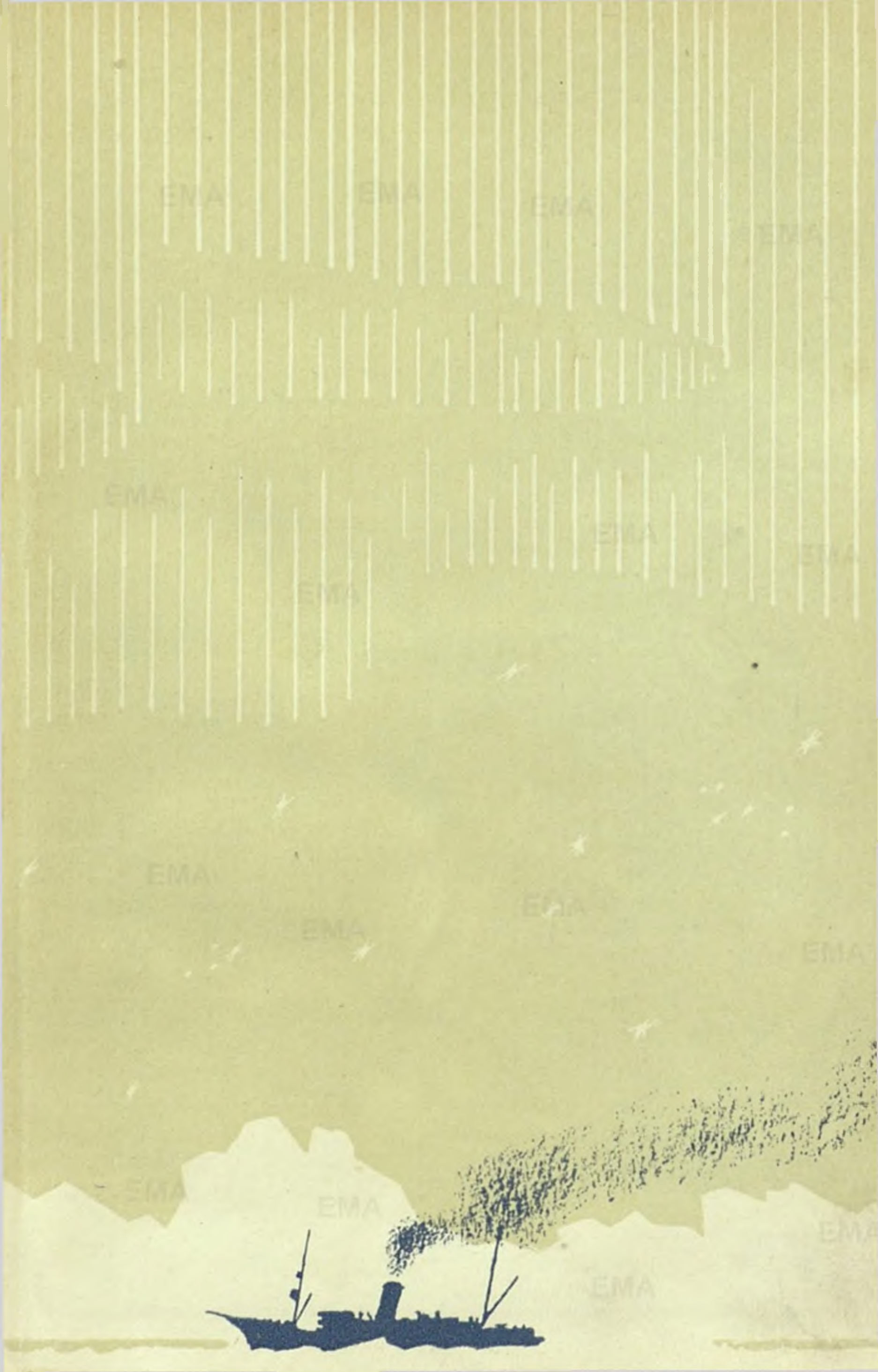


ВЛАДИВОСТОК-МУРМАНСК

НА



« Л И Т К Е »



EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

EMA

Отв. редактор *М. М. Смирнов*

Тех. редактор *Л. Г. Леваневская*

Сдано в набор 2 января 1936 г.

Подписано к печати 20 марта 1936 г.

Бум. 82×110. 131 000 тип. зн. в 1 бум. л. 2⁷/₁₆ бум. л. 9³/₄ п. л. 8 авт. л.

Тираж. 10 000 экз. Изд. № 29. Заказ № 38. Ленгорлит № 6798.

Типография „Коминтерн“ и школа ФЗУ им. КИМ'а, Ленинград, Красная ул., 1.

36-3
512

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

В

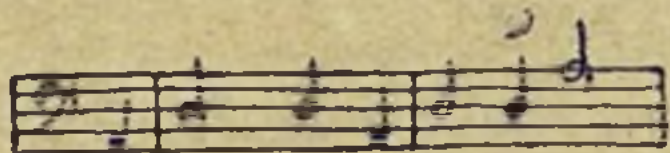
В. Ю. В И З Е

ВЛАДИВОСТОК—МУРМАНСК
НА „ЛИТКЕ“



ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ · ЛЕНИНГРАД · 1936

1. В ПОХОД



*Рихард Вагнер,
«Моряк-скиталец».*

В начале мая 1934 года мне позвонил из Москвы один из сотрудников Главного управления Северного морского пути: «Какие у вас планы на лето, Владимир Юльевич?» У меня был вполне определенный план, принятый еще осенью, — сделать «передышку» и провести летние месяцы не во льдах, а под жарким небом юга. Шесть лет подряд я плавал в полярных морях, не пользуясь отпуском, и настоящего лета не видел уже давно. «Я собираюсь поехать на юг», ответил я сотруднику из Главсевморпути. Этого ответа тот, повидимому, не ожидал, предполагая, что я безнадежно захвачен «арктическим микробом». «Знаете ли вы план наших экспедиционных работ?» — продолжал голос в телефоне.

Да, план мне был, конечно, известен. Широко задуманный, прекрасный план. Из Мурманска в Лену должна была отправиться транспортная экспедиция в составе трех грузовых пароходов и одного ледокола; «Седов» должен был заняться научно-исследовательскими работами в северной части Карского моря; «Садко» направлялся на Северную Землю, «Русанов» — в бухту Прончищевой, «Сибиряков» — к мысу Челюскина; отдельная экспедиция должна была работать в Карских Воротах; для гидрографических работ в море Лаптевых предназначалась шхуна «Темп»; наконец, большие морские операции предвиделись на крайнем востоке Советской Арктики. Слов нет, соблазнительного много, и случаев продолжить и углубить научные работы в Арктике представлялось сколько угодно, но я твердо решил на этот раз изменить Северу.

«Тот план, который вы знаете, теперь расширен», не унимался телефон. — «Состоится еще одна большая экспедиция: ледорез «Литке» должен пройти в одну навигацию из Владивостока в Мурманск». Чорт побери, это было для меня новостью! «Интересует ли вас эта экспедиция?» — в голосе спрашивающего мне почудилась ирония. Я не хотел показать, что эта новая экспедиция, план которой возник, очевидно, совсем недавно, в корне меняла все мои личные предположения на лето, а потому, придав голосу насколько возможно равнодушную интонацию, отвечал: «Конечно, то, что вы сообщили мне о «Литке», очень интересно. Я прошу 24 часа на размышление и затем дам вам ответ, приму ли участие в экспедиции или нет». Я говорил явную неправду, потому что никаких 24 часов мне не нужно было. Еще прежде, чем положил телефонную трубку, решение было принято: еду! Пальмы, кипарисы e tutti quanti мы отложим на следующий год. Сдав позицию, я почувствовал себя свежим и бодрым, будто только что вышел из холодной ванны. Мною сразу овладела какая-то особенная жажда деятельности, знакомая всякому полярнику, засидевшемуся в городе.

