва», – доложили осматривавшие ее водолазы. Хорошо, что имея полный груз леса, «Ульмус» обладал большой плавучестью, а новых ударов о лед удалось избежать. Из всех пароходов

Карской экспедиции 1926 г. «Ульмус» был самым крупным (водоизмещением около 6000 тонн). Он был намного шире «Седова» и не умещался в оставленном «Седовым» канале, что, возможно, было одной из причин его аварии.

Никогда за все плавание «Седова» не появлялся на его корме так часто, как в эти последние дни пребывания в Карском море, невысокий человек в морском бушлате, с закинутым за плечо шарфом и в потертой кожаной шапке. Взглянув в неизменный бинокль на идущего с опущенным носом в кильватер «Седову» понурого «Ульмуса» и удостоверившись, что осадка поврежденного судна не изменилась, он быстро уходил.

– Как дела, Николай Иванович? – спрашивал его кто-нибудь из находившихся поблизости.

– Ол райт, выбодримся, – как всегда уверенно отвечал начальник экспедиции.

Утром 6 октября показались, наконец, высокие заснеженные, озаренные ярким солнцем вершины Новой Земли, и суда, миновав последние льдины, вскоре вошли в Маточкин шар. Здесь Евгений перешел с «Седова» на «Ульмус».

Потрепанный, с исчерпанным запасом угля, «Седов» пошел в Архангельск, а «Ульмус» и «Вага» по чистому от льда Баренцеву морю к берегам Норвегии. «Ульмус» имел значительный дифферент на нос. Когда Николай Иванович Евгений предложил капитану осмотреть вместе с ним носовую часть корабля, тот отказался – не хочет, мол, расстраиваться. Видимо, чересчур сильно были напряжены нервы у капитана, если он не захотел даже взглянуть на повреждение своего судна. Характерно, что так ответил опытный моряк, который, как было написано в одном из английских журналов, будучи командиром другого судна, потерявшего во время шторма руль в 400 милях от берега, все же довел корабль до места назначения с помощью самодельного руля. Свои прекрасные способности проявил он и в 1926 г., когда в Баренцевом море разразился сильный шторм. Во время шторма суда стараются держаться против волны. На «Ульмусе» так поступить было нельзя – удары волн могли еще больше расшатать его поврежденную носовую часть. Лечь лагом к волне было также рискованно, так как лес, плохо закрепленный при спешной погрузке, мог сдвинуться и поломать фальшборт. Приходилось непрерывно держаться среднего положения, что было крайней трудно в штормовой обстановке, но капитан с этим успешно справился.

С полубака парохода, то с трудом всходившего на гребень волны, то падавшего вниз, к ее подошве, можно было увидеть помещение форпика. Обычно темное, оно было хорошо освещено: лучи дневного света как бы вливались вместе с водой в «открытые ворота» пробоины.

Все же «Ульмус» и «Вага», у которой были поломаны льдом лопасти винта, благополучно добрались до Бергена. Там встретилось последнее экспедиционное затруднение: портовые власти отказались пропустить поврежденные суда, не произведя ремонта. Между тем, срок фрахта кончался и срыв его мог дискредитировать Карские экспедиции, не говоря уже о денежной неустойке. И как же нелепо было бы, одолев столько преград, поставленных на пути экспедиции полярными льдами, сорвать ее окончательный успех, находясь в спокойной гавани. Но тут, как говорится в пословице, «не было бы счастья, да несчастье помогло», – во время разговора с начальником порта Николаю Ивановичу Евгенову вдруг сделалось плохо, он потерял сознание и упал. Вызванный врач констатировал: «Ослабление сердечной деятельности на почве переутомления и отравления никотином». Едва Николай Иванович пришел в себя и хотел продолжать разговор, как портовые власти быстро дали согласие выпустить суда с условием, что они пойдут вдоль побережья.

Так закончилась Карская экспедиция 1926 года.

В последующие пять лет Николай Иванович Евгений продолжал быть руководителем Карских морских экспедиций. Многие материалы экспедиции вошли в содержание первой полной Лоции Карского моря и морских карт.

В одной из своих статей Николай Иванович Евгенов писал: «К концу 20-х годов Карские экспедиции освоили Карский морской путь, были превращены не только в крупное транспортное мероприятие, но и в научную организацию. Ими была заложена основа сотрудничества моряков, ученых и летчиков, являющаяся отличительной особенностью арктических навигаций».

Полвека прошло со времени Карских экспедиций. Теперь Карское море перестало быть необследованной далью, объектом экспедиций. Но научные работы для полного его изучения продолжаются. Ведутся они и на борту Гидрографического судна «Николай Евгенов», получившего свое имя в честь человека, вписавшего одну из ярких страниц в историю отечественного полярного мореплавания.

Глава VI

В начале 1927 года Евгенов был вновь назначен начальником Карской экспедиции. Он опасался, что фрахтовая стоимость судов и их страховка сильно возрастут из-за крайне неблагоприятного в ледовом отношении предыдущего года и аварии одного из иностранных пароходов. Это могло дискредитировать Карский морской путь. Однако этого не случилось. Доверие к Карской экспедиции не подорвалось: ведь срок фрахтовки был выдержан и весь дорогой экспорт благополучно доставлен в порты назначения. Число грузовых транспортов в экспедиции 1927 года еще увеличилось: вместо пяти их стало шесть, четыре советских и два английских.

Опыт минувшей навигации показал, как важно было на основании анализа ветров и предсказания погоды выбрать правильный путь кораблям. У Евгенова возникла мысль создать на судне-лидере экспедиции Синоптическое бюро, которое в любой нужный момент давало бы необходимый прогноз. Его предложение было принято. Руководителем первого плавучего Синоптического бюро в 1927 г. был видный метеоролог Эдмунд Павлович Пуйше.

Рос и укреплялся научный штаб экспедиции. Проводником торговых пароходов было в 1927 г. ледокольное судно «Малыгин», его неизменным капитаном – Дмитрий Тимофеевич Чертков.

Расположение льдов в этом году в Карском море было благоприятным. К моменту прихода коммерческих судов все проливы были свободны, и для прохода каравана Евгенов выбрал Маточкин шар, как дающий наиболее краткий путь от берегов Скандинавии к устьям Оби и Енисея.

Помехами в плаванье служили лишь почти непрерывные туманы.

– Карское море не оставляет моряков без развлечения, – говорил Евгенов, – либо лед, либо туман.

Почти весь путь прошли «ощупью», измеряя глубины, тогда о радиолокаторах могли только мечтать. Давали непрерывные «туманные» сигналы, вслушиваясь и пересчитывая ответные гудки пароходов – не отбил ли кто-нибудь из конвоя, не потерялся ли в молочной мгле.

«А-и-и-и», – вопила сирена «Малыгина», давая очередной туманный сигнал.

«У-у-у-у», «у-у-у-у», – отвечали разными голосами пароходы.

– В такой туман и на северный полюс ненароком попадешь, – раздавалось чье-то ворчанье, – лучше бы остановились и дали поохотиться..., вон какое стадо моржей упустили...

Действительно, на одной из дрейфующих льдин близ побережья Ямала с «Малыгина» заметили большое черное шевелящееся пятно, при внимательном рассмотрении оказавшееся лежбищем моржей. В 20-е годы такие лежбища стали редкостью, тогда как еще в начале века район Шараповых кошек (гряда островов у западного побережья Ямала) был известен массовыми лежбищами.

Но «Малыгин» со своим конвоем «полз» не останавливаясь, а на его мостике постоянно дежурили Евгенов и Чертков. Но как они не всматривались, ни побережья, ни тем более, знаков на нем видно не было. Не было, к счастью, и льда.

В один из моментов такого бдения капитан, перегнувшись через поручни мостика, стал вглядываться в воду.

– На что смотрите, Дмитрий Тимофеевич? – крикнул Евгенов.

– Вода побурела, вошли в Обские воды!

Действительно, зеленые чистые воды Карского моря некоторое время еще перемежались, «спорили» с темновато-желтыми струями, но вскоре вся вода стала мутно-бурой. Проверив свое место по глубинам, караван более уверенно продолжал поход.

Этот случай, когда изменение цвета воды помогло уточнить местонахождение корабля, не упустил Евгений при составлении Лоции, решив включить в нее шкалу цвета воды в разных районах моря. Составляя шкалу (эта работа доставила ему большое удовольствие), он много и восторженно распространялся о красоте и прозрачности воды Карского моря, о ее замечательных оттенках – от светло-изумрудного до темно-зеленого, цвета бутылочного стекла.

Наконец, ветер переменился, туман спал, стала возможна авиаразведка. В результате первых же полетов выяснилось, что унесенный далеко к северу лед не может угрожать судам. 23 августа в Обский Новый Порт вошли для перегрузки три торговых транспорта, остальные три 25 августа прибыли в Усть-Енисейский порт. Во время обратного их пути льда в южной части моря не было, и 18 сентября последний торговый пароход спокойно покинул Карское море, а «Малыгин» принялся за океанографические и гидрографические работы: Евгений получил разрешение задержать ледокол до наступления ледостава.

Экспедиция 1927 года, и следующая, 1928-го, такая же удачная в ледовом отношении, принесли Евгению ценные научные сведения, вознаградив за тяжелые переживания 1926 года.

Значение Карских экспедиций возрастало: стоимость фрахта и страховки торговых кораблей уменьшилась (в 1924 г. она превышала 17000 р., к 1929 году снизилась до 5500 р.), увеличилось число зафрахтованных кораблей – растущий экспорт настоятельно требовал этого увеличения, вес выработки Карских экспедиций «в валютной кузнице» страны становился ощутимым.

В Карской экспедиции 1928 года приняли участие восемь пароходов (четыре английских, три норвежских и один советский). Трем пароходам предстояло в первый раз идти в порт на Енисейской протоке – Игарку, порт еще не вполне оборудованный, но уже суливший стать одним из лучших на Севере. Пароходы должны были доставить туда оборудование для лесозавода, закупленное в Швеции.

Лидером экспедиции оставался «Малыгин», на нем, как и в прошлом году, размещалась научная часть экспедиции во главе с Евгением.

8 августа 1928 г. на рейде у радиостанции Югорский шар загремела якорная цепь «Малыгина». Из белых с зелеными крышами домиков станции выбежали ее работники. Спустили на воду шлюпку, и вскоре на борту «Малыгина» собрались гости: вместе с сотрудниками станции несколько зимовщиков с Новой Земли. Для обитателей Югорского шара приход корабля, в особенности первого после долгой зимы, как было в данном случае, всегда большое событие. Начались расспросы.

– Ну, рассказывайте, как и где зимовали? – спрашивали малыгинцы.

– В становище Красиного, хорошо.

– Сколько там жителей?

– Восемь ружей.

– ???

– Человек, значит, 25. В Русанове – там 11 ружей.

– А как в губе Черной – целы ли знаки? – пытался Евгений повернуть разговор на интересовавшую его тему.

– Если не повалило штормом, так целы.

– А знак Морозова на мысе Белом?

– Вы что – знаете всех, кто знаки ставил?

– К сожалению, не всех..., а надо бы... – Евгений избегал длинных разговоров и ушел в свою каюту. Вечером, после чаепития с привезенным из Архангельска угощением, вернулись к себе на берег и гости.

9 августа «Малыгин» вышел на ледовую разведку (авиаразведки в 1928 г. не было). В море обнаружился слабый редкий лед, интенсивное таяние которого подтверждалось опреснением воды. Таяние льда при теплом западном ветре, как всегда, сопровождалось туманом. Синоптики экспедиции не ждали изменения погоды и когда «Малыгин» у

западного входа в Югорский шар встретил торговые суда, стройно, как на военном параде, подходившие кильватерной колонной к своему «проводнику», решено было, не задерживаясь, вести их на восток. Карское море не позволяет с собой шутить: сегодня в нем мало льда, а завтра – изменится ветер и пригонит лед.

Несмотря на туман, караван продвигался безостановочно, хотя и медленно, подавая «туманные» сигналы. На «Малыгине» внимательно следили за ответными гудками и были встревожены, когда вскоре после выхода из пролива обнаружили, что не досчитываются одного гудка.

– Дать сигнал о переговорах по радио! – распорядился Чертков.

На торговых кораблях не было постоянной радиовахты. Лишь после приказа с судна-лидера кто-нибудь из командного состава включался в радиопереговоры.

– Ну, это уж чересчур, – сердился Евгенов, сбегая с капитанского мостика в радиорубку.

После переговоров выяснили, что «молчит» пароход с оригинальным названием «Сиксти фор» (что в переводе с английского значит «64», видимо, хозяин его был любителем шахмат).

Пустынное Карское море огласилось отчаянными призывами: надрывалась сирена «Малыгина», на разные голоса гудели пароходы.

– Ну, пропала коробочка, – качали головой малыгинцы, – куда-то она отправилась...

Только через несколько тревожных часов измученный радист поймал позывные потерянного корабля. Его капитан, суровый на вид англичанин, шедший в Карское море впервые, невозмутимо сообщил, что имея назначение в Обскую губу, счел нужным идти туда более коротким путем – Карскими воротами. Пришлось ему снова присоединиться к каравану.

– Выбодрились! – сообщил повеселевший Евгенов, выходя из задымленной радиорубки и сдвигая на затылок мятую морскую фуражку. – Трудно с этими иностранцами, нет у них нашей навигационной дисциплины..., ведь Карские ворота буквально утыканы рифами...

Евгенов имел право жаловаться. Не признавая системы «голых приказов», он тратил много энергии на информацию капитанов о положении дел и о соответствующих решениях командования экспедиции.

А в кубрике «Малыгина» шли другие разговоры:

– Ну и нахальная коробочка...

– Может, капитан специально полез в Карские ворота, чтобы посадить на камень?... Без награды от своего «любителя шахмат» не остался бы... Тот, верно, бога молит, чтобы его старая посуда погибла, а он бы за нее получил от нас золотую страховку...

Подобные мысли многим приходили в голову...

Выйдя в Карское море, суда вскоре потеряли из вида лед, исчезнувший в тумане. К 19 августа все транспорты встали на погрузо-разгрузочные работы. Во время этих работ «Малыгин» проводил ледовую разведку и гидрологические разрезы. И уже 5 сентября повернул навстречу Елисейскому каравану, шедшему с полным грузом первосортного сибирского леса на запад. Доведя его до Югорского шара, направился к трем обским судам; соединившись с ними, вновь взял курс на Югорский шар. 16 сентября все транспорты вышли в Баренцево море.