Было только немного неприятно идти домой, где я должен был разочаровать свою жену, уже готовившуюся к совместной поездке на юг. Против ожидания она приняла новость спокойно и только с грустью сказала: «Я это знала и ни минуты не сомневалась в том, что ты все-таки поедешь в Арктику». (На этот раз она знала, несомненно, больше, чем я. Добрый друг, с тобой легко прожить жизнь...)

Двадцать седьмого мая экспедиция на «Литке» была окончательно утверждена правительством, и через девять дней я уже прощался со своими друзьями на перроне Московского вокзала. Невеселенькое это дело — прощание, и жене моей часто приходилось проделывать эту неприятную процедуру. Всегда она держалась героем, но на этот раз не могла удержаться от слез.

Затем следуют десять томительных дней в душном вагоне сибирского экспресса. Захваченные мною два

тома Аристофана и случайно оказавшийся в вагоне-ресторане небольшой запас напареули несколько скрашивают это время. Я пользуюсь им, чтобы ближе познакомиться с некоторыми из моих будущих спутников по «Литке». В одном купе со мною едет начальник экспедиции Дмитрий Сергеевич Дуплицкий. Научная группа экспедиции, организованная Арктическим институтом, находится в экспрессе в полном составе. Она невелика — всего только пять человек, что составляет 7% от общего числа будущего населения «Литке». Это немного, но, принимая во внимание, что наша экспедиция не является чисто научно-исследовательской, преследуя в основном оперативные цели, и что научные работы могут быть поставлены только попутно, численный состав ученой группы достаточен. Лично хорошо знал я только одного из этой группы — Всеволода Александровича Березкина, гидролога и доцента Военно-морской академии. Не без труда удалось отвоевать для нашей экспедиции этого самоотверженного работника науки и в настоящем смысле слова энтузиаста своего дела. Впервые мне пришлось встретиться с В. А. Березкиным в 1923 году, во время экспедиции на «Малыгине» по постройке обсерватории в Маточкином Шаре. В то время он был еще начинающим гидрологом, но горячая любовь и преданность своему делу уже тогда выделяли его. Не имея на Новой Земле в своем распоряжении подходящих пловучих средств, В. А. Березкин нередко пускался в море на шлюпке, на которой работал один в течение целых суток, а иногда и дольше. Бывали случаи, что увлекшегося работой гидролога заставлял шторм, и он едва-едва спасался. Я был очень рад видеть Всеволода Александровича на «Литке», высоко ценя его как научного работника и надеясь, что полярное плавание в сравнительно комфортабельных условиях укрепит его несколько подорванное здоровье. Сам он радовался своему участию в экспедиции, пожалуй, еще больше.

Был в научной группе еще другой энтузиаст — гидролог Вениамин Григорьевич Богоров. Несмотря на свою молодость, он имел уже солидный экспедицион-

ный стаж, полученный, главным образом, на судах Океанографического института. В 1929 году он участвовал в плавании на «Литке» из Черного моря во Владивосток и хорошо знал корабль, который на несколько месяцев должен был стать нам домом. Настроение Богорова было неизменно восторженное, и глаза его загорались ярким блеском, когда мы начинали беседу о нашем будущем на «Литке».

В некоторой степени противоположностью Богорову являлся наш метеоролог и «жрец погоды» Константин Антонович Радвиллович. Он тоже молод, но обладает выдержкой и невозмутимым спокойствием закаленного в жизненных боях борца. Чрезвычайно корректный, он умеет остро и ядовито шутить. Едет он в одном купе с каким-то незнакомцем и редко выходит оттуда. Пассажиры нашего вагона прозвали его отшельником. Радвиллович — уже настоящий полярник. Впервые я увидел его в 1932 году, во время встречи «Сибирякова» и «Литке» у устья Колымы. Ледорез, на котором Радвиллович работал в качестве синоптика, зазимовал тогда в Чаунской губе. Условия зимовки были довольно суровы, но Константин Антонович перенес ее с легкостью. В этом, несколько болезненном с виду, человеке таилась большая нравственная сила и много энергии.

Метеоролог охотно рассказывал нам о своей зимовке в Чаунской губе, и из этих рассказов я вынес впечатление, что год, проведенный во льдах Чукотского побережья, Константин Антонович считает за один из лучших в своей жизни. Из северо-восточной экспедиции Радвиллович вернулся в Москву только зимой 1934 года. Пробыв дома всего лишь несколько месяцев, он, не колеблясь, принял предложение снова идти в полярное плавание на родном для него «Литке». Видимо, Арктика задела за живое и этого невозмутимого, казавшегося иногда почти каменным, человека.

Четвертым в нашей группе был профессор химии Николай Викторович Кондырев. Арктика была для него новой, но с морем он был хорошо знаком, как большой любитель и знаток парусного спорта и участ-

ник нескольких морских экспедиций. Человек высокой эрудиции, чрезвычайно общительный и располагающий к себе, профессор Кондырев сделался на «Литке» душой нашего общества. «Заседания» научных работников, неизменно происходившие в каюте Николая Викторовича и затягивавшиеся подчас до поздней ночи, вероятно, для всех нас останутся одним из лучших воспоминаний о плавании.

Пятым был автор этих строк, на которого было возложено руководство научной частью экспедиции.

Во время переезда во Владивосток мы в наших разговорах часто касались научного оборудования, которое было отправлено из Ленинграда багажом. Это стоило больше тысячи рублей. Уплата такой суммы не доставила нам особого удовольствия, но зато мы чувствовали уверенность, что необходимые инструменты и материалы придут во Владивосток во-время. Однако, после бесед с ехавшим в нашем же поезде профессором С. В. Обручевым, имевшим большой опыт в деле организации дальневосточных экспедиций из центра, эта уверенность быстро сменилась беспокойством. Багаж, если за ним постоянно не следит недремлющее око специального проводника, по словам Обручева, идет от Москвы до Владивостока в среднем около месяца, нередко дольше. После столь утешительной информации мы стали гадать, что из приборов можно будет получить заимообразно в научных учреждениях Владивостока. Так как мы были оптимисты и, кроме того, крепко верили в любезность наших владивостокских товарищей, то пришли к выводу, что несвоевременное прибытие багажа не может сорвать нашей работы.

Из других участников экспедиции с нами ехали Н. Б. Рихтер, зачисленный на должность корабельного инженера, и врач Б. А. Угаров. Рихтер с утра до вечера заводил патефон, к которому, казалось, имелся неисчерпаемый запас пластинок. Когда мы подъезжали к Иркутску и из купе Рихтера доносился все тот же неизменный хрип патефона, меня охватила дрожь при мысли, что этот милый инструмент будет взят на борт «Литке».

Доктора Угарова редко можно было видеть в купе, он предпочитал вагон-ресторан. Вероятно, он не особенно верил в продовольственное снабжение нашей экспедиции и решил наесться «про запас». Четыре бифштекса по-гамбургски — таков был его стандартный дневной репертуар.

...Наконец мы и во Владивостоке. Здесь нас встречает заместитель начальника экспедиции Б. А. Бронштейн, на которого была возложена подготовка экспедиции во Владивостоке. Бронштейн снаряжает, впрочем, не одного только «Литке», но и все многочисленные зимовочные партии, отправляющиеся в восточную Арктику из Владивостока. Вид у него усталый, и весь он какой-то суматошный. По плану, «Литке» должен был выйти в море 20 июня, т. е. через четыре дня после нашего прибытия во Владивосток. Но уже с первых слов становится ясным, что об этом не может быть и речи. Из многочисленных экспедиционных грузов, отправленных из Москвы, до Владивостока докатились только немногие. Большая часть находится еще на колесах, где-то западнее Иркутска. Если мы будем ожидать прибытия этих грузов, то безусловно выйдем в море слишком поздно, и поход «Литке» будет сорван. Для нашей экспедиции, которой предстоит пройти Ледовитым морем 3500 миль, сроки — все. Старинное выражение «упущение времени смерти подобно» как нельзя более подходит к нашей экспедиции, да и вообще ко всем операциям, выполняемым в Арктике в течение короткого полярного лета. У нас нет другого выхода, как произвести снабжение экспедиции частично за счет местных ресурсов. Для того, чтобы выяснить возможность, мы немедленно начинаем объезжать владивостокские государственные учреждения и общественные организации. Отношение к нам всюду исключительно предупредительное, и общественность Владивостока идет нам навстречу, чем только может. Чувствуется, что успех нашей экспедиции здесь всем не менее дорог, чем нам самим. На сердце делается легче, и снова крепнет уверенность, что мы сумеем выйти в море своевременно.