Освободившись от обязанностей ведущего судна Карской экспедиции, «Малыгин» в оставшееся до замерзания моря время совершил несколько походов с научной целью.

Зима 1928–1929 гг. была для Евгенова очень напряженной. Ему хотелось поскорее закончить Лоцию Карского моря и в то же время включить в ее таблицы и карты возможно большее количество гидрологических наблюдений, продолжавших к нему поступать. В 1928 г. их было сделано много: помимо собственных, выполненных на «Малыгине», были получены данные от некоторых других советских судов, плававших в Карском море. К этому делу Евгенову удалось привлечь даже одного из капитанов

иностранных пароходов, третий год участвовавшего в Карской экспедиции и с симпатией относившегося к советским морякам. Этот капитан охотно и бескорыстно собрал более двух десятков проб воды, впоследствии оттитрованных и вошедших в каталог соленостей моря. Не мог только капитан, веселый шотландец, отказать себе в удовольствии наклеить на бутылки вместе с номерами проо и ярлыки с шутливыми надписями, как например, «Лучшее слабительное», «виски в/сорт», «целебно для сердитой печени» и т.п.

Помимо работы над Лоцией много времени и усилий уходило на подготовку следующей экспедиции – 1929 года. Происходившее раньше постепенное увеличение числа участвовавших в экспедициях транспортов было недостаточно для стремительно растущего экспорта, и в 1929 г. решено было сделать «скачок»: довести число судов до 29 (17 английских, 8 норвежских, 2 немецких, 2 советских). Провести их одним караваном было невозможно, к тому же речные порты не могли осуществить одновременную обработку такого количества кораблей. Возникла необходимость расширить срок навигации, не допустить, чтобы суда простаивали, выжидая благополучную ледовую обстановку. Следовательно, в Карскую экспедицию нужно было ввести мощный ледокол, способный крошить сплошной лед и прокладывать в нем канал для идущих за ним пароходов, необходимо было иметь постоянную, а не от случая к случаю, авиаразведку и своих советских групповых капитанов.

Этой зимой Евгенова чаще, чем в предыдущие годы, вызывали в Москву для совещаний, согласований, докладов и т.д. Один из докладов был посвящен не Карским экспедициям, как обычно, а Р.Амундсену: «Роальд Амундсен как исследователь С.-З. и С.-В. морских путей». Николай Иванович прочел его 14 декабря 1928 года в Кабинете географии полярных стран Ленинградского государственного университета на заседании, посвященном памяти великого полярного исследователя, погибшего летом 1928 г. /14/.

Лидером Карской экспедиции 1929 года назначили ледокол «Красин». Его капитан, будущий командир «Ермака» и герой блокадного Ленинграда, Михаил Яковлевич Сорокин стал одним из самых близких друзей Евгенова. За время Карских экспедиций у Евгенова образовалось немало дружеских связей: морская служба способствует сближению людей, сыграли роль и личные качества Николая Ивановича – исключительно доброжелательное отношение к окружающим.

Благодаря тому, что «Красин» направился в экспедицию непосредственно из Ленинграда, Евгенову удалось еще более расширить научную часть экспедиции. В одной из кают ледокола была установлена небольшая гидрохимическая лаборатория, были снабжены дополнительным оборудованием и новейшей аппаратурой гидрологическая и метеорологическая партии, впервые с борта судна должны были производиться аэрологические наблюдения при помощи шаров-пилотов.

Обогнув Скандинавию и пройдя Баренцево море, «Красин» 30 июля вошел в Югорский шар. Здесь должна была произойти встреча с самолетом Чухновского. Но летчика в пути остановил туман, и ледоколу пришлось самому, не задерживаясь, пойти в Карское море для ледовой разведки —ведь через несколько дней должна была прийти первая экспедиционная группа коммерческих пароходов.

Ледовая обстановка в Карском море была крайне изменчивой: вдоль восточных берегов островов Вайгач и Новая Земля широкой полосой лежал тяжелый трехметровый, торосистый лед. На севере, судя по темному отсвету на небе, возможно, была чистая вода, но «Красин» не имел времени для дальней разведки и повернул к Югорскому шару, вблизи которого накануне были обнаружены широкие разводья. Однако за сутки разводья сузились, пролив забило льдом. Синоптики предсказывали улучшение погоды, неустойчивость ветра, способного вновь разредить льды. В надежде на правильность прогноза «Красин», кроша и подминая под себя лед, направился к западному выходу из Югорского шара, навстречу торговым пароходам.

Вот зачернела на горизонте длинная полоса дыма, вот показались мачты, трубы, начали расти контуры корабельных корпусов и, наконец, пять мощных океанских

лесовозов приблизились к своему лидеру. Ледокол поднял флажный сигнал: «Станьте на якорь по способности». Головной корабль, старый знакомый «Сингльтон-Абби» пришвартовался к ледоколу.

– Приветствуем с прибытием! – крикнул в рупор, не жалея своего звучного баритона, Евгений.

– Спасибо! – прогремело с парохода в ответ.

В те годы суда Карской экспедиции продолжали еще переговариваться по старинке – при помощи рупоров, если два судна стояли рядом, или гудками. Один протяжный гудок значил: иду вперед, следуй за мной; такой же ответный означал: выполняю. Один протяжный и один короткий – уменьшите ваш ход; семь коротких – застрял во льду; три коротких – дай полный назад; два протяжных – не следуй за мной; короткий, протяжный, короткий – слушай радио и т.д.

Светлой августовской ночью (ведь было полярное лето) в каюте Евгенова происходило совещание. Поставив в известность капитанов о положении вещей и планах дальнейшего плавания, разошлись на отдых. А за ночь произошло предсказанное синоптиками «чудо»: усилившийся до штормового юго-западный ветер разогнал лед в Югорском шаре, можно было приступить к проводке судов. «Красин» пошел впереди, за ним в кильватерной колонне пять пароходов. Доведя их до обских вод, ледокол 9 августа повернул обратно, на запад, встречать второй торговый караван. Ветер, стихая, переменял направление, и снова произошло «чудо», на этот раз неприятное. Весь путь, которым три дня тому назад чистой водой проходили суда, начал забиваться тяжелыми скоплениями льда. Вот стукнула о скулу ледокола первая льдина, вторая, третья, и началась ледовая канонада. Вскоре «Красин» вошел в сплошной, ослепительно блестящий на солнце, полтора-двух метровый лед. Продвигаться в нем одному было еще можно, но вести за собой хрупкий хвост кораблей было невыносимо. До самого Югорского шара крошил лед «Красин». Когда уже стали видны входные мысы пролива, над ними на горизонте показалась черная точка, у которой через минуту выросли крылышки.

«Чухновский летит!» – закричали на палубе ледокола. Описав круг над ледоколом, самолет взял курс на север и словно растаял в безоблачном ярко голубом небе. Через полчаса вновь раздался шум пропеллера; Чухновский вернулся с разведки и снизившись, начал кружить, выискивая место для посадки. Но разводьев не было: и море, и пролив были в сплошном ледяном крошеве. Снова поднялся самолет и растаял в небе. А через некоторое время из радиорубки Евгенову принесли телеграмму: «Сел в бухте Варнека. Результаты разведки сообщу лично».

Ранним утром следующего дня, едва только солнце, всего лишь на час-два скрывшееся за горизонтом, вновь над ним поднялось, Чухновский вместе с Евгеновым (Николай Иванович прибыл в бухту Варнека из губы Лямчиной на «Красине», все-таки пробившемся к Югорскому шару) уже садились в кабину гидроплана для разведки льдов в районе мыса Желания: может быть, вокруг северной оконечности Новой Земли можно будет провести очередную группу торговых пароходов? Эта мысль казалась Евгенову очень заманчивой. Но результаты разведки, ожидающееся скорое прибытие второго грузового каравана к южным проливам, обещаемое синоптиками изменение ветра – все это вместе взятое заставило руководство экспедиции опять идти проторенной дорогой.

15 августа «Красин», нащупав более или менее проходимый лед, повел пять океанских транспортов через Югорский шар в Карское море. Подул слабый южный ветер, стал разрезать льды и нагонять туман. Его пелена спускалась все ниже и ниже. Уже не стало видно с ледокола пятого корабля каравана, вот скрылся и четвертый, и вскоре можно было разглядеть лишь головной пароход, шедший за кормой «Красина». Исчезла в тумане и полоска чистой воды, к которой направлялись суда. Уткнувшись носом в ледяное поле, «Красин» дал протяжный сигнал: «Всем судам остановиться». Начались переговоры гудками.

Вот как описал их журналист М.Зингер, участвовавший в экспедиции в качестве корреспондента одной из центральных газет: «Туман закрывал все корабли... «Красин» дал протяжный свист сирены... В ответ где-то вдалеке послышался гудок какого-то корабля. Через минуту гудок повторился. Потом слышались гудки на разные голоса... Туман густел и ширился, он становился молоком, как говорили моряки. Сигналы кораблей стали раздаваться учащенно. Гудели сразу по несколько пароходов, и нельзя было разобрать, кому что нужно» /15/.

К утру, когда поднявшийся северный ветер разорвал туман в клочья, стало видно, что все суда затерты тяжелыми льдами. Воспользовавшись хорошей видимостью, Чухновский вновь вылетел на разведку и вскоре сообщил, что юго-восточная часть моря свободно от льда. «Красин» немедленно принялся за работу: начал вытаскивать пароходы из ледяной ловушки, то окалывая один из них, то выводя другой на буксире. Двое суток продолжалась эта работа, и все 48 часов Сорокин и Евгенов не покидали ходовой мостик.

К вечеру 17 августа все пароходы были выведены за кромку льда и отправлены по назначению, а «Красин» направился навстречу третьей группе транспортов, уже ждавшей его у Югорского шара. Устраивавший во время навигации 1929 г. непрерывные «сюрпризы» ветер вновь переменял направление и разогнал лед так, что проводка этого каравана прошла без особых помех.

К концу проводки, в ночь на 20 августа, когда Евгенов, не раздеваясь, прилег отдохнуть, в каюту вбежал вахтенный матрос с телеграммой от Чухновского, вылетевшего утром на очередную разведку: «Вследствие порчи мотора сел в квадрате № » (на специальной карте все море разбито на условные номерные квадраты). Закончив проводку транспортов, «Красин», увеличив скорость хода до предельной, поспешил к месту аварии. Долго, но безуспешно «прочесывал» параллельными галсами квадрат, где была совершена посадка. Когда решили уже переходить на обследование соседнего квадрата, радисту вновь удалось поймать позывные Чухновского: с трудом разобрали сообщение о новой опасности: самолет вынесло к кромке льдов.

Направление течения в районе аварии было известно – к северо-западу (именно здесь начался последний трагический путь Брусилова на шхуне «Св. Анна») /16/, но для определения дрейфа самолета необходимо было принять во внимание также и ветер. Сопоставив то и другое, проложили на карте вероятный курс сноса самолета. По этому курсу пошел «Красин». Вычисленное направление дрейфа оказалось правильным.

Едва ледокол приблизился к кромке льда и первые льдины зашуршали у его бортов, как матрос в бочке фор-марса закричал:

– Самолет слева по курсу!

К счастью, видимость была хорошая. Спустили катер, прибуксировали самолет, и через четверть часа Чухновский и его спутники переходили из объятий в объятия на борту «Красина». Самолет доставили на Диксон для ремонта, а повеселевшие красинцы вновь принялись за проводку, проходившую теперь уже в обе стороны: с востока на запад возвращались после погрузо-разгрузочных работ первые группы пароходов, с запада на восток двигались за ожидавшим их экспортом последние караваны.

За навигационный период 1929 года западная часть Карского моря так и не очищалась от льда, в том или ином количестве он встречался постоянно, так что «Красину» изрядно пришлось поработать. Корпуса некоторых иностранных судов были достаточно крепкие, например, у английских «Абби». Эти «монастыри», как их называли наши моряки, можно было посылать головными под руководством советского капитана-наставника. «Благочестивые» судовладельцы не поскупились при постройке судов, но их жадность сказалась при найме команды: почти все матросы на этих пароходах принадлежали к той категории рабочей силы, которая в капиталистических странах является самой низкооплачиваемой. Это были индийцы, египтяне, ямайцы, сингалезы.

К сожалению, многие другие иностранные суда не обладали крепкими скулами «монастырей», за некоторых из них приходилось непрерывно опасаться.

– Самый лучший в мире ледокол и самые паршивые коробочки, – возмущался капитан Сорокин, проводить их во льдах без повреждений то же самое, что пытаться пройти в рваных сапогах по болоту и не замочить ног...

Приближалась осень, дни становились короче, ночи темнее. Когда льды были более или менее разреженными, «Красин» проводил суда и ночью, при свете прожекторов. Лучи прожекторов большими световыми полосами скользили по поверхности моря и останавливались на белых, искрящихся от яркого света льдинах. По мере продвижения ледокола льдины какое-то время оставались в лучах носовых прожекторов, пока не попадали в сектор, освещаемый кормовыми прожекторами, провожавшими их до пределов видимости. Таким образом, шедшие в кильватер «Красину» транспорты заранее могли следить за льдинами и избежать столкновения с ними. При всей напряженности и трудности работы в темноте Николай Иванович не мог не любоваться этим чрезвычайно красивым, надолго запоминающимся зрелищем.

Последняя группа грузовых пароходов покинула Карское море 4 октября. Вслед за ней вскоре вышел в Баренцево море и «Красин». Здесь его поджидало еще одно морское «развлечение». Дувший до этого времени свежий ветер достиг вскоре штормовой силы. Волны Баренцева моря при отсутствии в нем льдов не отличаются от океанских, и в их власть попал «Красин». Водяные горы выростали рядом с ледоколом и обрушивались на него, палуба все круче наклонялась то вправо, то влево, бодрые голоса красинцев смолкли...

«Пятьдесят три градуса! – закричал вдруг вахтенный у креномера и добавил испуганно: я думал, перевернемся.

На следующий день ветер начал стихать, но океанская зыбь не прекращалась, продолжая, как в гигантской люльке, качать ледокол. Лишь на третьи сутки жизнь на ледоколе вошла в нормальное русло, а на четвертые он приблизился к Бергену. Поднявшийся на борт «Красина» норвежский лоцман, раньше встречавшийся с Евгеновым, спросил:

– Каков год? Много было льда?

– Нет. Год не тяжелый, – ответил Евгений.

– А помните 1926 год? Вы к нам пришли на дырявом «Ульмусе».

Евгенов усмехнулся. Еще бы ему не помнить...

22 октября «Красин» вернулся в Ленинград. К концу 1929 г. Лоция Карского моря была сдана в печать, но Евгений продолжал думать, как бы ее дополнить и улучшить. Одной из своих идей он поделился с синоптиком экспедиции Георгием Яковлевичем Вангенгеймом и был счастлив, найдя в нем поддержку своему желанию добавить к Лоции синоптическую характеристику Карского моря. Г.Я. Вангенгейм согласился ее составить; она была включена в последующие издания Лоции. Таких характеристик до этого времени в других лоциях не было.

Научные результаты некоторых работ, произведенных на «Красине», послужили Евгенову материалом для ряда его статей. В их числе сообщения о туманах в Карском море; о ледовых буях, брошенных с ледокола; о роли самолета в освоении Северного морского пути; дополнения к Лоции Карского моря и Новой Земли и др.

Хотя экспедиция 1929 года была вполне успешной, еще оставались возможности некоторых усовершенствований, и для их согласования и обсуждения Евгений, как и прежде, не раз ездил в Москву.

Экспедицию 1930 года предполагали сделать еще более крупной, чем предыдущая, число коммерческих судов намечено было довести до 46 (4 советских, 4 германских, 17 английских и 21 норвежских).

Для обслуживания экспедиции были выделены л/п «Малыгин», л/п «Ленин» и эскадрилья из трех гидропланов.

Состояние льдов в Карском море в 1930 г. было благоприятным для плавания. «Ленин» почти всю навигацию простоял в резерве у южных проливов, всю проводку

выполнял «Малыгин» с неизменным капитаном Д.Т. Чертковым. На «Малыгине» размещалась и научная часть экспедиции во главе с Н.И.Евгеновым.

Во время стоянки «Ленина» в Югорском шаре на нем побывало много гостей из селения Хабарово, из окрестных становищ. Для них прибытие корабля с «большой земли» – целое событие, а для экипажа судна прием таких гостей – привычное явление. Но в 1930 г. среди гостей оказался один необычный посетитель. На борт ледокола поднялся длинноволосый, странно одетый, атлетического вида молодой человек. Отрекомендовался:

– Глеб Травин, кругосветный путешественник.

Сказал, что совершает поездку на велосипеде вокруг Советского Союза, уже объехал его южную и западную границы, а теперь хочет проехать вдоль северной – побережьем Сибири. Поэтому просит перевезти его через Карское море, чтобы не терять времени в ожидании замерзания моря, когда можно будет пересечь его на велосипеде. Евгений пытался отговорить его от такого отчаянного намерения.

– Я решил пройти и пройду, – ответил Травин.

– Знаете ли вы о великой Северной экспедиции? Об участии Кнудсена и Тессема с корабля «Мод»? О плаванье яхты «Заря»? – спрашивал Евгений и добавлял: я сам зимовал у северных берегов Таймыра...

Травин скромно молчал. Закуривая от непогашенной папиросы следующую, Евгений начал ходить по просторной кают-компании ледокола.

– Вот, вы даже ничего не знаете об истории и географии тех мест, по которым собираетесь идти... – Евгению импонировали целеустремленность и твердость велосипедиста и возмущали его легкомыслие, беспечность. После минутного молчания Евгений сел к столу.

– Хорошо, мы вас доставим на Диксон, но вы нам дадите расписку, что пересечете Таймырский полуостров по маршруту, который мы вам укажем, а не пойдете по его побережью.

Травину пришлось согласиться /17/.

Лед, державшийся в 1930 году в южной части Карского моря до начала августа, был вполне проходим для транспортов, и «Малыгин» уже 31 июля провел первый караван. За ним, с интервалами в несколько дней, последовали другие. Последняя группа торговых пароходов прошла 18 августа по чистой воде. В последней декаде августа предполагалось начать обратное движение на запад первых групп транспортов. Но к этому времени в южной части моря вновь появились льды. Для их разведки Чухновский с Евгением отправились в длительный полет. Выяснилось, что в северной части моря льда нет. Поэтому командование экспедиции решило очередную группу судов провести вокруг мыса Желания. Четыре лесовоза в сопровождении «Малыгина» впервые в истории мореплавания вышли в Баренцево море, обогнув с севера Новую Землю. До этого здесь проходили только научно-исследовательские и зверобойные суда.

В 1930 году всю ледовую разведку производили самолеты. Евгению приходилось принимать участие во многих полетах. Он стал совсем «своим» среди летного состава, приобрел новых друзей. Особенно близкая дружба возникла у него с летчиком-навигатором и штурманом Виктором Владимировичем Вердеревским. Она не прекращалась до последних дней жизни Николая Ивановича.

При благополучной ледовой обстановке, получая ежедневную информацию авиаразведки о состоянии льдов, утренний и вечерний прогноз погоды экспедиционного Синоптического бюро, торговые суда под командой советских ледовых капитанов иногда обходились и без помощи ледокольного судна. Благодаря этому «Малыгин» имел возможность совершить несколько специальных походов с научной целью, что особенно радовало Н.И.Евгенова.

В сентябре Чухновский, Вердеревский и Евгений предприняли полет по направлению к Северной Земле. Они хотели узнать о расположении льдов в северо-восточной части

Карского моря и, если судьба будет к ним благосклонна, пролететь над северо-земельским побережьем. Накануне полета они вместе с синоптиками допоздна просидели над картами изобар, не предвещавшими, как будто, ничего плохого. Хороша была погода и в первый час полета. Но недаром говорил проф. Э.П.Пуйше: «Карское море – это центр зарождения воздушных движений, здесь «делается» погода». На исходе второго часа Вердеревский передал Евгенову наспех начерпанную карандашом записку Чухновского: «Держу НО, ветер усиливается». – «Если ветер усилится и могут встретиться трудности, просьба по вашему усмотрению прервать или сократить разведку», – запиской же ответил Евгений /18/.

Им не повезло. Усилившийся ветер стал нагонять шквалы снега, видимость ухудшилась. После трехчасового полета, так и не долетев до берегов Северной Земли, гидроплан приводнился близ Диксона, где стоял в это время «Малыгин».

К началу октября наступило похолодание; молодой лед начал сковывать прошлогодние льдины; «Малыгин» и стоявший до этого времени в резерве «Ленин» включились в проводку через льды последних, возвращающихся с экспортом на запад судов.

Удачная в целом Карская экспедиция 1930 года на своем финише едва не закончилась трагически.

«Малыгин» проводил через льды Енисейского залива два последние, задержавшиеся в Игарке лесовоза. Медленно шел ледокол среди дрейфующего торосящегося льда; за ним, по проложенному им каналу двигались транспорты «Сакко» и «Крестьянин». Стоял туман. Ориентируясь по глубинам, прокладывали в штурманской рубке предполагаемый курс на карту Евгенов и Чертков.

– Дмитрий Тимофеевич, ледокол уперся в поле! – ворвался в рубку вахтенный штурман.

– Откуда здесь быть мощному полю? Подтолкни немного! – возразил Чертков.

– Уж не грунта ли мы хватили? – предположил Евгений.

Оба, одеваясь на ходу, помчались на мостик. Три коротких гудка дал «Малыгин», приказывая пароходам не следовать за ним. Для дальнейшей проводки вызвали по радио ледокол «Ленин». Серые, едва заметные в тумане силуэты лесовозов, приняв сигнал ледокола, прошли мимо него, свернув в сторону. Предположение Николая Ивановича подтвердилось – сели на мель.

Шумели, ломались, трещали торосы, как бы пытаясь взобраться на вздрагивающие бока ледокола; он скрипел, но не поддавался сжатию. Окружающие его глубины не удавалось измерить из-за быстро двигающегося льда.

Николай Иванович вспоминал потом, что он всю ночь не спал, тревожась за судьбу транспортов, груженных лучшим экспортным лесом, дрейфовавших в тумане. Хорошо еще, что это были советские лесовозы, с крепкими бортами и надежной командой... Не спал и Чертков, болея душой за свой попавший в беду корабль. Обессилел экипаж, откачивая балластные цистерны, заводя ледяные якоря, давая полный ход машине при каждой полной воде.

На вторые сутки после аварии прояснилось. «Ленин» получил возможность подойти к транспортам и увести их к Югорскому шару. С «Малыгина» стал виден далекий низкий материковый берег с одиноко стоящим домиком какого-то зимовья. Оттуда тоже заметили севшее на мель судно и через несколько часов четверо зимовщиков, прыгая по торосам, приблизились к ледоколу. Это были участники промысловой экспедиции Турухансоюза. Они охотно и обстоятельно отвечали на расспросы Евгенова о возможности зимовки на берегу, в случае если ледокол будет раздавлен льдами. Начальник Карской экспедиции решил часть людей переправить на «Ленин», который после проводки торговых судов уже спешил на помощь «Малыгину», а человек десять во главе с капитаном оставить зимовать.

– Вас может спасти сильный западный ветер, при нем вода здесь здорово поднимается, – сказал один из зимовщиков перед уходом.

Но ни в первый день, ни во второй не прекращался северо-западный ветер, с бешеной силой гнавший обломки ледяных полей и торосы. Возле ледокола нарастал первозданный ледяной хаос.

На рассвете третьего дня Чертков, почти круглые сутки, лишь иногда сменяясь с Евгеновым, следивший за движением льда, заметил, что нос ледокола вдруг повернулся. Немедленно послал людей для промера. Промер у носа судна показал: вода прибывала! Кубрик и каюты опустели сразу, как только прозвенела ручка машинного телеграфа и, повинуясь приказу, взбаламутил воду винт ледокола.

Все были на палубе, следя за тем, идет или нет «Малыгин», то и дело раздавались крики:

– Идет, идет!

– Стоит, как вкопанный!

– Опять пошел!

– Нет, кажется, заело!

– Ходит, ходит!

– Выбодримся как-нибудь, – обнадежил своей любимой фразой повеселевший Евгений.

– Ол райт! Гут! – кричал с мостика Чертков, видя как раздвигается лед, и дал приказ «полный ход»!

– Ура! Ура! – раздавалось на ледоколе, на палубе, в машинном отделении.

К счастью для «Малыгина» грунт, на котором он сидел, был песчаный. За несколько месяцев перед этим шхуна «Зверобой», при таких же условиях попавшая на каменистую банку, погибла.

Последние суда экспедиции покинули Карское море 14 октября. В течение 77 суток грузовые пароходы бороздили воды Карского моря – случай до тех пор небывалый. Больше 11000 морских миль прошел «Малыгин», сопровождая их. Попутно постоянно велись научные работы. Результаты этих работ и в особенности многочисленные ледовые карты, составленные на основании авиаразведок, послужили Евгенову материалом для научных статей.

После 1930 г. изменений в структуре Карских экспедиций не было. По объему грузооборота, количеству участвовавших судов и условиям ее проведения, эту экспедицию можно считать началом нормальной хозяйственной эксплуатации Карского морского пути, продолжающейся по сей день.

В 1930 г. вышла из печати составленная Н.И.Евгеновым полная Лоция Карского моря /19/. Позднее в несколько сокращенном варианте она была издана на английском языке.

Его товарищи по арктическим плаваниям говорили, что Евгенова следует считать вторично открывшим Карское море. Да, он мог гордиться результатами своей работы, но... не гордился. О его исключительной скромности в среде его многочисленных друзей даже сочинялись анекдоты.

Последняя Карская экспедиция Евгенова – 1931 года была примечательна тем, что прошла при почти полном отсутствии льдов и, следовательно, без особых тревог. Сравнительно слабый ледокольный пароход «Владимир Русанов», являвшийся лидером экспедиции в 1931 г., успешно справился со своими обязанностями. Стоявший в резерве ледокол «Ленин» ни разу не вызывался. Находившийся на борту «Русанова» научный штаб экспедиции во главе с Евгеновым, выполнил много интересных работ. Несмотря на небольшие размеры «Русанова», научные сотрудники экспедиции, уплотнившись до предела, выделили из полагавшихся им кают отдельные помещения для гидрохимической лаборатории, расширенного Синоптического, метеорологического и аэрологического бюро, гидробиологической камеры. Ими было сделано 62 глубинных гидрологических, 42 траловых, 48 планктонных станций. Взято более 600 поверхностных проб воды – крайне ценный материал для ледовых прогнозов, являющийся показателем тепла воды.

Экспедицией 1931 года заканчивается период жизни Евгенова, связанный с Карским морским путем. В черновике одной из его поздних статей есть такая фраза: «Несказанно далеко ушли советские люди в деле освоения Северного морского пути. Но не следует позабывать ту небольшую, но полезную толику, которую внесли в это дело многочисленные участники прежних Карских экспедиций, которым помощью и опорой были любовь к делу и вера в его успех».

Карские экспедиции были широко освещены как в работах самого Николая Ивановича, так и в трудах других авторов /20/. В статьях Николая Ивановича разрабатывались и общие темы организации, проведения и результатов Карских экспедиций, и частные вопросы научных исследований. В их числе – состояние льдов и распределение солёности в Карском море и др.

Вершиной научного творчества Евгенова в этот период явилась уже упоминавшаяся Лощия Карского моря. Значение этой книги было столь велико, что она выдержала несколько изданий в нашей стране и за рубежом и автору ее в 1937 году была без защиты диссертации присвоена ученая степень доктора географических наук.

Велико и практическое значение Карских экспедиций. «С точки зрения развития практики арктического мореплавания Карские операции 1921–1928 гг. явились важным испытательным периодом, периодом опытных плаваний, доказавшим реальную народно-хозяйственную значимость Карского морского пути» /21/.

Вот лишь краткий перечень основных достижений Карских экспедиций:

Впервые удачно осуществлена проводка в арктических льдах ледокольными пароходами транспортных судов;

Накоплен организационный опыт проведения крупных арктических операций;

Выращены новые собственные кадры полярников самых разных специальностей (строители арктических портов, капитаны, радисты и т.д.);

Развитие сети полярных станций дало возможность приступить к разработке научных методов обслуживания навигации, в частности, составления прогнозов;

Заметно оживилась экономическая жизнь Сибири – товары, доставленные Карскими экспедициями, распространялись на Дальний Восток, в Якутию, в Среднюю Азию.