Научный состав экспедиции. Слева направо: В. А. Березкин, Н. В. Кондырев, В. Ю. Визе, К. А. Радвиллович, В. Г. Богоров.

Отправленное багажом научное оборудование, как правильно предвидел профессор Обручев, во Владивосток не прибыло. В. А. Березкин немедленно принялся за розыски всего необходимого в учреждениях Владивостока. Благодаря исключительно дружественной поддержке, оказанной экспедиции Убеко¹ Дальнего Востока, выполнение программы научных работ, в случае неприбытия багажа, было обеспечено.

В первый же день пребывания во Владивостоке мы пошли осматривать наш корабль. Он только недавно прибыл из Японии, где наспех залечивались полученные во время похода на Колыму тяжелые раны. Еще тогда, когда мы находились на пути во Владивосток, до нас стали доходить слухи о недоброкачественности

¹ Управление по обеспечению безопасности кораблевождения.

выполненного в Японии ремонта. Осматривая теперь корабль, мы, к сожалению, могли убедиться в правильности этих слухов. Клепка была сделана чрезвычайно небрежно, и «Литке» заметно слезился уже здесь, стоя в порту; котлы текли, машина была не в порядке. Больше всего меня беспокоил форштевень, так как от крепости его всецело зависела активность корабля во льду. На форштевень, получивший трещины еще во время Колымской экспедиции, был теперь насажен замок, и определить состояние форштевня под этим замком мы не могли. Капитан «Литке» Николай Михайлович Николаев и старший механик Савва Иванович Пирожков, учитывая все дефекты ремонта, считали, однако, возможным кое-что исправить еще в порту, кое-что в пути. «Хотя ремонт выполнен недобросовестно, корабль все же будет в таком состоянии, что с возложенной на него задачей справится», — таково было их авторитетное мнение.

А задача на «Литке» была возложена большая и ответственная. Основной целью экспедиции был проход Северным морским путем из Владивостока в Мурманск в течение одного навигационного сезона. Как известно, первое сквозное плавание Северным морским путем в течение одного лета было выполнено «Сибиряковым» в 1932 году. Историческое плавание этого корабля из Архангельска в Тихий океан в корне разрушило тот пессимистический взгляд, который до того господствовал в вопросе о возможности практического использования Северного морского пути. «По всему Ледовитому морю, омывающему северные берега СССР, от Атлантического океана до Тихого, может и должно быть установлено судоходство» — вот вывод, сделанный из похода «Сибирякова». Освоение Северного морского пути было признано партией и правительством задачей исключительно большого экономического и политического значения, для выполнения каковой, уже через несколько месяцев после окончания сибиряковской экспедиции, было учреждено Главное управление Северного морского пути. Это управление организовало в следующем после похода «Сибирякова» году новую экспедицию, которая должна была

пройти из Атлантического океана в Тихий. На этот раз было выбрано неледокольное грузовое судно, имевшее некоторые специальные крепления, — «Челюскин». Плавание этого корабля, закончившееся его гибелью, а также спасение оставшегося на льду экипажа судна летчиками, героями Советского Союза, еще у всех в памяти. Причиной гибели «Челюскина» явилось то, что его не мог сопровождать мощный ледокол («Красин»), как это предусматривалось планом экспедиции. Поэтому катастрофа, происшедшая в феврале 1934 года в Чукотском море, ни в какой степени не могла поколебать уверенности в правильности сделанного из плавания «Сибирякова» вывода о безусловной возможности и необходимости освоения Северного морского пути. Работы в этом направлении продолжались и после гибели «Челюскина», и экспедиция на «Литке» должна была занять в этих работах видное место.

Помимо сквозного плавания из Тихого океана в Атлантический в одну навигацию, на «Литке» были возложены еще попутные оперативные задания. Он должен был высвободить из льдов пароходы так называемой Первой Ленской экспедиции («Товарищ Сталин», «Володарский» и «Правда»), зазимовавшие осенью 1933 года у островов «Комсомольской Правды» (у северо-восточного побережья Таймырского полуострова). Кроме того, «Литке» поручалось оказать помощь в проводке судов Второй Ленской экспедиции, которые летом 1934 года должны были совершить рейс из Мурманска в устье Лены и обратно; в случае, если ледокол «Ермак» пришлось бы оставить для обслуживания Карской операции, проводка Второй Ленской экспедиции должна была полностью лечь на «Литке».

Несмотря на сложность стоявших перед «Литке» заданий, никто из нас не сомневался в том, что экспедиция эти задания выполнит. Лично я был в этом твердо убежден. Такую уверенность давали мне прекрасные качества нашего судна, сравнительно благоприятный ледовый прогноз для Северного морского пути на навигацию 1934 года и возможность

использовать ценный опыт «Сибирякова», в плавании которого мне пришлось участвовать, руководя и там научной частью экспедиции. Наконец, и направление нашего пути — с востока на запад — давало нам также некоторое преимущество перед экспедицией «Сибирякова», прошедшей Северный морской путь, как известно, с запада на восток. Дело в том, что, идя с востока на запад, прохождение Чукотского моря — одного из наиболее тяжелых в ледовом отношении участков Северного морского пути — приходится на первую половину навигационного сезона. А это время года является здесь более благоприятным в отношении режима ветров, нежели вторая половина навигационного сезона, когда заметно учащаются N-ые и NW-ые ветры, прижимающие лед к северным берегам Чукотского полуострова и нередко делающие проход судов под берегом невозможным. Следующая табличка, составленная на основании шестилетних наблюдений на острове Врангеля и показывающая повторяемость ветров в процентах, иллюстрирует указанную особенность ветрового режима в Чукотском море:

Процентное распределение ветров на острове Врангеля

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Штиль
Май	16	20	12	5	3	5	7	4	28
Июнь	15	16	17	7	8	8	6	4	23
Июль	6	11	26	7	6	14	6	4	20
Август	7	16	16	2	5	16	12	6	20
Сентябрь	15	14	9	4	4	14	12	10	18
Октябрь	18	12	9	4	4	7	12	17	17

Для Чукотского побережья, вдоль которого по преимуществу происходят плавания между Беринговым проливом и Колымой, прижимными ветрами, т. е. ветрами, пригоняющими лед к берегу, являются ветры с NW, N и NE, а отжимными — ветры с SE, S и SW.¹ Если мы для острова Врангеля вычислим повторяемость ветров для этих двух групп, то будем иметь:

¹ Необходимо учитывать, что льды, движущиеся под влиянием ветра, отклоняются от направления ветра на 30°—40° вправо (в северном полушарии).

	Прижим- ные ветры (%)	Отжимные ветры (%)	Отношение при- жимных ветров к отжимным
Май	40	13	3.1
Июнь	35	18	1.9
Июль	21	27	0.8
Август	29	23	1.9
Сентябрь	39	22	1.3
Октябрь	47	15	3.1

Из последней таблички можно ясно видеть, что для судоходства у северных берегов Чукотки наиболее благоприятным в отношении ветрового режима является июль, когда повторяемость прижимных ветров достигает своего минимума, а отжимных — максимума. В августе ветровые условия становятся уже менее благоприятными, и еще неблагоприятнее они в сентябре и октябре.