После 1931 года Карские экспедиции перестали существовать как экспедиции, путь через Карское море превратился в нормально действующую транспортную магистраль.

Глава VII

Знаю: штормы никто не смирит ни железом, ни словом
Ураганы никто не утащит в могилу с собой.
И легко мне дышать в этом мире бессмертном и новом:
Вечны мы на земле, вечен наш со стихиями бой!
В. Шефнер.

После Карских экспедиций 1930–31 гг. западный участок Северного морского пути – Карский морской путь – можно было считать освоенным.

Вернувшись из своей последней Карской экспедиции, Евгенов предполагал в наступающем 1932 году принять участие в одной из научно-исследовательских арктических экспедиций, которые по случаю 2-го Международного полярного года намечалось провести целых три во время предстоящей навигации.

В январе 1932 г. постановлением СНК СССР была создана Особая Северо-Восточная экспедиция. Ее непосредственной задачей было доставить в бухту Амбарчик (в устье реки Колымы) различное сельскохозяйственное промышленное оборудование и 1000 человек рабочих для освоения Нижне-Колымского края; попутно надо было снабдить продовольствием фактории на побережье. Начальником этой экспедиции был назначен Николай Иванович Евгенов. Этим назначением Советское правительство подчеркивало необходимость быстрее передать полярникам Дальнего Востока опыт Карских экспедиций.

Лидером экспедиции стал ледорез «Ф.Литке» под командованием капитана Николая Михайловича Николаева /22/, в ее состав вошли шесть морских грузовых пароходов («Анадырь», «Сучан», «Север», «Микоян», «Урицкий» и «Красный Партизан»), гидрографическая шхуна «Темп», два крупных речных катера, две железные баржи, а также два небольших гидросамолета.

На «Литке» разместился научный штаб: исследовательская группа для гидрометеорологического изучения восточных полярных морей и проведения работ по программе 20го Международного полярного года, синоптическое Бюро.

В последних числах июня громоздкий караван Особой Экспедиции покинул Владивосток и через месяц, благополучно пройдя Охотское и Берингово моря, достиг мыса Дежнева. Два головных судна, имевшие приспособления для плавания во льдах, – «Сучан» (с гидросамолетом на борту) и «Анадырь» – пошли дальше, в Чукотское море, для разведки льдов. Но вскоре оба парохода были остановлены мощными льдами. Вылетевший на разведку летчик Бердник сообщил, что непроходимый лед, кромка которого уходит далеко на север, преграждает дальнейший путь. Только южные ветры могли спасти положение, но не прекращался северный ветер.

Пришедшие с берега на «Сучан» гости – чукчи и местный абориген норвежец Волл в один голос говорили, что за последние 30 лет не было случая, чтобы в начале августа лед не был разбит, чтобы так рано начались снегопады, морозы и образование молодого льда.

Тянулись томительные дни... Не приносила хороших вестей авиаразведка, не обнадеживали синоптики предсказаниями изменения погоды. У непроницаемого ледяного барьера стояли – с восточной его стороны суда экспедиции, с западной – пароходы «Колыма» и «Шмидт», возвращавшиеся с зимовки. Их опытные капитаны передавали, что на их памяти не было такого тяжелого ледового года, как нынешний.

Александр Павлович Бочек вспоминал, что 14 августа на «Литке» было созвано совещание всего командного состава. Первым взял слово начальник экспедиции Евгенов:

– Если мы будем двигаться вперед – зимовка для всех судов неизбежна. 135 миль торосистого барьера отделяют нас от «Шмидта» и «Колымы». Если повернем обратно –

сорвем план снабжения края. Я считаю, что надо при любых условиях попытаться выполнить свою задачу.

Мнения капитанов разделились: одни считали, что надо возвращаться, чтобы не погубить флот. Другие, – что надо идти вперед, несмотря на вероятность зимовки и возможность повреждений и, может быть даже потери некоторых судов. Чуть ли не всю ночь продолжалось совещание, но решение так и не было принято. Споры возобновились и на другой день и в драматической обстановке. Капитаны не хотели брать на себя ответственность. Один из опытнейших капитанов заявил:

– Если руководство не желает прислушиваться к трезвому мнению о необходимости возвращаться, мне остается только уйти.

– Что ж, уходите! – отозвался капитан Бочек, заместитель начальника экспедиции, – а мы будем двигаться на запад.

– Это – авантюризм! – раздалось в ответ.

– Продвигаясь во льдах, я потеряю баржу, которую ведет мой пароход, – хмуро сопротивлялся напору Бочека другой капитан.

– За баржу отвечает начальник экспедиции, – парировал Бочек.

Последним высказал свое мнение капитан Н.М.Николаев.

– Считаю, что наша обязанность идти вперед /23/.

Так и постановили. И быстро разошлись по своим судам приготовляться к предстоящему плаванью. Евгенов и Бочек на всю ночь засели за составление донесения в Москву.

16 августа экспедиция тронулась в свой тяжелый ледовый поход.

Темной ночью 4 сентября «Литке» во главе своей эскадры подходил к мысу Медвежьему – входному мысу бухты Амбарчик. Внезапно на горизонте загорелись две яркие звезды – это были ходовые огоньки приближавшегося с запада л/п «Сибирякова», совершавшего исторический рейс из Архангельска во Владивосток. Оба ледокола стали на якорь недалеко один от другого. Утром начальники обеих экспедиций обменялись визитами. «Сибирякову» повезло, ни в Карском море, ни в море Лаптевых он почти не встречал льда. Вот каким путем надо было в этом году везти груды в Колыму! Евгенов рассказал о трудностях, пережитых Особой экспедицией, о льдах, которые продолжают держаться в Чукотском море.

– Но вы пройдете, вы – одиночка, – убежденно добавил он.

В тот же день «Сибиряков» отправился дальше, ведь навигационное время кончалось. И действительно, прошел, хотя и сильно поранился во льдах. Корабли же Северо-восточной экспедиции принялись за разгрузку.

Бухта Амбарчик была совершенно пустынна. Колымские аборигены ничего не приготовили для приема экспедиции: в бухте не было ни пристани, ни мостков, ни причалов, ни створных знаков для обеспечения фарватера, никакого человеческого жилья на ее берегах, не было намечено площадок для выгрузки 11000 тонн груза, привезенного экспедицией.

– «Все плавсредства на воду» – таков был приказ всем судам, вставшим в 100–200 метрах от берега: ближе подойти было рискованно из-за отсутствия ограждения.

С шумом и плеском спускали на воду кунгасы и катера, привезенные на палубах грузовозов, от пароходов к берегу и обратно сновали шхуна «Темп», катера и шлюпки, перевозя рабочих и первые грузы.

Командование разгрузкой взял на себя капитан Бочек, а Николаев и Евгенов уже склонялись над картами, разрабатывая обратный маршрут, намечая возможные места зимовки, которая из-за неподготовленности Амбарчика стала совершенно неизбежной. У мыса Медвежьего, открытого всем ветрам, зимовка исключалась. Первые два дня стоянки в устье Колымы погода благоприятствовала людям, но разгружена была лишь небольшая часть привезенного оборудования: много времени отнимали устройство палаток для людей, навесов для грузов, сооружение мостков и причалов для барж. Своим чередом шли

занятия научного штаба. Его сотрудники вполне разделяли все трудности, испытываемые экспедицией, когда бывала возможность, помогали в общих работах, но никогда не забывали о своей обязанности – внести вклад во 2-й Международный полярный год. Только в обстановке научных изысканий находил иногда отдых Евгенов.

На третий день стоянки погода изменилась; усилился ветер, приняв северное направление, принося снежные шквалы. В 2 часа ночи «Микоян» стал давать тревожные гудки, затем сообщил по радио, что от него оторвались и унесены в море две железные баржи. На поиски барж, с таким трудом доставленных через льды и так нелепо пропадающих у самой цели, были направлены шхуна «Темп» и катера. Ледорез «Литке» тоже пошел искать баржи и привел одну из них. Вторую вскоре выбросило на берег и разбило.

Две недели продолжалась разгрузка. То несколько стихавший, то вновь достигавший штормовой силы ветер часто заставлял прекращать работы, поэтому за время стоянки – с 4-го по 20 сентября удалось переправить на берег лишь одну треть привезенных грузов. Но дальше оставаться у устья Колымы было невозможно; все сроки навигации истекли и с каждым днем угроза наступления зимы становилась более страшной. 21 сентября «Литке» и шесть транспортов двинулись в обратный путь на восток, к Чаунской губе, которую наметили как наилучшее место для зимовки.

Утром 24 сентября встречавшийся до этой поры разреженный лед начал сплываться, к полудню суда уже еле в нем протискивались, а через несколько часов вся эскадра была остановлена сплошным льдом. Все усилия ледореза разбить его были напрасными. Вскоре поднялась пурга, и в снежной мгле скрылись, как бы растаяли, все корабли.

Когда к утру прояснилось, с бочки на фок-мачте флагманского судна, где почти бессменно дежурили Евгенов, Бочек и Николаев, была обнаружена полоса чистой воды. Ледорез немедленно принялся протаскивать в нее суда, беспрестанно окалывая их от налипающего льда. Через некоторое время обнаружилось, что «Урицкого», шедшего несколько севернее остального каравана, дрейфующим льдом относит дальше в море; в то же время тревожно загудел «Сучан», взывая о помощи: у него сломался винт. «Литке» сначала 4 часа окалывал лед вокруг «Сучана», а потом всю ночь тащил его на буксире, пока не довел до безопасного места вблизи входа в Чаунскую губу. Там уже стояли остальные четыре парохода экспедиции, а «Литке» немедленно направился на выручку к «Урицкому». Прогалина чистой воды, по которой еще недавно можно было пройти, оказалась покрытой молодым торосющимся льдом. С трудом, медленно преодолев эту прогалину, ледорез оказался перед кромкой толстого непроходимого для него льда, отделявшего его от «Урицкого». Пришлось повернуть обратно. К этому времени руководство экспедиции получило от Наркомвода указание направить «Литке» на помощь «Сибирякову», у которого сломался винт, и предписание из центра о необходимости ледорезу возвращаться во Владивосток.

Таким образом перед Евгеновым были поставлены сразу три задачи: вывод «Урицкого» из опасного дрейфа, помощь «Сибирякову» и возвращение через тяжелые льды во Владивосток. Была ли хоть одна из этих задач выполнима? Решить это можно было только сообща. На «Литке» было созвано совещание.

Участник экспедиции Макс Зингер вспоминал /24/, что бледный, с отеком от бессонных ночей лицом, Евгенов рассказал собравшимся о том, как случился отрыв «Урицкого» от всей колонны судов.

– Его положение небезопасно, – говорил Евгенов, – мы пробилась к нему за сегодняшний день всего на 200 метров. Потребуется еще не менее двух суток, чтобы добраться до «Урицкого». Обратный поход займет больше времени, ибо морозы еще сильнее скуют море льдом... Я собрал вас, чтобы выслушать ваш совет.

После долгих споров, анализа всех обстоятельств и возможностей пришли к решению пробиваться к «Урицкому», положение которого становилось все более опасным.

В ночь на 2 октября при свете прожекторов «Литке» снова тронулся в путь. Это была последняя попытка или пробиться к «Урицкому», или пройти на восток, к Берингову проливу. Но и в том, и в другом направлении стояли барьеры из торосов, скованных молодым льдом. Четыре дня простоял у этих стен ледорез, выжидая улучшения обстановки. Даже взрывы аммоналом льда вокруг парохода не принесли видимых результатов.

«Урицкому» пришлось зазимовать и судно осталось дрейфовать вместе со льдами. Остальные пароходы были отведены для зимовки в Чаунскую губу. Здесь же в начале октября встал на зимовку и ледорез, – руководство экспедиции не сочло возможным подвергать риску такое ценное судно как «Литке».

Тревога за «Урицкого», горечь от сознания, что не удалось победить враждебную стихию и до конца решить поставленную перед экспедицией задачу продолжали мучить Евгенова и в спокойной гавани. Видимо, сказалось и перенапряжение физических и моральных сил и предыдущих трех месяцев – все это надломило его организм, в начале зимовки он тяжело заболел. Созвали консилиум корабельных врачей, решение – эвакуировать большого на «большую землю».

В конце октября в сопровождении врача санным путем до Якутска, а оттуда самолетом домой отправился Евгенов из только что зародившегося на безжизненной галечной косе Чаунской губы поселка Павек.

Перед отъездом, уже совсем больной, на заседании штаба проводки он намечал программу гидрометеорологических работ на период зимовки. Эти успешно выполненные работы послужили базой развития Певекского радиометеоцентра, который в настоящее время превратился в крупный заполярный морской порт и город.

Можно считать, что Особая Северо-Восточная экспедиция не только положила начало новому этапу транспортного освоения наших северо-восточных морей, но и внесла ценный вклад в их научное изучение.

Вот как охарактеризовал этот период деятельности Николая Ивановича известный ученый, доктор географических наук проф. Я.Я.Гаккель:

«Как лучший из знатоков полярной гидрографии, выдающийся мореплаватель и моревед, по решению Оргбюро ЦК КПСС в 1932 г. Н.И.Евгенов был назначен начальником крупной Северо-восточной экспедиции Нар. комиссариата водного транспорта. Этой экспедицией, организованной Н.И.Евгеновым по типу Карских экспедиций, им было положено начало массовой проводки судов на восточном фланге Сев.мор.пути, из Владивостока в Колыму и далее на запад, куда ранее ходили только одиночные суда, и то не каждый год. И в этой экспедиции на флагманском судне – л/р «Литке» под руководством Н.И.Евгенова работала научно-оперативная группа, на которую также были возложены гидрометеорологические наблюдения по программе проводившегося тогда Второго Международного полярного года» /25/.

Далее Я.Я.Гаккель пишет о том, что 1932 год ознаменовался историческим плаванием л/п «Сибиряков», совершенным по всему Северному морскому пути впервые в одну навигацию, что решением правительства по итогам этого плавания при СНК СССР было образовано Главное управление Северного морского пути, что, в связи с этим в Арктическом институте, приданном с тех пор Главсевморпути, был организован Гидрографический отдел. «... Организовал и возглавлял его Н.И.Евгенов. Этот отдел, призванный начать огромные систематические работы на Северном морском пути, непосильные Арктическому институту, вскоре был преобразован в самостоятельное Гидрографическое управление Главсевморпути. Научным руководителем этого Гидрографического управления по приказу Реввоенсовета СССР был назначен Н.И.Евгенов» /26/.

Глава VIII

В 1933 г. руководством Главным Управлением Северного морского пути было решено повторить опыт сквозного плавания Северным морским путем, совершенный в предыдущем году «Сибиряковым». На этот раз в поход должен был пойти пассажирско-грузовой пароход «Челюскин». Три ледовых моря – Карское, Лаптевых и Новосибирское – «Челюскин» прошел благополучно, но в Чукотском его встретили тяжелые льды. В результате дрейфа в ледовых тисках пароход в конце концов был раздавлен льдами. Пассажиры и команда высадились на лед, возник знаменитый «лагерь Шмидта». В Москве была срочно создана правительственная комиссия для организации спасения жителей героического лагеря.

Семь лучших летчиков страны стали готовиться к тому, чтобы снять с льдины челюскинцев. Однако опыт 1928 года, когда с воздуха не удалось спасти экипаж погибшего дирижабля «Италия», заставил Комиссию позаботиться и о помощи с корабля-ледокола.

В феврале 1934 года, когда погиб «Челюскин», в Ленинграде на ремонте находился ледокол «Красин». Комиссия решила послать за челюскинцами именно это судно, начальником спасательной экспедиции был назначен П.И.Смирнов.

Незадолго до этого Николай Иванович Евгенов вернулся из санатория, где он продолжительное время лечился от тяжелой болезни, настигшей его на зимовке в Чаунской губе в 1932 г. Еще не полностью окрепший, Николай Иванович послал в Комиссию заявление о своей готовности пойти на «Красине» в качестве гидролога, знакомого с ледовыми условиями Чукотского моря. Среди других претендентов на эту должность П.И.Смирнов без колебаний выбрал Евгенова и назначил его своим заместителем по научной части.

Николай Иванович стал спешно готовиться к походу. В сторону были отложены начатые научные статьи о льдах Карского моря, о воздушных путях Севера...

Все больше скапливается материалов о климате, о течениях, о глубинах Чукотского моря. До самой ночи просиживает над ними Евгенов, иногда один, иногда с научными сотрудниками, будущими участниками «Красинской» экспедиции. Изредка в этих совещаниях принимал участие и П.И.Смирнов. К концу марта, ударными темпами закончен ремонт «Красина», на нем были установлены новейшие навигационные приборы, а в подводной части приварены боковые кили для улучшения мореходных его качеств при плавании в чистой воде. Ведь до того, как попасть в привычную ледовую обстановку, ему предстояло пройти Атлантический и Тихий океаны.

23 марта «Красин» двинулся в путь из Кронштадта, предшествуемый «Ермаком», который должен был его вывести из льдов Финского залива, чтобы он не обломал об лед свои новенькие боковые кили. До острова Гогланд менее сильный ледокол вел за собой более мощный, что служило поводом для шуток обеих команд. Здесь лед стал разреженным, и ледоколы гудками распрощались друг с другом. «Ермак» поспешил в Ленинград, а «Красин» – в голландский порт Гун оф Голландр для приемки угля.

30 марта «Красин» вышел на просторы Атлантики. Океан приветливо встретил арктического гостя, было тихо и только небольшая зыбь слегка покачивала корабль. Пригревало весеннее солнце, и, если бы не постоянные мысли красинцев о лагере Шмидта, обитатели которого, возможно, ждут не дождутся прихода «Красина», можно было себя чувствовать как на приятной морской прогулке. Однако уже вечером в кают-компанию с озабоченным лицом влетел синоптик экспедиции:

– Составил карту изобар, как бы не задержал нас шторм, – объявил он.

– Ну, вот еще! Я утром смотрел на барометр: он не снижается! – возразил ему кто-то.

Всего два дня продолжалось спокойное плавание, к вечеру третьего дня ветер посвежел и скоро достиг силы 8 баллов. Почти трое суток длился шторм у Азорских

островов и волнение настолько усилилось, что ледоколу пришлось лечь в дрейф. Из-за полной нагрузки судно имело большую осадку и то и дело зарывалось во встречную волну, которая, вкатываясь на палубу через низкие борта, грозила снести носовую рубку и мостик. Удары волн были очень сильны, но крен все же не превышал 40*.

– С бортовыми киями «Красина» прямо не узнать, – довольно улыбался Ев, – вот в 29-м, в Баренцевом море при качке всем нездоровилось, а ветер и волны были не больше этих.

За время шторма и вынужденного дрейфа ледокол отнесло к югу от Азорских островов, чему капитан очень радовался: при плохой видимости в штормовую погоду легко можно было налететь на какую-нибудь скалу или риф вблизи разбросанных вокруг островов. Наконец, шторм утих и вновь наступила хорошая погода; солнце уже изрядно припекало, когда «Красин» пересекал Саргассово море. Саргассы – морская трава в виде длинных веточек с круглыми ягодками на стебельках – проносились бесконечными длинными полосами, не мешая однако движению судна. Днем из-за жаркого солнца было мало желающих любоваться саргассами и стайками летучих рыб, зато ночью было трудно пробраться по палубе без опасения наступить на чью-нибудь ногу или руку. Все работники машинного отделения пользовались ночными перерывами, чтобы отдохнуть под открытым небом от нестерпимой жары.

17 апреля «Красин» прибыл в Колонн, расположенный у восточного входа в Панамский канал. От советского морского атташе, посетившего ледокол, красинцы с радостью узнали, что несколько дней тому назад все челюскинцы нашими героями-летчиками сняты со льдины и доставлены на большую землю.

Теперь дальнейший поход через Тихий океан можно было, действительно в свободные от работы часы рассматривать, как туристскую поездку. Приняв в Колонне полный запас угля и пройдя шесть гигантских шлюзов канала, «Красин» 20 апреля вышел в Тихий океан, держа курс вдоль американских берегов. По-прежнему стояла тихая и ясная погода, позволившая наслаждаться вечерним и ночным отдыхом на палубе.

По мере продвижения к северу погода стала портиться, начались дожди и туманы. В одном из Канадских портов – Унион-бай – в последний раз загрузились иностранным углем. Пока происходила погрузка, на борт ледокола поднялась большая компания местных жителей – рабочие угольных копей, находящихся в непосредственной близости от порта, моряки-рыболовы, школьники. Ребята принесли в подарок несколько красиво оформленных листовок со следующим текстом: «Рабочие, мужчины, женщины и дети собрались, чтобы приветствовать пароход «Красин» – знаменитое ледокольное и спасательное судно, первое советское судно, посетившее Канаду».

Николай Иванович, несколько лучше, чем другие красинцы, знавший английский язык, перевел содержание листовки и обменялся приветствиями с представителем канадских рабочих.

Покинув Унион-бай, ледокол пошел изумительно красивыми шхерами вокруг острова Ванкувер и выйдя в Тихий океан, взял курс на Берингово море. Стояла пасмурная погода, на воде была легкая зыбь, океан как будто старался оправдать свое название. Евгений проходил по палубе, когда его окликнули:

- Николай Иванович, смотрите, как вода заиграла. Не банка ли тут?
- Нет, такие водовороты возникают при столкновении двух течений.
- Течения? Ну, это не опасно.
- Недооценка течений – опасна... Я помню случай...
- Пойдемте в кают-компанию и расскажите, здесь холодно!

45-летняя жизнь Евгенова была насыщена «случаями». Об одном из них, связанном с течениями, он рассказал в этот день.

Эсминец, на котором служил Евгений во время Первой мировой войны, получил задание – расставить мины в Ирбенском проливе (западный выход из Рижского залива). Элементы течения в проливе не были известны. Сделали из дерева поплавок, при помощи

этих поплавков и судового компаса определили направление течения; скорость его высчитали, засекая время прохождения поплавка от носа до кормы эсминца. Нанесли на карту пролива путь течения. Только после этого пошли на катере ставить мины; вернулись благополучно. Предупредили следующий катер о необходимости ознакомиться с картой течений, но услышали в ответ, что «всего не учтешь!» Евгений прервал рассказ.

– Чем же это кончилось? – раздался нетерпеливый вопрос.

– Взорвались..., некоторых нам удалось подобрать... мы ведь сразу к ним пошли, услышав взрыв...»

В Берингово море «Красин» вошел 13-го мая. Поскольку челюскинцы уже не нуждались в помощи ледокола, предстояло выполнить несколько новых заданий: вывести на чистую воду затертый во льдах Берингова пролива пароход «Сталинград», доставить потерпевшего аварию летчика Слепнева и его самолет из Нома (на Аляске) в Петропавловск, сменить на о. Врангеля зимовщиков, снабдив жителей острова продовольствием и строительными материалами. После этого можно было целиком заняться гидрологическими работами.

Несмотря на тяжелый, до 10-ти баллов сплоченный лед, державшийся в Беринговом проливе, «Красин» благополучно справился с первыми двумя задачами и после продолжительной стоянки в Петропавловске, которую научный штаб экспедиции использовал весьма плодотворно, 1 августа направился к о. Врангеля.

Пошел четвертый год, как ни одно судно не могло подойти к острову из-за окружающих его льдов, понятно, поэтому стремление красинцев поскорее до него добраться. Однако, на пути пришлось еще несколько дней задержаться в бухте Провидения: пополнили запасы угля, приняли на борт партию строительных рабочих и переселенцев на остров – эскимосов, дома для них в разобранном виде. Не только внутреннее помещение ледокола, но и верхняя его палуба – до уровня мостика – были теперь загружены.

– Не в Карской ли мы экспедиции на лесовозе? – смеялись моряки.

17 августа «Красин» покинул бухту и через сутки вошел в лед, все более и более сгущавшийся по направлению к северу. Восточное побережье о-ва Врангеля было крепко блокировано льдом. Найдя в этой ледовой преграде участки, доступные его силе, ледокол медленно продвигался к острову и через трое суток достиг бухты Роджерса на южном его побережье. Близко к берегу он подойти не мог из-за своей большой осадки, поэтому переправлялись на землю на шлюпках. Уже через полчаса все небольшое население острова горячо приветствовало долгожданных гостей. Что и говорить – радостная была встреча!

С 21 по 30 августа ледокол простоял у бухты Роджерса. Команда сгружала на берег все доставленное, участвовала в постройке новых зданий. Николай Иванович Евгений сам всегда принимал самое активное участие во всех работах. Стоянка проходила совершенно спокойно: корабль находился словно в гавани, закрытой ледяными воротами.

31 августа, приняв на борт прежних зимовщиков – А.И.Минеева и его жену, проводивших на острове непрерывно 5 лет, – и ценный груз, накопленный за это время: бивни мамонтов, моржовые клыки, шкуры белых медведей и песцов, «Красин» приступил к гидрологическим работам. Первой целью их было исследование «белого пятна» к югу от о. Врангеля.

После того, как «пятно» в проливе Лонга было стерто с морской карты, гидрологические разрезы продолжались в Чукотском море.

Чтобы проследить проникновение теплого течения из Чукотского моря в Восточно-Сибирское, ледокол вошел в последнее и взял курс на север. Вскоре стал попадаться лед, сперва мелко-битый с отдельными более крупными льдинами, на которых были большие моржовые залежки... В широте 71*51' и дальше лед на север доходил до 8, местами до 9 баллов и частично переходил в многолетние обломки тяжелых торосистых полей. Для характеристики мощности встреченного в этой области льда можно отметить, что

сравнительно небольшая льдина, с которой ледокол брал чистую воду, имела осадку подводной своей части в 17 м. С нее было взято 400 тонн воды.

27 сентября на рассвете «Красин» вышел от мыса Принца Уэльского к бухте Провидения с последним разрезом. Этим был закончен полярный поход ледокола, 21 октября прибыли во Владивосток.

Во время работ в водах Чукотского и Восточно-Сибирского морей было измерено около 400 глубин, сделано 115 глубоководных гидрологических станций, на которых изучались течения, соленость и температура моря. На некоторых станциях производились гидробиологические сборы, собирались пробы грунта. Фиксировались расположения, характер и толщина встречавшихся льдов. Николай Иванович работал много и с увлечением, заражая своим азартом и энергией других. И вернулся из этого плавания он удовлетворенным и физически окрепшим.

Массу новых ценных сведений, добытых на «Красине», следовало обработать, и по возвращении из экспедиции Евгенов целиком погрузился в это занятие. У него появилось настойчивое желание составить полную лоцию Чукотского моря, – подобную лоции Карского – но на это ушло бы слишком много времени, а участвовавшие походы судов в восточном секторе Арктики выдвигали новое требование: возможно скорее снабдить моряков необходимыми сведениями о режиме Чукотского моря. Поэтому для начала он решил обобщить имевшиеся наблюдения, издать их под названием «Материалы по лоции».

С головой уйдя в научную работу, он с утра до позднего вечера пропадал в Гидрографическом управлении Главного управления Северного морского пути, где занимал должность заместителя начальника гидрографии по научной части. За зиму 1934–35 гг. подготовил целый ряд статей, опубликованных в сборнике по гидрографии и мореплаванию «Северный морской путь», в журналах «Советский Север», «Бюллетень Арктического института», «Советская Арктика» и в других специальных изданиях.

Наибольшую ценность представляет капитальная работа Н.И.Евгенова, которую он сделал для гидрологического справочника Карского моря. По отзыву профессора К.М.Дерюгина, эта работа «является не только сводкой обширного материала, собранного автором и экспедициями системы Главсевморпути, но и глубоким научным анализом всех этих материалов» – термики, солености, плотности вод, ледовитости и распределения льдов /27/.

Глава IX

Развитие мореплавания в полярных морях: успешные Карские экспедиции, благополучные Колымские рейсы, «сквозные» походы «Сибирякова» в 1932 году и «Литке» в 1934 году привели руководство Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) к решению не ограничиваться исследованиями лишь на трассе Северного морского пути, но и начать изучение высоких арктических широт. Оттуда ведь спускались мощные льды, преграждавшие дорогу морским караванам, там, – на стыке холодных и теплых течений, на границе с центральным полярным бассейном можно было найти причину чередований благоприятных и неблагоприятных в ледовом отношении лет.