Аналогичные данные, вычисленные для селения Уэлен у Берингова пролива, на основании 3—5 лет наблюдений,¹ приводят к тому же выводу, что и наблюдения на острове Врангеля.

Процентное распределение ветров на Уэлене

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Штиль
Май	29	12	6	1	16	5	1	14	16
Июнь	30	14	4	1	16	9	1	10	15
Июль	11	13	4	1	32	14	1	8	16
Август	13	12	4	2	22	10	4	13	20
Сентябрь	22	13	5	0	15	5	3	23	14
Октябрь	16	9	4	1	16	10	7	19	18

Повторяемость прижимных и отжимных ветров в Уэлене

	Прижим- ные ветры (%)	Отжимные ветры (%)	Отношение при- жимных ветров к отжимным
Май	55	22	2.4
Июнь	54	26	2.1
Июль	32	47	0.7
Август	38	34	1.1
Сентябрь	58	20	2.9
Октябрь	44	27	1.6

¹ Для сентября и октября — 3 года наблюдений, для августа — 4 года, для остальных месяцев — 5 лет.

Несмотря на сравнительно непродолжительный период наблюдений в Уэлене и на сильное влияние местных топографических особенностей, благоприятные для навигации у северных берегов Чукотки ветровые условия в июле выступают вполне отчетливо. В Уэлене, как и на острове Врангеля, июль является единственным месяцем, когда ветры, отгоняющие льды от берегов Чукотки, преобладают над прижимными ветрами. Суда, совершающие плавание Северным морским путем с запада на восток, приходят в Чукотское море обычно в сентябре, т. е. тогда, когда здесь уже заметно преобладают прижимные ветры, создающие угрозу затереть корабль.

Судно, следующее Северным морским путем с востока на запад, имеет некоторое преимущество перед судном, идущим в обратном направлении, также по той причине, что замерзание моря начинается раньше в восточной части нашего Арктического сектора, испытывающей континентальные влияния, нежели в западной, где близость открытого океана, при господствующей с него воздушной тяге, обуславливает затяжную осень и запаздывание зимы. Таким образом, создающаяся для корабля в конце его пути угроза быть остановленным, по причине смерзания льдов, больше при следовании Северным морским путем с запада на восток, нежели при плавании в обратном направлении.

При переезде из Ленинграда во Владивосток я использовал оставшиеся у меня в Москве свободные часы, чтобы навестить О. Ю. Шмидта, несколько дней назад прибывшего из Америки, и поздравить его с благополучным возвращением из экспедиции на «Челюскине». Отто Юльевич живо интересовался предстоящим походом «Литке». Он горячо желал нам успеха и давал ценные советы.

Только 28 июня — на восемь дней позже срока, предусматривавшегося планом, — снаряжение экспедиции во Владивостоке было закончено, и «Литке» был готов к выходу в море. Накануне отхода прибыл из Ленинграда и багаж с научным оборудованием. Нам везло. Небольшое запоздание против намеченного

«с запасом» срока выхода не могло грозить никакими серьезными последствиями. Настал один из самых приятных моментов в каждой полярной экспедиции — отрыв от берега. Мы выходим вечером. Я долго стою на мостике и люблюсь, как постепенно скрывается залитый огнями красавец-город. Проходим Русский остров, потом открываются морские просторы. После городского шума и предвыходной сутолоки тишина моря, только еле волнующегося, кажется необыкновенной. Прощай, жемчужина Дальнего Востока! Через несколько месяцев мы передадим привет от тебя заполярному порту на Мурмане.

2. НАШИ ПРЕДШЕСТВЕННИКИ

А от устья Лены реки и до устья Амура реки морем плавать нельзя, для того что по морю ходят льды великие.

Сказание о великой реке Амуре, которая разгранила русское селение с китайцы (XVII век).

До «Литке» Северный морской путь был пройден с востока на запад только один раз — гидрографической экспедицией на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач» под начальством Б. А. Вилькицкого. На переход от Владивостока до Архангельска эти суда затратили 377 суток, так как имели вынужденную зимовку на пути. Вот краткая история этого первого плавания.

Война с Японией заставила царское правительство обратить на Северный морской путь серьезное внимание. Когда встала необходимость отправить Балтийскую эскадру на Дальний Восток, то поднимался вопрос, нельзя ли осуществить эту переброску Северным морским путем, так как путь вокруг мыса Доброй Надежды, не говоря уже о его большой длине (12 000 миль), был связан с трудностями политического характера. Известный военный гидрограф А. И. Вилькицкий считал переход военной эскадры северным путем возможным. Однако, в виду почти полной неисследованности Северного морского пути и проблематичности успеха, от переброски военных судов Ледовитым морем было решено отказаться.

Убедившись в том, что Северный морской путь может иметь большое стратегическое значение, царское правительство признало необходимым приступить к выяснению и изучению условий мореплавания вдоль северных берегов Сибири. Первоначально проект исследования Северного Ледовитого моря был задуман довольно широко: предусматривалась постройка 16 геофизических станций на берегах и островах Ледовитого моря, а также трехлетняя работа трех исследова-

тельских морских отрядов, в составе двух судов каждый. К осуществлению этого проекта, впоследствии сильно сокращенного, было приступлено в 1908 году, когда на верфи Невского судостроительного завода были заложены два ледокольных транспорта — «Таймыр» и «Вайгач». Эти пароходы имели водоизмещение в 1200 тонн и машину тройного расширения в 1200 индикаторных сил, при двух котлах. При экономическом ходе (8 узлов) радиус действия транспортов был чрезвычайно велик — до 12 000 миль (на чистой воде и при тихой погоде). Обводы судов несколько походили на обводы «Фрама», что было сделано с расчетом, чтобы при сжатии льдов корабль выпирался кверху.

Базой «Таймыра» и «Вайгача» являлся Владивосток. В 1910 и 1911 гг. работа кораблей ограничивалась гидрографическими исследованиями в районе между Колымой и Беринговым проливом. В 1912 году «Таймыр» и «Вайгач» должны были продолжить эти работы к западу от Колымы до устья реки Лены. Вместе с тем экспедиции предлагалось по выполнении гидрографических работ, «если позволит состояние льдов, следовать с описью от устья реки Лены далее на запад, вдоль северного берега Таймырского полуострова, с расчетом пополнить запас угля судов экспедиции в г. Александровске на Мурманском берегу». В составленном помощником начальника этой экспедиции Н. Арбеновым описании ее он пишет, что целью экспедиции 1912 г. являлось «собрать» материалы по астрономии, гидрографии, лоции, гидрологии, геодезии и зоологии, и все это увенчать сквозным проходом в Петербург».

«Таймыр» и «Вайгач» покинули Владивосток 13 июня¹ 1912 года и 22 июня вошли через Берингов пролив в Ледовитое море. Состояние льдов у берегов Чукотки было в том году не особенно тяжелым, и суда испытали затруднения только в районе мыса Шмидта.² После описи Медвежьих островов, где было

¹ В этой книге все даты приводятся по новому стилю.

² До 1934 года этот мыс назывался Северным (North Cape), каковое название было ему присвоено Джеймсом Куком в 1778 году. Чукчи называют этот мыс Rikajrejak (Рыркарий).

определено два астрономических пункта (на островах Четырехстолбовом и Крестовском), экспедиция продолжала плавание, имея ближайшей целью Новосибирские острова. На пути к этим островам ледовые условия оказались довольно неблагоприятными, и судам, при прохождении через льды, приходилось по временам давать задний ход. Несколько раз корабли застревали во льду, и только с большими усилиями им удавалось освободиться. 9 августа ледокольные транспорты стали на якорь у острова Большого Ляховского.

Гидрографические работы были выполнены затем на островах Малом Ляховском, Столбовом, Васильевском и Семеновском. Попытка подойти с юга к острову Котельному, вследствие встреченного тяжелого льда, не увенчалась успехом.

После захода в бухту Тикси, где были пополнены запасы пресной воды, «Таймыр» и «Вайгач» 28 августа взяли курс на острова Петра, намереваясь затем обогнуть Таймырский полуостров. «На мысе Челюскина, — пишет в своих воспоминаниях старший офицер на «Вайгаче» Н. Арбенев, — мы решили выпить по бокалу шампанского, так как достижение этого пункта является нашим самым страстным желанием, ибо им определяется 70% удачи сквозного прохода в Петербург в одну кампанию, чего никто в мире еще не сделал».

Этой мечте, однако, не было суждено осуществиться. В западной части моря Лаптевых были встречены тяжелые льды, заставившие суда склониться к югу, в сторону Хатангского залива. После девяти суток упорной борьбы, когда корабли находились несколько южнее островов Петра, примерно в 150 милях от мыса Челюскина, начальник экспедиции И. С. Сергеев отдал приказ возвращаться. «Вайгач» в это время уже имел повреждения корпуса. 9 сентября, когда в море уже интенсивно образовался молодой лед, «Таймыр» и «Вайгач» пошли в обратный путь.

На меридиане западной части дельты Лены суда вышли на чистую воду и не встретили льда до мыса Якана на Чукотском побережье, траверз которого был

пройден 19 сентября. Неудавшаяся попытка обогнуть мыс Челюскина сильно огорчила участников экспедиции. «Челюскин все дальше и дальше от нас, и тоскливое чувство не только не проходит, но даже растет», замечает Н. Арбенев. 23 сентября был пройден Берингов пролив, и через месяц «Таймыр» и «Вайгач» пришвартовались к пристани во Владивостоке.

В следующем (1913) году «Таймыр» и «Вайгач» должны были продолжать гидрографические работы к западу от устья Лены и описать восточные и северные берега Таймырского полуострова. Как и в предшествовавшем году, судам предлагалось, если позволит состояние льдов, совершить сквозное плавание до Александровска на Мурмане. «Таймыр» и «Вайгач» вышли из Владивостока 9 июля.

«В экспедиции все мечтали, что, пожалуй, возвращения во Владивосток больше не будет, что удастся пройти к европейским берегам», записал в этот день участник плавания доктор Л. Старокадомский.

Еще до выхода в Северный Ледовитый океан тяжело заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев. Он покинул экспедицию у устья Анадыря, а вместо него начальником был назначен Б. А. Вилькицкий, сын известного гидрографа А. И. Вилькицкого.

Берингов пролив был пройден в августе, после чего суда разделились. «Вайгач» пошел по направлению к острову Врангеля, с целью выяснить положение кромки льдов, а «Таймыр» последовал вдоль берега Чукотского полуострова на северо-запад. Лето 1913 года было в Сибирском море¹ весьма благоприятным в ледовом отношении, и на пути к Медвежьим островам «Таймыр» не испытал никаких затруднений. «Вайгач» приблизился к острову Врангеля на расстояние 50—60 миль, но, встретив здесь сплоченные льды, повернул к мысу Шмидта. 16 августа оба корабля встретились у Медвежьих островов. Отсюда транспорты направились к острову Преображения (в море

¹ Под Сибирским морем понимают ту часть Ледовитого океана которая лежит на материковой отмели и находится между Таймырским полуостровом и Аляской. Сибирское море в свою очередь делится на море Лаптевых, Восточно-сибирское и Чукотское море.

Лаптевых), но различными путями: «Таймыр» обогнул с севера Новосибирские острова, а «Вайгач» прошел через пролив Лаптева.

В середине августа «Таймыр» был у юго-восточной оконечности острова Новая Сибирь, где задержался на несколько дней, наткнувшись на малые глубины. 20 августа к северо-востоку от Новой Сибири был открыт небольшой скалистый остров, впоследствии получивший название острова Вилькицкого. На вновь открытый остров, имевший в поперечнике не более 1½ мили, была сделана высадка, во время которой остров был заснят и на нем водружен национальный флаг. От острова Вилькицкого «Таймыр» пошел к острову Беннетта, с целью захватить там геологические коллекции Толля, собранные последним в 1902 году и обнаруженные в 1903 году во время экспедиции для поисков Толля. Однако, произвести высадку на южный берег острова Беннетта (где находились коллекции), вследствие сильного прибоя, не удалось, и «Таймыр», не желая терять драгоценное время, продолжал плавание на запад. Обогнув Новосибирские острова с севера, «Таймыр» 23 августа подошел к восточному берегу Таймырского полуострова, причем на всем пути не встретил льда. В тот же день у острова Преображения произошла встреча с «Вайгачом». Во время своего отдельного плавания «Вайгач» произвел гидрографические работы в проливе Лаптева и в бухте Нордвик.

После встречи экспедиционные суда пошли с гидрографическими работами на север, вдоль восточного берега Таймырского полуострова. На пути были обследованы бухта Прончищевой, острова «Комсомольской правды» и залив Фаддея. 1 сентября экспедиция была у входа в пролив Вилькицкого. Уже отчетливо был виден мыс Челюскина, к которому все стремились. Но здесь экспедицию ждало разочарование — пролив Вилькицкого был еще покрыт невзломанным льдом, имевшим в толщину около одного метра. «Оба транспорта стали на ледяной якорь,» — пишет Л. Старокадомский. — «Настроение участников экспедиции было подавленное: так мало льда было встречено на пути

к Таймырскому полуострову, что надежда на сквозной путь в Карское море успела превратиться в уверенность, как вдруг наткнулись на серьезную преграду».

Было решено идти вдоль края неподвижного льда на север, чтобы при первой возможности, обогнув льды, снова спуститься к берегам Таймырского полуострова. Во время движения на север 2 сентября был открыт большой низменный остров, известный теперь под названием Малый Таймыр. На этот остров, отстоящий от мыса Челюскина на 20—25 миль, была сделана высадка. От Малого Таймыра суда продолжали двигаться на север. Вскоре, к общему удивлению, стали встречаться айсберги, которых насчитали до двадцати. Участники экспедиции предполагали, что эти айсберги принесены сюда с ледников Новой Земли или Земли Франца-Иосифа. На самом деле происхождение их было иное, и оно скоро выяснилось. «3 сентября рано утром, — рассказывает доктор Л. Старокадомский, — справа были замечены очертания берега, на этот раз высокого. Вскоре туман начал подниматься, и шедшие к новым неизвестным берегам ледоколы увидели широко раскинувшуюся, покрытую изрядно высокими горами землю». «Вайгач» остановился у южного берега вновь открытой земли, с целью астрономических наблюдений, а «Таймыр» пошел на север, чтобы нанести берега на карту и определить северную границу земли. 4 сентября транспорты стали на ледяной якорь, и участники экспедиции высадились на мыс, впоследствии названный мысом Берга. Здесь были произведены астрономические наблюдения и поднят национальный флаг. Тогда же вновь открытая земля была объявлена частью России. При советской власти эта земля получила название Северной Земли.

Продолжая следовать на севере вдоль восточного берега Северной Земли, суда 5 сентября достигли 81° северной широты. Здесь сплоченный тяжелый лед вынудил экспедицию повернуть на юг. На следующий день транспорты снова стояли у невзломанного льда между островом Малый Таймыр и мысом Челюскина. Во время предпринятой на Малый Таймыр экскурсии

доктор Л. Старокадомский увидел в 5—6 милях небольшой низменный остров, впоследствии названный его именем. Так как лед у мыса Челюскина попрежнему оставался неподвижным, то было решено отправить на этот мыс, до которого было около 12 миль, пешую партию. Экскурсанты поставили на мысе Челюскина знак и произвели ледовую рекогносцировку. Открывшаяся с высоты мыса картина была неутешительная: весь пролив был покрыт сплошным ледяным покровом, на горизонте всюду держался ледяной отблеск.