Чтобы проникнуть в эту «ледовую кухню» и приступить к ее изучению, в 1935 году была организована «Первая высокоширотная экспедиция» под начальством Г.А.Ушакова. Программа экспедиционных научных работ была очень обширной, для ее выполнения привлекались лучшие специалисты-полярники, в их числе и Николай Иванович Евгенов.

Экспедиции предоставили ледокольный пароход «Садко». Интересна судьба этого судна. Подобно русскому былинному герою, имя которого оно носило, пароход 17 лет пробыл в подводном царстве Белого моря – в 1916 году он наскочил на скалу и затонул. В 1933 году работники ЭПРОНа подняли «Садко» и теперь, после капитального ремонта, пароход направлялся в Арктику.

На борт был погружен двухлетний запас продовольствия, несколько утепленных разборных домов, три собачьих упряжки. Хотя экспедиция и не предполагала зимовать, но при отправлении в неизведанные места следовало предусмотреть всякие возможности. На палубе судна неподалеку от «собачьего жилья» поместился самолет для авиаразведки, в каютах же были оборудованы различные лаборатории.

Капитаном «Садко» был Н.М.Николаев, командиром самолета – М.С.Бабушкин.

12 июля «Садко» вышел из Мурманского порта и взял курс на Шпицберген. Через два дня была выполнена первая океанологическая станция, за ней, примерно через каждые 30 миль – следующие. Льда не было.

Большой участок акватории в районе Шпицбергена был охвачен гидрологическими разрезами, и морские карты, на которых до сих пор не было обозначений глубин, теперь покрылись сетью линий – разрезов. Хотя Евгенов, принимая участие в станциях (он записывал данные течений) не составлял эти карты, но пробегая мимо чертежной каюты, он не мог не заглянуть туда, чтобы полюбоваться на все увеличивающуюся плотность сети. Вскоре в чертежной появились и его собственные карты.

С первого дня встречи «Садко» со льдами и до того дня, когда судно вышло из льдов на чистую воду, Николай Иванович вел тщательную запись ледовых наблюдений и на ее основе построил несколько ледовых карт. Этот дневник, в котором отмечалась густота, конфигурация и движение льдов, заполнялся большей частью не только ежедневно, а ежечасно и черная корочка дневника вечно торчала у Евгенова из кармана его бушлата. Когда описание льдов требовало особенной непрерывности, Евгенова, не прекращавшего наблюдений и ночью, выручали товарищи по экспедиции.

После пятидневной стоянки в порту Шпицбергена – Баренцбурге, во время которой «Садко» пополнил запас угля, а участники экспедиции знакомились с местной колонией шахтеров, ледокол 28 июля пошел на север. Погода стояла спокойная, ясная. Редкие льдины, целые сутки искрившиеся под незаходящим солнцем, не мешали проведению гидрологических разрезов. На следующий день видимость ухудшилась, характер льда изменился. Начали встречаться обломки мощных полей, коричневые от покрывающего их песка (это был материковый лед), и айсберги. Но «Садко» зигзагообразными курсами продолжал продвигаться вперед, не прекращая гидрологических наблюдений. Через несколько дней «Садко» уперся в кромку пакового льда, монолитного, голубого и чистого, принесенного, видимо, из высоких широт Полярного бассейна. Углубиться в него

руководство экспедицией не решилось, – ведь ледокол мог не найти из него обратного выхода. Больше недели вели научные работы у этой кромки.

15 августа «Садко» пошел на юго-восток, к Новой Земле, на западном побережье которого в Русской гавани, ждал его пароход с углем. Приняв уголь, экспедиция вновь двинулась на север, чтобы обследовать обширное «белое пятно» морских карт – район между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей.

Через 2 недели «Садко» достиг восточных берегов архипелага Земли Франца-Иосифа, и направился на восток, к Северной Земле, останавливаясь на каждой 30-й миле для производства «станций», стараясь не заходить в тяжелый лед, временами встречавшийся в виде отдельных языков того торосистого плотного льда, который сплошной грозной стеной держался к северу от маршрута экспедиции. По мере приближения к Северной Земле все чаще стали встречаться айсберги, то столообразные, то с причудливыми вершинами, достигавшими 30–40-метровой высоты, их можно было издали принять за гористые островки. Поэтому, когда к вечеру 1 сентября вахтенный штурман провозгласил с бочки фок-мачты: «Земля!» – не все ему поверили. Кто-то из команды даже крикнул:

– Сегодня первое сентября, а не апреля!

Но это была действительно земля, точнее – небольшой остров с куполообразной ледяной шапкой. Несколько участников экспедиции отправились на шлюпке на остров, чтобы поднять на нем советский флаг, а Евгенов со своим помощником произвели его опись и на другой же день нанесли на карту. Вместо «белого пятна» карту отныне украшала не только цепочка отметок глубин, но и овальное пятнышко острова Ушакова. Этому далекому клочку земли по решению всех участников экспедиции было присвоено имя ее начальника. Открытие его, впрочем, не было полной неожиданностью. Несколько лет перед этим Вс.А.Березкин, изучая течения Карского моря, писал, что в северной его части, по-видимому должно находиться заметное мелководье или даже участок суши. Это предсказание теперь подтвердилось.

Почти десять недель плавания первой высокоширотной экспедиции стояла сумрачная погода. В ледовом дневнике Евгенова, где одновременно с характеристикой наблюдаемого льда отмечалась и видимость, чуть ли не ежедневно встречаются слова: «туман» или «видимость плохая».

Но в начале сентября у берегов Северной Земли, записи меняются: «Прояснилось. Взяли курс на Н. В направлении к мысу Литвинова редкие льдины и айсберги. Хорошая видимость...», «Отличная видимость. Появилось солнце. Виден мыс Молотова...», «Стоим у Северной Земли, у небольших островов, до сих пор неизвестных и на карте необозначенных».

Можно предположить, что с борта «Садко» в 1935 г. так же, как и 22 года назад с мостика «Вайгача», Евгенов увидел, как разошлась туманная мгла и открылась величественная панорама заснеженных, озаренных солнцем гор Северной Земли. Но если в 1913 году эта картина вызвала у него радость ожидания чего-то неведомого, желание достигнуть и исследовать нехоженую землю, то теперь он только привычно и спокойно любовался суровой красотой Севера.

После описи вновь открытых островков и близлежащих берегов острова Комсомолец (самого северного из островов архипелага Северная Земля), окончил глубоководные наблюдения, «Садко» пошел на север. Благоприятная ледовая обстановка побудила экспедицию попытаться пересечь материковый склон и выйти на большие глубины Ледового океана. Ни одному судну, кроме Нансеновского «Фрама», не удалось еще побывать над этими глубинами. Понятно поэтому, с каким волнением ожидали члены экспедиции результатов глубинных промеров, с каким тревожным вниманием следили за движением льдов, все время державших под угрозой храброго «Садко».

Действительно, несмотря на большое мастерство капитана, искусно лавировавшего между тяжелыми торосами, степень риска попасть в ледовый плен все еще оставалась достаточно высокой. Но на этот раз риск был оправдан: на рассвете 13 сентября глубины,

по которым двигался корабль, стали быстро возрастать: за 10 миль они увеличились с 360 до 2200 м. Материковая ступень (одна из типичных форм расчленения материкового склона, который является одним из основных элементов подводной окраины материков) была обнаружена и пройдена! Одновременно был поставлен рекорд и в достижении высокой широты при свободном плавании. В этот день «Садко» на параллели 82°47' разукрасился флагами, сам себе салютовал тремя свистками и стал для взятия океанографической станции. Из-за большой глубины, на которой она производилась, на это потребовалось несколько часов. Между тем, пора уже было возвращаться домой. Чувствовалось приближение зимы: море стало покрываться шугой и салом, почти ежедневно выпадал снег. Неизвестно, какой метеорологический сюрприз могла приготовить погода в неизученных высоких широтах.

Капитан и команда вздохнули с облегчением, когда 9-ти часовая станция была закончена, все лебедки и тралы встали на свои места, можно было двинуться на юг.

16 сентября «Садко» приблизился к архипелагу Франца-Иосифа.

Евгенову удалось сделать судовую опись восточного берега о. Грэм Белл (северо-восточный остров архипелага), а гидрологам – тщательный промер глубин в его районе. Отсюда ледокол направился к мысу Желания и через Карское море, в Архангельск. Так закончилась первая высокоширотная экспедиция, обогатившая науку большим количеством новых исследовательских материалов. Часть из них была обобщена в статье Николая Ивановича, посвященной этому плаванию /28/.

«...Под научным руководством Н.И.Евгенова Гидрографическим управлением в 1933–1938 гг. были достигнуты большие успехи в полярной гидрографии, экспедиционных исследованиях арктических морей, навигационном ограждении Северного морского пути... Именно в эти годы энергичнейшей деятельности Н.И.Евгенова были заложены основы тех огромных успехов, которые достигла теперь полярная гидрография. Именно тогда зародились современные методы гидрографического изучения арктических морей. Так, начиная с 1936 г. стали применяться зимние гидрографические работы со льда, тогда как ранее... ограничивались навигационным периодом...» /29/.

Глава X

Если не оценят, ну и что ж, не надо.
Мы трудились много, плавали мы долго,
Знаем, в чем таится высшая награда,
Высшая награда – в исполнении долга.
Проф. Н.Н.Зубов.

Научные результаты, полученные Высокоширотной экспедицией на «Садко» в 1935 г., оказались настолько ценными, что Главное Управление Северного морского пути решило повторить научно-исследовательское экспедиционное плавание в высокие широты Арктики. Первая попытка была сделана в 1936 году, но ледовая обстановка помешала этому. В 1937 году была подготовлена новая экспедиция.

На этот раз изучению подлежали не верхние границы Баренцева и Карского морей, а «белые пятна» к востоку от Северной Земли; кроме того, экспедиции было поручено гидрографическое обследование островов Де-Лонга и постройка на одном из них полярной радиостанции.

Начальником Высокоширотной экспедиции 1937 года был назначен Рудольф Лазаревич Самойлович, его помощником по научной части – Н.И.Евгенов; в состав экспедиции, как и в 1935 г., входили высококвалифицированные специалисты-полярники.

26 июля 1937 г. «Садко» под командованием капитана Н.И.Хромцова вышел из Архангельска. Началось последнее полярное плавание Евгенова. После двух предыдущих удачных экспедиций на «Красине» и «Садко» он чувствовал себя полным энергии. Августовские и сентябрьские записи дневника, который он вел на борту «Садко», хорошо отражают его увлеченность работой, горячий интерес ко всему окружающему.

«4/VIII. Стоим у Диксона. Погрузка угля..., принято 260 тонн. Экскурсия на вездеходах в Новый Диксон. Радиомаяк. Теплицы. В 15.55 снялись с якоря, пошли на север.

8/ VIII. В 9 ч. зашли в трудный лед, послали самолет на разведку. В 21 ч. пошли на ледразведку на S. Около о. Длинный на льду видели много нерп и двух медведей.

18/ VIII. Вышли на «белое пятно». Глубина 2381 (увеличивается). Станция...

24/ VIII. Идем на восток... Прошли место гибели «Жаннетты» (был приспущен флаг, сняты головные уборы, несколько минут молчания)... Уже несколько дней, как весь такелаж обледеневаёт. Как это опасно для самолетов! Видел летающих птенцов кайр. Значит земля недалеко? Или птицы летят к кромке льда, где пищи больше?

26/ VIII. Увидели о. Генриетты..., ночью сквозь туман стало выглядывать солнце, остров открылся. Я считал, что расстояние до него 3–4 мили; взяли пеленг, получили 4,1 мили... Остров красив, с большим ледяным куполом, обрывистым скалистым берегом. На снегу под утесами ярко-розовый налет (бактерии). В 9.40 начали съемку... В 10.50 туман заставил прекратить опись. Идем с рекогносцировочным осмотром. Растительности не заметно. Видны летающие и сидящие на воде кайры. Очень крутой спад ледника – крайне интересен вертикальный разрез ледникового покрова, редко усматриваемый... На склоне одного обрыва выделялся красновато-коричневый налет между серо-свинцовыми базальтами; лишайник это или цвет породы? В 11.30 встали в 3 кабельтовых от берега на якорь. Начальник, капитан, я и ряд других лиц съехали на остров. Взорались на стену ледника для осмотра... Построили гурий, водрузили советский флаг. Р.Л.Самойлович сказал соответствующее слово.

29/ VIII. Третий день стоим у о. Генриетты. Выгрузка материалов для станции прошла успешно: в ледник вморозили полы с блоками. Стальной трос с судовой лебедки шел через блок к саням, которые передвигались по наклонной плоскости к месту выгрузки

близ строительной площадки, с каждым спуском увеличивая груды материалов. Приступили к постройке. Участвовал вместе с частью сотрудников в работах.

30/ VIII. Поставили футшток и мореограф. Экскурсия с геологами на ледовый щит. Виден о. Жаннетты и на NO от него нечто вроде земли, но подозрительной. Буйницкий и Горбунов накануне также видели в этом направлении что-то, похожее на очертания земли. Со щита спустились к берегу. Крайне живописный район. Пляж с бревнами плавника. Много столбов – останцев: сплошная готика! Красивому виду способствует окраска снега – то красноватая, то зеленоватая, – это результат присутствия разных водорослей. Замечен птичий базар.

3/IX. Утром промер радиально от корабля. Вечером прогулка с И[ваном] Д[аниловичем] Жонголовичем, М[ихаилом] М[ихайловичем] Ермолаевым и А[лександром] А[лександровичем] Кухарским к гроту ледника. Ледяной блистающий зал!»

Такие обстоятельные, с оттенком лиризма описания Николай Иванович делал редко. Обычно он подробно отмечал характер и движение льдов, произведенные работы, результаты гидрологических станций, погоду, курсы корабля. Нередко дневниковые записи ограничивались двумя-тремя словами. Например, о маршрутах «Садко» по «белому пятну» карты, по местам предполагаемого нахождения легендарной Земли Санникова, по району обнаруженных больших глубин – в дневнике упоминается коротко и лаконично. Между тем, эти маршруты наряду с гидрографическими и другими работами у островов Де Лонга имели большое значение. научные результаты третьей высокоширотной экспедиции на «Садко» оказались значительными, экспедиция собрала интереснейший материал по океанологии, геологии, физике и другим разделам науки. Один из ее участников, профессор В.Ю.Визе вспоминал, что в те дни, когда «Садко» бродил в тумане к северу от Ново-Сибирских островов, каждые пять минут измеряя эхолотом глубину моря, на судне едва ли кто-нибудь ложился спать. Не спал, конечно, и Евгений; и времени для ведения дневника у него не было.

5 сентября постройка станции на о. Генриетты (это была третья полярная станция, в постройке которой Евгений принимал участие; первая была в Маточкином шаре, вторая на о. Врангеля) была окончена, зимовщики переехали с ледокола в свой новый дом. «Садко» распрощался с ними, отсалютовал троекратными винтовочными выстрелами и гудками, и направился для обследования и картирования других островов группы Де Лонга – Жаннетты, Жохова и Беннетта.

Как много воспоминаний пробудило у Евгенова посещение о. Жохова, открытого в 1914 г. гидрографической экспедицией Северного ледовитого океана, можно угадать по записи в его дневнике 7 сентября. Между упоминаниями о высадке на остров, о многочисленных научных наблюдениях, о погоде, о встреченных зверях подчеркнуты слова: «на юго-восточному мысу сохранился гурий «Вайгача!»»

На островах Де-Лонга в 1937 г. существовала богатая фауна: на островах Жаннетты и Жохова зимовщики встречали медведей, песцов, белых куропаток. На о. Беннетта на пути от одного мыса к другому моржи даже почти «атаковали» лодку геологов. Самый любопытный, подплывший ближе других морж поплатился за это жизнью, его подстрелили.

К 10 сентября все намеченные планом научно-исследовательские работы были закончены. Экспедиции пора было возвращаться; ночи становились темнее, усилились снегопады, тяжелые льды продолжали угрожать судну (год в ледовом отношении был в море Лаптевых неблагоприятным), угля оставалось в обрез, только чтобы дойти до бухты Тикси, где можно было пополнить его запас для обратного пути. Туда «Садко» и взял курс, не прекращая на пути регулярного, через каждые 30 миль, производства глубоководных гидрологических станций.

В районе Ново-Сибирских островов «Садко» встретился с «Седовым», производившим гидрографические работы в южной части моря Лаптевых. Руководители

этих работ П.В.Орловский и В.И.Воробьев не замедлили навестить своих коллег. Оживленная вышла встреча! И садковцам и седовцам было чем похвастаться, но веселая приподнятость скоро сменилась озабоченностью: гости рассказали о трудностях проведения транспортных и товарных рейсов на трассе Северного морского пути. Уже сейчас много грузовых пароходов стоят затертыми во льдах пролива Вилькицкого и Хатангского залива.

15 сентября Евгений увидел вновь, после долгого перерыва, знакомые очертания бухты Тикси. Как сильно изменились ландшафты ее берегов, тогда таких пустынных и диких, а теперь застроенных домами и портовыми сооружениями.

Последующие три дня, пока происходила бункеровка «Садко», руководство экспедицией было занято анализом тяжелой ледовой обстановки и поисками возможности выйти из нее. В результате 19 сентября в Главное управление Северного морского пути была послана обстоятельная телеграмма, в которой указывалось, что наиболее рациональным в таком положении является срочная отправка на восток всех судов, имеющих возможность двигаться. Несмотря на то, что это было единственно правильное решение, руководство ГУСМП противилось ему, настаивая на их возвращении на запад.

Почти две недели после окончания бункеровки провел «Садко» в борьбе со льдами, в попытках, иногда безуспешных, вывести застрявшие грузовые суда. При этом не раз застревал и сам. Все эти дни Евгений заполняет дневник цифрами румбов судового курса, координат, баллов..., а с 7 по 24 октября он к нему и вовсе не притрагивался...

«24/X... Молодой лед выжимается старым по левому борту «Садко». Временами движение льда и торошенье около «Малыгина» и «Седова»...

27/X. Получена радиограмма от О.Ю.Шмидта с заданием «Красину» оказать помощь нашим судам.

29/X... Радио от Шмидта об отказе помощи «Красина». Постановка на зимовку. Начальником зимовки утвержден Р.Л.Самойлович, я – заместителем по научно-исследовательской части».

Наступила вторая зимовка Евгенова в дрейфующих, коварных льдах. Во время первой зимовки ему было 25 лет, а сейчас – на подходе уже пятый десяток. Однако и во время второй зимовки у него не иссякала жажда разносторонней работы, готовность на все откликнуться. В дневнике, после отрывочных заметок и тревожных пропусков, свидетельствующих о крайней озабоченности неувязками предзимовочного периода, вновь появились длинные обстоятельные записи. В них наряду с беспокойством за судьбу корабля, за благополучный исход плаванья, отражаются любовь к своему делу, чувство ответственности за него и, пожалуй, восхищение Арктикой, несмотря на ее беспощадность.

Только в конце зимовки в дневнике встречаются – дань времени – две-три жалобы на бытовые неудобства и нездоровье, но с обязательной концовкой: «бодрости не теряю».

Вот некоторые выдержки из дневника.

«20/XI. Чудная лунная ночь. Полярное цветное сияние. Поздно вечером ходили группой на «Седов». Он стоит в трещине, которую сжало. Сейчас тишина, а ведь место беспокойное: трещина от самой кормы представляет собою груды торосов высотой более метра.

22/XI. Ночью в 4-м часу слышал дальний треск и грохот. Утром был на лекции на «Седове», узнал, что он подвергся ночью сжатию... Интересно, что оно происходило вскоре после перемены ветра от SSW на NNO, и недавнего полнолуния.

27/XI. ...За последние дни наши «промышленники» поймали в капканы несколько песцов, одного, отгрызшего себе лапу, чтобы вырваться из капкана, убили, когда он убегал. Очередная гидрологическая станция. В 20–21 ч. тревожил шум от сжатия в районе «Седова».

5/XII. ...Случайно узнал содержание телеграммы, посланной матерью нашему молодому зимовщику: «Бодришь, сынок, самолеты летят». Надо будет прочесть лекцию,

чтобы поднять настроение экипажа. Вечером далекий гул в стороне «Малыгина». Измерили рулеткой расстояние между судами: «Садко» – «Седов» – 440 м, «Садко» – «Малыгин» – 680 м.

6/XII. Вчера вечером составил перечень всех благополучно заканчивавшихся сжатий на «Фраме» в зиму 1893–94 г. Сегодня прочел лекцию «Дрейф Фрама», отметил замечание Нансена о некоторой периодичности сжатий, об их уменьшении по мере удаления от Ново-Сибирских островов. Мы от них удаляемся.

8/XII. ...Посетил «Малыгин». Сжатие 5-го было сильным. Торосы поднимались до высоты поручней (релингов), видно много трещин, льдины напластованы в три слоя. В ночь на 6-е личный состав «Малыгина» спал не раздеваясь, приготовив мешки с необходимыми вещами. Сжатие – через 2–3 дня после новолуния. Случайный прилив?

11/XII. Около полудня возвращался с другими лекторами с лекции на «Седове» /30/. Молодая луна среди легкой облачности стояла невысоко над горизонтом. Ледяная безмолвная пустыня. Уже несколько дней лед спокоен. Не верится, что вся эта масса двигается к северу и мы с нею. Вычисление взятых высот звезд показало, что мы перевалили за 78-ю параллель. Хуже, что «Ленин» со своим караваном перешел 75-ую! Делаем график их дрейфа...

Очередная глубоководная станция. Картина – прежняя, почти полная геометрия, глубина незначительная.

Вечером слушали радио, прекрасная слышимость. Разве мы могли 22–23 года тому назад на «Таймыре» во время зимовки мечтать о подобном?

15/XII. На горизонте в полдень слабая пурпурная заря. Луна вечером и ночью уже ярко светит. Светло и красиво!

Впервые применили ледовый бур; целый месяц нажимал, чтобы добиться: то времени нет, то инструмента. Бурение заняло около 20 минут, а пешней работали бы более часу. Толщина льда нового образования 78 см. Машка (маленькая белая медведица) опять набеделокурила: погрызла магнитную палатку, залезла в компот.

17/XII. Утром узнали о появившихся в районе «Малыгина» трещинах. Вчера, совершая вечернюю прогулку по маршруту «Седов» – «Малыгин» – «Садко» при ярком лунном свете, трещин не видел. Обратил внимание на выросшие торосы в грядах близ «Малыгина», высота которых достигает 4,5 м. Слегка накренившийся «Малыгин» среди ледяных скоплений очень эффектен; думал сфотографировать его при лунном свете * [*сфотографировал 19.ххх, экспозиция 20 мил.]. Сегодня температура воздуха –30*, но дышится легко. Знаменует ли это начало холодов? Пока наши температуры выше «Фрамовских» в этом районе. Составил таблицу. Вечером – баня, а раньше была 4-го, т.е. всего 13 дней назад. Недурно!

24/XII. Днем с двумя соплатателями отправился для очередной лекции на «Седов». Прошедшие с него утром товарищи передавали, что встретили по дороге трещину, вполне проходимую. Но мы, подойдя к ней, заметили, что она растет на глазах... Через час она обратилась в полынью... Около 17 ч. «Садко» испытал несколько толчков. Послышался шум от сжатия – скрип, временами грохот, «скрежет зубовный». Треск и гул продолжался около полутора часов... Температура поднялась с –28* до 18*, ветер – 5 баллов, метель. Около 21 часа на корабле был еще толчок... Вместе с Р.Л.Самойловичем и подрывником Гордеевым я отправился к месту торосообразования. Шли гуськом, прощупывая дорогу палками..., проваливаясь в снег, пробираясь в коридорах между более крупными торосами. Наконец, добрались. Перед нами был вал из напозвших одна на другую льдин, в большинстве стоявших вертикально. Высота вала была 3–4 м и даже выше. При плохом свете (пуржило) трудно было рассмотреть «механизм» происходившего процесса: движение было почти незаметно, лишь скатывались шурша отдельные льдинки. Лед под ногами скрипел; главный шум и треск происходил, казалось, по ту сторону вала. Наш обратный путь был не легкий: спотыкались, проваливались. Я вздохнул с облегчением, когда мы выбрались на более гладкий лед и встретили вышедших к нам навстречу

Н.И.Храмцова и М.М.Ермолаева. Перед этим они ходили к небольшой трещине на NO от корабля (мы ходили на OSO и SO) и здесь наблюдали, как льдина полезла горизонтально на другую, довольно быстро: по их впечатлению – 1 м в минуту. Это ближайшее к кораблю торосообразование происходило метрах в 150–180 от «Садко» (измерено шагами). От корабля я пошел с М.М.Е. по дорожке, ведущей к «Седову». Он был заметно отнесен от нас к NW, его развернуло. Перед этим мы наблюдали его левый борт, теперь он стоял к нам кормою. В его стороне были слышны крики, шел, по-видимому, «аврал»...

На «Садко» опасность от сжатия появилась впервые. В связи с этим, не показывая друг другу смущения, начали проверять готовность к случайностям: закрыли горловины, опустили клинкетные двери, научные работники сложили материалы в связки и портфели. Около 23 ч. гул начал стихать. Легли не раздеваясь.

29/XII. получил телеграмму от ребят. Рад, что дома все здоровы. Видел результаты титрования последней полусуточной станции, показавшие скачок (два слоя). Интересно! Хотелось бы сделать суточную станцию, но это затрудняется ограниченностью керосина, свечей... Вся надежда на ветряк, который строится... Тогда можно будет дальше работать... И видеть во время обеда, что кладешь в рот... На «Малыгине» ветряк построен и при достаточной силе ветра у малыгинцев горит электричество. Машка опять поломала гидрологический домик, который вчера чинили после ее игривых нападений... Она ласковый и забавный зверь, но для научных работ настоящий «бич божий».

Утром в капкан попался белый песец (9-й на зимовке). Как далеко проникает песец! Ведь до Ново-Сибирских островов 240 км. Или есть еще земля?

Сегодня сделан полный магнитный пункт.

31/XII. Утром наблюдались подвижки льда а районе ледяного барьера, отделяющего нас и «Малыгин» от «Седова». Около 3 часов началось сжатие. Команда «Седова» под «Дубинушку» перетаскивает с места сжатия выгруженные на лед катера и шлюпки. У нас спокойно. ветра нет. Полностью видно действие близкого к сизигии прилива.

На «Садко» полным ходом идут приготовления к встрече Нового года. В 22 часа состоялось заседание, после которого все вышли на лед, организовали шествие с факелами, пустили в воздух несколько ракет. В 12 ч. сели за стол всем экипажем. На столах слоеные пироги, ветчина, шпроты, вино. Посредине кают-компании красовалась елка (по таймырскому образцу), – флажки, цепи, звездочки, маленькие парафиновые свечки украшали ее. Перед каждым прибором лежало по подарку с шуточной надписью. Я получил бумажный «комод» с обозначением ящиков – «для очков», «для рукавиц» и т.д. и общей вывеской «для рассеянных». Ясный намек. Сколько труда, изобретательности и находчивости было потрачено нашими товарищами, чтобы доставить всем удовольствие! После ужина состоялся вечер самодеятельности...

3/I. Утром были на занятиях на «Седове». К его левому борту вплотную, вровень с палубой, подошел торосистый вал. Совершив на него «восхождение», мы поднялись на корабль. Около 12 ч. между валом и судном образовалась трещина, шириною около метра. Мои спутники, перескочив через нее, спешно покинули судно. Я задержался и опоздал – трещина стала расширяться, на борт у кормы стал давить лед. Через час сжатие стало ослабевать, и я покинул судно. Сегодня обсуждали план научно-исследовательских работ...

Около 19 ч. «Седова» вновь стало жать. Возле него на льду появились факелы, вызывающие нас на помощь. Отправилось 30 человек (с научными работниками). Садковцы вместе с седовцами и малыгинцами перетаскивали шлюпки, катера и аварийные запасы, готовили скважины для взрывов. Корабль еще больше накренило на левый берег. К счастью после 20 часов сжатие прекратилось.

11/I. У песцового капкана – в 1 км к югу от «Садко» съедена приманка и обнаружены следы двух медведей. Будем ходить на «Седов» читать лекции с винтовкой.