Так как лед, не пускавший суда на запад, был не особенно толст (1—1½ м), то была сделана попытка пробиться через него, работая обоими ледоколами рядом. За двадцать часов непрерывного форсирования удалось продвинуться вперед на 4—5 миль. Когда ветер подул с востока и стал пригонять разломанный судами лед к кромке, работа значительно затруднилась и вскоре была оставлена. Потерпев неудачу пройти в Карское море, Вилькицкий 13 сентября отдал приказ начать обратное плавание во Владивосток.

Курс был проложен севернее Новосибирских островов, и 18 сентября транспорты были у острова Беннетта, где стали на якорь подле северного берега.

На остров съехала партия во главе с доктором Л. Старокадомским для розысков коллекций Толля. Поиски увенчались успехом — было найдено 4 ящика и одна корзина с образцами пород. На восточном берегу острова были обнаружены остатки хижины, в которой некогда жил Толль. На острове Беннетта экспедиция поставила деревянный крест, к которому была прикреплена медная доска со следующей надписью:

ПАМЯТИ ПОГИБШИХ В 1902 ГОДУ:

Начальника экспедиции барона Эдуарда Толль,
Астронома Фридриха Зеберг,
Проводников: Николая Горохова
и Василия Протодяконова.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана.

По окончании описи острова Беннетта, суда продолжали плавание, взяв курс на остров Врангеля. Это



«Таймыр» и «Вайгач».

было сделано с расчетом пересечь «белое пятно» к западу от острова Врангеля, где некоторые предполагали существование неизвестной суши — так называемой «Земли Андреева». Встреченные вскоре льды помешали, однако, выполнению этого плана, и ледоколы были вынуждены изменить курс на южный. Плавание к востоку от Медвежьих островов происходило почти все время по чистой воде, и 29 сентября суда были в Колючинской губе, где они занялись промерными работами. 5 октября был пройден Берингов пролив, и 25 ноября экспедиция вернулась во Владивосток.

В 1914 году «Таймыр» и «Вайгач» должны были сделать третью попытку пройти Северным морским путем из Тихого океана в Атлантический. На этот раз это задание являлось уже главной целью экспедиции, все же остальные работы предписывалось производить постольку, поскольку они не мешали выполнению основной задачи. Ледокольные транспорты покинули Владивосток 7 июля. Незадолго до этого была получена просьба канадского правительства оказать помощь находившемуся на острове Врангеля экипажу шхуны «Карлук», раздавленной льдами в Чукотском

море в январе 1914 года.¹ Для переговоров по этому делу «Таймыр» из бухты Провидения перешел в Ном на Аляске и затем в порт Кларенс. 6 августа оба транспорта встретились у мыса Дежнева и в тот же день вышли в Чукотское море. «Вайгач» пошел к острову Врангеля, с целью оказать помощь экипажу «Карлука», «Таймыр» же направился в Колючинскую губу.

Не доходя до острова Врангеля 20 миль, «Вайгач» встретил многолетние тяжелые льды, оказавшиеся для него не под-силу. До 18 августа ледакол тщетно пытался пробиться к острову Врангеля. Получив в борьбе со льдами повреждения (обломалась половина лопасти) и не имея возможности тратить еще время на врангелевскую операцию, «Вайгач» пошел на соединение с «Таймыром». 21 августа оба транспорта покинули

¹ «Карлук» был одним из судов Канадской экспедиции под начальством В. Стефанссона, имевшей задачей исследование «белого пятна» к северу от Аляски. Осенью 1913 года «Карлук», которым командовал известный полярный капитан Роберт Бартлетт (в 1934 г. он совершил свое сороковое арктическое плавание), был за-терт льдами у северных берегов Аляски и стал дрейфовать в северо-западном направлении, пока в январе 1914 года не был раздавлен льдами в северной широте 73° и западной долготе 178° (к северу от острова Врангеля). После гибели судна часть экипажа, в составе шести человек, отправилась по льду на остров Геральд, причем четверо из этой партии пропали бесследно, а остальные вернулись в «Лагерь кораблекрушения». Вскоре после этого лагерь, без согласия на то капитана Бартлетта, покинула другая группа из 4 человек, пытавшаяся достичь острова Врангеля, до которого было около 80 миль. Эта группа погибла вся. В середине февраля из лагеря ушли остальные участники экспедиции (числом 17), которым, после больших трудов и лишений, удалось добраться до острова Врангеля 12 марта. Через шесть дней Бартлетт в сопровождении одного эскимоса, имея при себе запас продовольствия на 60 дней, покинул остров Врангеля и перешел пешком по дрейфующим льдам на северный берег Чукотки. Отсюда он тронулся в Аляску, где организовал экспедицию для спасения оставшихся на острове Врангеля людей. 7 сентября 1914 года к острову Врангеля подошла шхуна «King and Wing» под командой Олафа Свенсона, на следующий день сюда прибыло американское охранное судно «Bear», на котором находился Бартлетт, и вскоре затем к острову подошло еще другое американское охранное судно «Cogwin». Ко времени прибытия спасательных судов число оставшихся на острове Врангеля участников экспедиции на «Карлуке» уменьшилось еще на три человека: двое умерли от истощения, третий погиб от несчастного случая.

Колючинскую губу и пошли к мысу Челюскина. На пути туда начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий, находившийся на «Таймыре», решил повторить неудавшуюся в предыдущем году попытку обследовать белое пятно «Земли Андреева», «Вайгачу» же давалось задание произвести съемку островов Генриетты и Жаннетты.¹ Однако, выполнению всех этих задач воспрепятствовали льды. Вопрос о «Земле Андреева» остался неразрешенным, а острова Генриетты и Жаннетты — непосещенными. «Вайгачу» все же посчастливилось сделать географическое открытие. 27 августа, когда транспорт находился недалеко от острова Вилькицкого, был усмотрен новый остров, впоследствии названный островом Жохова, по имени одного из участников экспедиции. Около этого острова произошла встреча с «Таймыром». Силами обоих судов остров, на который была сделана высадка, был положен на карту. Окружность его оказалась равной 13 км.

От острова Жохова транспорты направились к Таймырскому полуострову, избрав, как и «Таймыр» в предшествовавшем году, путь вокруг Новосибирских островов. 31 августа суда вышли к островам «Комсомольской правды» и 1 сентября бросили якорь у мыса Челюскина. «Вайгач» пошел отсюда на северо-запад и на следующий день увидел южный берег Северной Земли, вдоль которого море было чисто от льдов. «Таймыр» же оставался у мыса Челюскина дольше, так как Вилькицкий решил воздвигнуть здесь основательный каменный знак. Пока люди на берегу были заняты сооружением гурия, на «Таймыр» надвинулось ледяное поле и едва не выбросило корабль на берег. Давление льда было так сильно, что судно получило пробоину в кормовой части.

Закончив опись южного берега Северной Земли, суда направились через пролив Вилькицкого в Карское море, но сейчас же у западного входа в пролив

¹ Эти острова, принадлежащие к группе островов Де Лонга, были открыты в 1881 году экспедицией на «Жаннетте», участники которой посетили, однако, только остров Генриетты. Остров Жаннетты не посещался человеком по настоящее время.

встретили тяжелые льды. «Таймыр» попал здесь между двумя сходящимися ледяными полями. Ледокол приподняло и накренило на бок, и на нем был поднят сигнал о бедствии. К счастью, напор скоро кончился, и корабль опять выпрямился. Но льды нанесли ему на этот раз тяжелые раны: сломалось 13 шпангоутов, потекли 4 водонепроницаемых переборки, и много шпангоутов было согнуто.

Льды, встреченные экспедицией у западного входа в пролив Вилькицкого, оказались для ледоколов непреодолимой преградой. В сентябре оба транспорта были окончательно затерты льдами, и им даже не удалось стать на зимовку в какой-нибудь безопасной бухте. Захваченные льдами между западным берегом Таймырского полуострова и архипелагом Норденшельда, они дрейфовали в различных направлениях, временами испытывая сжатия.