Утром подробно рассматривали (описывали) монолиты (глыбы) льды. Интересна слоистость: небольшой (3 см) слой фирнового льда.

Пришло радио с «Ленина» (в ответ на мой запрос). У них проводят наблюдения в фанерном домике с деревянным полом, «летучей мышью», камельком; приборы не обмерзают. А у нас получить 100 г керосина для научных работ – событие. Деревяшки не только для домика, но даже для тамбуров – чтобы отеплить жилые помещения – не хватало. Малоутешительны координаты «Ленина» и его каравана. Их определенно вынесло в так называемое «открытое море». Наблюдаются сжатия... Тяжел для нас их дрейф. Это – драма.

Сегодня ветер опять SSW, 3–4 балла. Нас стало сравнительно быстро нести на NNO.

Несмотря на несильный ветер, работает ветряк; приятно. Утомляет ходьба по помещениям в темноте. Благодаря лампочке быстро кончил заметку в «Зимовочный сборник», выпускаемый малыгинцами.

Днем наладили самописец к электро-термометрам. Перед сном гулял вокруг корабля. Льды, озаренные лунным сиянием, стоят словно зачарованные. В фиолетовой дымке на горизонте какая-то таинственность.

15/I. Ходил на «Седов» читать лекцию. Путь доступен, хотя молодой лед на полынье между нашими кораблями скрипит под ногами и вспучивается, а метрах в 300 от нас – торосит. Обратно шел с помполитом Гавриленя. Услышали вдали лай попавшего в капкан песка. Увидя нас, он перестал лаять и терпеливо ждал нашего прихода, определенно веря, что мы ему несем освобождение. Мы переглянулись и выпустили песка.

22/I. В 11.30 на западной половине небосклона появилась редкая форма полярного сияния: багрово-красное облако, то тускневшее, то разгоравшееся, словно дерево, от грандиозного пожара. Местами его пронизывали яркие лучи. Оно погасло около 18 часов.

За минувшие сутки дрейф стал затихать.

Вечером измерили температуру и влажность в каютах. В моей каюте влажность 80% (макс. – 82%, мин. – 69%). Температура – на палубе (т.е. на полу) – -0° – $+3^{\circ}$, на уровне стола – $+2^{\circ}$ и $+7^{\circ}$. Особенно мучительна постоянная сырость. Противно ложиться во влажную постель, противно утром надевать непросохшую одежду.

25/I. «Рабочий» (один из пароходов каравана «Ленина») попал в сжатие и погиб. Видел телеграмму о переброске 35 человек экипажа «Рабочего» на «Ленин». Гибель произошла 22/I. Пока лед был сжат, корабль держался на плаву, как только лед разошелся, вода хлынула внутрь корпуса и судно стало погружаться. Люди все целы. Тревожит дальнейшее. Вчера всю ночь бушевал ветер, скорость его достигала 9 баллов. Метет вовсю, температура $-24,5^{\circ}$. Дрейф на NO, временами до 1,4 мили в час. Унесет опять порядочно, а отсюда все выводы, вплоть до самолетных. Перевалили вновь на 78° . Сегодня ясно и светло, видны свежие полыньи с клубами тумана над ними. Когда было темно, мы многого не видели, наши шутят: «спокойнее было».

Кажется, я не приводил распорядок дня.

8 ч. пробуждение.

8.30 – 9 ч. – прогулка.

9 ч. – 10 ч. – чай.

10 – 12.30 – работа, занятия.

13 ч. – обед (чай контрабандой).

17.30 – ужин.

22.30 – отход ко сну.»

В начале января из Главного Управления Северного морского пути было получено предписание подыскивать площадки, пригодные для аэродромов, а с наступлением светлого времени приступить к их сооружению, так как в конце февраля предполагается послать к зимующим судам самолеты для снятия части научных работников и экипажа.

В февральских и последующих записях дневника Евгенова все больше и больше внимания уделяется устройству аэродромов, их беспрестанному разрушению из-за возникающих трещин и торосообразований, тяжелым работам по их восстановлению или постройке новых. На всех этих работах непременно присутствовала Машка.

«Общественное животное!» – смеялись матросы. Но научным работникам впору было не смеяться, а плакать. Так, например, с большим трудом зимовщикам удалось вморозить электротермометр. Машка с интересом наблюдала за действиями людей, но как только они ушли, сразу же откопала и термометр, и провод. В тот же день она разгромила (не в первый раз) магнитный снежный домик. Обнаруживший это магнитолог вбежал в кают-компанию, где происходило очередное научное совещание, с громким возгласом:

– Ее надо пристрелить!

Все поняли, к кому это относится, и некоторые с ним согласились. Однако нашлись и заступники, и общее мнение сводилось к тому, что медвежки проказы ничтожны по сравнению с помехами, чинимыми природой. Вспомнили и о бытовых неудобствах, снижавших продуктивность научных работ: холоде, сырости и, часто, темноте в каютах и лабораториях. Лишь в «салоне» (кают-компания) работать было легче, особенно если удавалось занять место поближе к камельку и к лампе. Евгенову, видимо, это редко удавалось, так как в дневнике он отмечает, что и «при неудавшихся попытках отогреться в салоне он все же старался не прекращать работу: зимовка не должна пройти даром».

До последних апрельских дневниковых записей Евгенов не перестает отмечать результаты многочисленных научных работ, которые велись на судне.

Большое удовлетворение получал Николай Иванович и от лекций, которые он читал студентам на «Седове», – во всяком случае, тяжесть дороги его никогда не останавливала, и от занятий с кружком штурманов. Все же упоминания об усталости появляются чаще: «возраст, видимо, сказывается»; «после посещения аэродрома – правда, дорога в 7 км не асфальтированная, – вынужден был сидеть несколько минут, не вставая»... и тут же добавляет: «но бодрости не теряю».

Подтверждением того, что он не потерял бодрости, может служить такая запись:

«15/II. Сегодня в 12 ч. 20 м. Показалось солнце. Со льда был виден его верхний край, с палубы – более четверти диска, а с мостика – половина. Капитан с бочки уверял, что видит $\frac{3}{4}$ диска. Очень было приятно повидать вновь солнышко. А ведь далеко не всегда удается полярникам видеть солнце в первый день его появления. То пурга, то облачность. Как хороши были мягкие, нежно-алые зори перед восходом солнца. Так хорошо бы уметь их запечатлеть...»

Наряду с радостным событием у нас произошло и неприятное. Около 10 ч. началось энергичное сжатие в полынье, окаймляющей аэродром: образовался вал. К вечеру ходил с другими посмотреть на создавшуюся обстановку. Глядя на выросшие на аэродроме торосы я подумал, что не то что самолету, но и кораблю здесь бы не поздоровилось».

Весь март прошел на «Садко» в борьбе за аэродромы, льды вокруг ледокольных пароходов были в непрерывном движении: сжатие, трещины, торосообразование, сжатие, трещины, торосообразование... Но не прекращались научные работы: прослушав курс лекций, сдавали зачеты студенты. Не забывали зимовщики и о развлечениях: в дневнике упоминаются торжества на льду по случаю встречи солнца, о вечерах памяти Н.А.Некрасова и Шота Руставели, о праздновании международного женского дня.

Однако напряжение в ожидании обещанных самолетов нарастает: «В связи с задержкой самолетов некоторые впадают в депрессию. Приходится подбадривать», – пишет Евгенов в конце марта. После появления трещины на аэродроме кое-кто бурчал: «вот и дождался Алексеев (начальником воздушной экспедиции по оказанию помощи дрейфующим судам был давний знакомый Николая Ивановича, герой Советского Союза Анатолий Дмитриевич Алексеев), прособирается еще – не того дождется». Конечно, люди устали, но бодрости терять нельзя: надо будет поговорить... вешают нос из-за ухудшения погоды. Всем объясню, что погода еще будет хорошей, дело не в ней, а в состоянии льда».

С жадностью выслушивались московские последние известия, в которых, – нет-нет, да и появлялись сообщения о движении самолетов Алексева, вызывавшие горячие обсуждения зимовщиков.

18 марта радио приняло одновременно две приятные новости: с «Ленина» снята последняя партия эвакуируемых (всего за три полета вывезли 77 человек), а самолеты Алексеева прибыли в Тикси. Скверная погода задержала их там почти на две недели. Только утром 3 апреля было получено долгожданное сообщение об их старте, а через несколько часов с борта самолета Алексеев весело радировал: «Чешем прямо на вас».

Еще до получения этой телеграммы около 90 человек, подготовившихся к эвакуации, и несколько десятков провожающих (здесь же, разумеется, и Машка, которая видя что-то необычное, то и дело принималась реветь) окружили аэродром. Около 14 ч. 30 м. в воздухе показались красные самолеты... Несмотря на героические усилия зимовщиков сохранить аэродром в надлежащем порядке, на нем оказался дефект. Самолет Алексеева, снизившийся первым, избежал повреждений, но у самолета летчика Орлова при приземлении поломалась лыжа. Из-за этой поломки и маленькой неисправности одного из моторов самолета Алексеева (то и другое было быстро, но, видимо, не вполне надежно исправлено) Алексеев решил взять с собой лишь 25 человек, а за остальными «быстренько прилететь».

Это «быстренько» растянулось из-за погоды еще на две недели. 14 долгих томительных дней ожидания и тяжелых работ на аэродромах, и конечно, регулярных научных наблюдений.

18 апреля, во второй группе эвакуируемых Евгенов покинул «Садко» и вылетел навстречу новым испытаниям.

Заключение

И вот 1948 год. Николаю Ивановичу Евгенову исполнилось 60 лет. Он профессор, заведует кафедрой океанологии в Ленинградском гидрометеорологическом институте, одновременно сотрудничая в Ленинградском отделении Государственного океанографического института. Оба учреждения достойно отметили юбилей ученого. Николай Иванович получил много теплых поздравлений и приветствий, среди которых особенно дороги были ему письма старых друзей и товарищей по прежним экспедициям.

Один из них, помнивший молодого Евгенова, стремительно быстрого, инициативного, полного неисчерпаемой энергии, отличавшегося разносторонними интересами, как-то в письме спросил: «...что, наверное «укатали сивку крутые горки?» В какой-то мере на этот вопрос приходилось ответить положительно. Действительно, к концу 40-х годов Николай Иванович утратил былую подвижность (он хромал и ходил, тяжело опираясь на палку), потерял способность восстанавливать силы кратковременным сном. Но он сохранил главное: глубокую преданность своему делу и широту научных интересов. Эта его неумная тяга к кипучей деятельности и заставляла совмещать большую педагогическую работу с научной.

Однако здоровье Николая Ивановича ухудшалось, продолжать педагогическую деятельность было трудно, и летом 1951 года он окончательно перешел работать старшим научным сотрудником в Ленинградское отделение Океанографического института. Здесь он принимал участие в выполнении больших научных работ, результаты которых потом обобщил в своих статьях и книгах, выдержавших несколько изданий и переведенных на иностранные языки.

В эти годы Николай Иванович занимался классификацией льдов и подготовил к печати «Альбом ледовых образование на морях» /32/, подводил итоги достижений отечественной океанографии /33/, написал книгу «Морские течения» /34/ и воспоминание о Мессинском землетрясении /35/. С особым увлечением и энергией отдавался Н.И.Евгенов подготовке к публикации научных результатов Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана на судах «Таймыр» и «Вайгач». Кроме того, он активно участвовал в выпуске второго издания Большой Советской Энциклопедии, подготавливая статьи для нее. Н.И.Евгенов является автором статей о Норденшельде, Санникове, Пири, Свердруп и др.

«Неисчислимы заслуги Евгенова в областях географии, гидрографии, океанографии, ледоведении, аэрологии, в исследованиях арктических морей, в развитии мореплавания и освоения Северного морского пути. Поддается учету только его научное наследие; в списке его печатных трудов насчитывается 130 названий. В числе их мы видим: пособия для плавания – лоции и атлас реки Лены, альбомы ледовых образований, множество статей по отдельным вопросам...» – писал Я.Я.Гаккель /36/. За большие научные заслуги перед географической наукой Ученый совет Географического общества СССР избрал в 1962 году Евгенова почетным членом этого Общества.

Состояние здоровья вынудило Николая Ивановича оставить работу в 1961 году. тепло и сердечно провожали его товарищи. Письма, адреса, речи...

«Дорогой НИ!

Мы, бывшие матросы, ваши соплаватели на «Таймыре» и «Вайгаче» в Северном ледовитом океане, глубоко сожалеем, что не имеем возможности лично приветствовать Вас на чествовании в связи с Вашим уходом на пенсию. Прошли долгие годы с того времени, когда наши «Таймыр» и «Вайгач», храня традиции русских военных моряков и умножая славу русского военно-морского флота, внесли и свой посильный труд в исследование Арктики и Великого Северного морского пути.

Мы бережно храним в памяти события тех далеких, незабываемых дней, когда «Таймыр» и «Вайгач», зачастую в невероятно трудных условиях совершали свои

экспедиции. О значимости их говорят отзывы таких людей, как Р.Амундсен..., академик В.А.Обручаев..., Г.А.Ушаков... Когда нам изредка случается встречаться, мы вспоминаем те далекие дни и всегда с большой любовью и неизменной теплотой говорим о Вас не только потому, что Вы были одним из деятельных участников экспедиции..., а потому, что Вы для нас, матросов военных кораблей, были представителем той части прогрессивного начальства, которое под грубой «робой» матроса видело человека.

В день, когда Ваши коллеги чествуют Вас как старейшего ученого и выдающегося полярного исследователя, мы шлем Вам свои лучшие пожелания доброго здоровья, сил, бодрости и душевного покоя на долгие, долгие годы!» – Так писали в декабре 1961 года «таймырцы и вайгачцы» Евгенову.

При всех преувеличениях, обычных для юбилейных адресов, исчерпывающе и очень достоверно охарактеризовали личные качества Николая Ивановича его сослуживцы, сотрудники ЛО ГОИНа в своем адресе:

«...Мы не знаем другого, кто так покорял бы сердца всех своим истинно дружеским расположением ко всем людям, без малейшего различия их возраста и положения; своей неизменной готовностью каждому помочь; своей доступностью и добротой; своим постоянным желанием оправдать и извинить чужие недостатки; своей редкой чуткостью и приветливостью».