Зимовка официально была объявлена 4 октября. В конце этого месяца Вилькицкий послал следующую радиограмму морскому министру:¹ «Челюскин прошли 2 сентября. В борьбе со льдами транспорты поломали лопасти, помяли борта. На «Таймыре» сломана часть шпангоутов, повреждены переборки. Считаю положение транспортов безопасным до весенних взломов льда. Пройдя Челюскин, встретили непроходимые льды. Оба транспорта застряли у северного полуострова Оскара и медленно дрейфуют со льдами. Широта «Таймыра» около $76^{\circ}40'$, долгота около $100^{\circ}20'$, «Вайгач» западнее миль на 15. Провизии хватит на год».

Последнее осеннее сжатие льда «Вайгач» выдержал 3 ноября. Участник экспедиции доктор Э. Е. Арнгольд описывает его следующим образом. «Сила ветра дошла до двадцати метров в секунду, лед начал ломаться, стали образовываться торосы, и через каких-нибудь 2—3 часа корабль был окружен торосами и полыньями. Нос и корма были на чистой воде. Нет возможности передать того впечатления, которое приходится переживать, когда вокруг вас начинает крошиться как щепки громадные толстые льдины; шум, гул

¹ Приводится в выдержках.

и треск ужасный, будто стреляют залпами десятки самых крупных орудий, причем воет и свистит сильнейший ветер».

Зимовка проходила в общем благополучно, несмотря на весьма однообразное и мало продуманное продовольственное снабжение экспедиции и негигиенические условия жизни на корабле. В марте среди команды все же началась цынга, не достигшая, к счастью, серьезных размеров. Зимовка была омрачена смертью лейтенанта А. Н. Жохова, скончавшегося от острого нефрита, и кочегара Ладоничева, умершего от аппендицита.

В то время, когда к востоку от архипелага Норденшельда зимовали «Таймыр» и «Вайгач», к западу от этого архипелага, у мыса Вильда, зимовало судно «Эклипс», отправленное под начальством капитана Отто Свердруп на поиски экспедиции Русанова. В марте 1915 г. Гидрографическое управление дало распоряжение на «Эклипс» оказать помощь экспедиции Вилькицкого. Положение последней оставалось неизвестным, и возможность второй зимовки не исключалась. Между тем продовольствия на второй год не было, да и состояние здоровья многих участников экспедиции было не блестящим. Поэтому Вилькицкий решил списать на «Эклипса» 3 офицеров и 36 человек команды, наиболее слабых, перенесших цыngu и боявшихся второй зимовки. За этой партией приехал с нартами Свердруп. 4 июня она была на «Эклипсе», откуда проследовала тундрой на оленях до Гольчихи.

В конце июля вокруг «Таймыра» и «Вайгача» стали опиливать и взрывать лед, чтобы высвободить суда. 31 июля лед, в котором замерзли суда, взломало, и 2 августа ледоколы снова получили возможность двигаться. В окружающих тяжелых льдах суда, однако, уже вскоре оказались затертыми. Ожесточенно борясь со льдами, суда 20 августа обогнули остров Таймыр и через 10 дней были у острова Диксона. После захода в Гольчиху, где на борт были взяты списанные весной люди, «Таймыр» и «Вайгач» продолжали плавание и 16 сентября прибыли в Архангельск. Северный морской путь в направлении с востока на запад был пройден

впервые. Над разрешением этой задачи «Таймыр» и «Вайгач» работали три года.

Экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» выполнила в Северном Ледовитом океане весьма обширные гидрографические и некоторые другие научные работы и внесла таким образом крупный вклад в дело исследования Арктики. Что же касается вопроса о возможности установления мореплавания по Северному морскому пути, то в этом направлении экспедиция дала скорее отрицательный результат: громадные усилия и большое время, которых «Таймыру» и «Вайгачу» стоил сквозной проход из Тихого океана в Атлантический, привели морские круги и большинство специалистов по исследованию Арктики к выводу, что Северный морской путь в целом не может быть использован для практического мореплавания. И если после исторического плавания «Веги» — первого судна, прошедшего Северным морским путем (с запада на восток) — вопрос об установлении мореплавания по этому пути оставался открытым и, по мнению Норденшельда, на него нельзя было ответить ни безусловным «да», ни безусловным «нет», то после экспедиции Вилькицкого господствующее мнение в этом вопросе формулировалось уже категорическим «нет». Таким образом плавание «Таймыра» и «Вайгача» вернуло человечество к тому взгляду, который более трех столетий назад высказал голландский географ Исаак Масса: «Северный морской путь закрыт, и все желающие его открыть потерпят неудачу в своих попытках». Несостоятельность этого взгляда была доказана всего лишь в 1932 году — «Сибиряковым». «Литке» должен был непосредственно продолжать работы, начатые этим пионером практического освоения Северного морского пути.

3. „ФЕДОР ЛИТКЕ“

Das Steuer, wer führt's?

Der sicherste Seemann!

Кто правит рулем?

Надежнейший кормчий!

Рихард Вагнер,

«Тристан и Изольда».

«Литке» пересекает Японское море, держа курс на Лаперузов пролив. Это наше первое море, впереди их еще много: Охотское, Чукотское, Восточно-Сибирское, Лаптевых, Карское, Баренцово. Пасмурно, качки почти нет. Хотя мне раньше и приходилось бывать на нашем ледорезе, — тогда, когда он еще работал в Архангельске, — но на море я на нем еще не плавал. Поэтому эти первые дни я посвящаю более близкому знакомству с кораблем. Мореходные качества его превосходны. Кроме того, он необычайно изящен, и внешние формы его полны динамики. Во Владивостокском порту «Литке», свежевывкрашенный, сверкающий чистотой, резко выделялся среди мрачных и неуклюжих грузовиков. «Как белый лебедь», — сказала про ледорез одному из штурманов провожавшая его знакомая.

«Литке» был выстроен для канадского правительства в Барроу, в Англии, в 1909 году и первоначально назывался «Earl Grey». В Канаде он обслуживал зимой почтово-пассажирскую линию между Квебеком и островами Принца Эдуарда, летом же охранял рыбные промыслы, служа иногда яхтой для герцога Канадского. Это последнее обстоятельство, повидимому, и явилось источником той версии, по которой «Литке», якобы, был выстроен по прихоти какого-то американского миллиардера и обставлен с необычайной роскошью, как полагается увеселительной яхте. В одной дальневосточной газете можно было даже прочесть, что трюмы «Литке» специально приспособлены для перевозки шампанского. Все это, конечно, не более как плод досужей фантазии. «Литке» выстроен для борьбы со льдами и выстроен, притом, очень хорошо.

В начале империалистической войны «Earl Grey» был приобретен царским правительством для обслуживания Архангельского порта и зимней навигации по Белому морю. Он прибыл в Архангельск в октябре 1914 года. 18 октября на ледорезе был поднят русский флаг, а 1 ноября корабль, в торжественной обстановке, был переименован в «Канаду». Первым командиром «Канады» был капитан Н. К. Мукалов, в свое время совершивший первое плавание на грузовом пароходе («Колыма») из Владивостока в устье Колымы (1911 г.). В качестве второго помощника (позже старшего штурмана) на «Канаде» с первых дней ее пребывания в русских водах до июля 1916 года работал В. И. Альбанов, известный своим участием в трагической экспедиции Брусилова на «Св. Анне».

Зимой 1917 года «Канада» наскочила в бухте Иоканга (Кольский полуостров) на камни. Корабль получил при этом пробоину, и кормовая его часть затонула. Прибывшим в Иокангу спасательным судам, после долгих усилий, удалось поднять корабль.

Во время интервенции на Севере «Канада» фактически находилась в распоряжении английского адмиралтейства. Об этом красноречиво свидетельствуют записи в судовом журнале. Так, например, 26 августа 1918 года значится: «Получено распоряжение и секретная инструкция от британского адмиралтейства сняться 27 августа в 2 часа дня и идти в море». Или 29 ноября того же года: «Получен приказ английского адмиралтейства, чтобы в 15 часов выйти в море». Осенью 1918 года «Канада» ходила на ремонт в Англию, зимой 1918/19 г. поддерживала почтово-пассажирское сообщение между Архангельском и Мурманском. Всего таких рейсов было выполнено пять, причем осуществлялись они также в течение наиболее тяжелого в ледовом отношении периода года (февраль, март, апрель).

Судовые журналы «Канады» сохранили несколько интересных записей, характеризующих время интервенции. Так, 12 мая 1919 года капитан Мукалов заносит в вахтенный журнал следующее: «Сего числа остановились в 12 часов на якоре против пристани даль-

него плавания¹ для проверки, по заявлению майора Фр... (неразборчиво), пассажиров. В действительности, производился обыск в помещении служащих и в машине. После моего требования показать ордер на обыск, я был арестован офицером английской службы и отправлен на берег. После опроса и дачи подписки о явке по требованию власти, отправлен на ледокол. Н. Мукалов». Через три дня аналогичный инцидент произошел в Мурманске, о чем в судовом журнале имеется следующая запись: «По приходе ледокола в Мурманск мне был предъявлен ордер на производство полного обыска, что и было исполнено. Ничего и никого найдено не было. Н. Мукалов».

Установление в Северном крае советской власти нашло себе следующее отражение на страницах судового журнала.

«19 февраля 1920 года. У «Экономии» (Архангельск). В 1 ч. 10 м. дня стали раздаваться крики с берега: «Перестать работать! Старая власть пала и бежит на ледокол «Козьма Минин» и яхту «Ярославна». Остановили машину. В виду того, что на створах «Экономии» стояла «Ярославна», вооруженная орудиями, не решались поднять красный флаг, ибо боялись быть расстрелянными. Послали на берег об'явить рабочим и новой власти, что ледокол присоединяется к ним. В 3 ч. 11 м. «Ярославна» с «Мининым» дали ход и открыли огонь по направлению города и ледокола № 6. В 6 ч. огонь прекратился. Арестованные по недоразумению командир и старший механик освобождены. В 7 ч. 30 м. по приказанию власти из города подняли пары и пошли в город Соломбалу, к артиллерийской пристани. В 12 ч. приступили к срочной установке орудий на баке. — 20 февраля. Окончили установку орудий. Прибыл десант в 180 человек вместе с уполномоченным Комитета охраны. В 3 ч. 20 м. снялись и пошли вниз по реке Северной Двине. — 21 февраля. В 7 ч. 40 м. прошли траверз Зимнегорского маяка. Идем полным ходом разводьями, местами гладкими полями, на поиски ледокола «Козьма Минин». В 11 ч.

¹ В Архангельске.

50 м. слева, на 3 румба от курса, заметили стоящие во льду суда «Козьма Минин», «Русанов», «Сибиряков» и «Таймыр». Взяли курс на них. Дали радиотелеграмму, чтобы сдались. Когда приблизились к упомянутым судам на расстояние 5—6 миль, ледокол «Козьма Минин» открыл огонь. Вследствие порчи одной нашей пушки и превосходства пушки «Козьмы Минина» судовой комитет и представитель от экспедиционных отрядов повернули обратно в Архангельск».

Через несколько дней «Канада» была снова отправлена в море на розыски «Ярославны». 1 апреля ледорез подошел к яхте и, взяв ее на буксир, повел в Архангельск. Белых на яхте в это время уже не было — они перебрались на «Козьму Минина», на котором и бежали за границу.

15 мая 1920 года имеется следующая запись в судовом журнале: «Согласно приказа Коморси от 15 мая с. г. за № 13 ледокол «Канада» переименовывается в вспомогательный крейсер 2 ранга, с зачислением в список судов Беломорской флотилии». Вместе с тем кораблю было присвоено тогда новое имя — «III Интернационал».

Коренное изменение быта судовых команд, следовавшее с установлением советской власти, находит себе отражение в виде короткой записи, ранее никогда не встречавшейся, теперь же повторяющейся ежедневно: «происходили занятия с неграмотными».

В 1920 году ледорез совершил свое первое плавание в арктических водах. История его такова. В январе этого года, т. е. еще до установления советской власти в Северном крае, из Архангельска в устье Индиги вышел ледокольный пароход «Соловей Будимирович» (ныне «Малыгин») с целью вывезти оттуда и доставить в Мурманск груз оленьего мяса. «Соловья Будимировича» затерло льдом у мыса Св. Нос Тиминский и вынесло в Печорское море, а затем через Карские Ворота в Карское море, где судно стало медленно дрейфовать на север. Так как при выходе в плавание на длительный ледовый дрейф не рассчитывали, то на судне не имелось ни достаточного запаса угля, ни продовольствия в необходимом количестве. Серьезность положения усугу-

блялась тем, что на борту «Соловья Будимировича» находились пассажиры, в том числе женщины. Для оказания помощи затертому во льдах «Соловью Будимировичу» советское правительство отправило два судна: из Архангельска — ледорез «III Интернационал» и из Англии — ледокол «Святогор» (ныне «Красин»). «III Интернационал» покинул Архангельск 15 июня и, пройдя Карские Ворота, где находились только отдельные льдины, 17 июня вышел в Карское море. Здесь был встречен мелко- и крупно-битый лед, которым ледорез шел со скоростью 3—6 узлов. На следующий день произошла встреча со «Святогором», а 19 июня оба ледокола пришвартовались к «Соловью Будимировичу», находившемуся в это время в широте $72^{\circ}25' N$, примерно на полпути между Новой Землей и Ямалом. После того, как «Соловей Будимирович» был снабжен углем, все три корабля 20 июня пошли в Карские Ворота. Здесь «Святогор» сел на банку, с которой ему удалось сняться только при помощи «III Интернационала». После захода в Белушью губу на Новой Земле, где на ледорез село 10 пассажиров, «III Интернационал» и «Соловей Будимирович» пошли в Архангельск, куда и прибыли 3 июля.

В июне 1921 года ледорез был передан Белмортрану, а 12 июля того же года он был переименован в «Федор Литке», в честь русского мореплавателя и гидрографа Федора Петровича Литке (1797—1882).¹

В августе 1923 года «Литке» навсегда покинул Архангельск и перешел в Ленинград. Летом 1925 года ледорез был переброшен на Черное море, где он оставался до 1929 года, обслуживая зимнюю навигацию в Азовском море. В 1929 году «Литке» перешел во Владивосток, откуда он в том же году совершил пла-

¹ После того, как ледорез прошел в одну навигацию из Владивостока в Мурманск, вписав тем самым новую страницу в историю освоения Северного морского пути, начертанное на борту ледореза имя «Федор Литке» звучит до некоторой степени иронически. Литке, после его мало удачных плаваний в полярных морях, сделался ярким противником идеи Северного морского пути и утверждал, что морское сообщение между Европой и Сибирью «принадлежит к числу вещей невозможных».

вание на остров Врангеля. На этом острове в 1926 году была основана колония эскимосов, выходцев из бухты Провидения, и устроена метеорологическая станция. Операция по устройству колонии была выполнена пароходом «Ставрополь» под командой капитана Милосворова. Всего на острове Врангеля было оставлено население в 60 человек во главе с начальником острова Г. А. Ушаковым. Колония была снабжена всем необходимым на три года. В 1927 году остров был посещен двумя самолетами (летчики Кошелев и Лухт), смена же зимовщиков и снабжение острова должны были быть произведены в 1928 году. Однако, вышедший в этом году на остров Врангеля пароход «Ставрополь» не мог его достичь вследствие тяжелых льдов. Так как в 1929 году запасы продовольствия на острове должны были иссякнуть, то было решено послать достаточно активное судно, которое гарантировало бы достижение острова. Выбор пал на «Литке», командование которым было поручено известному капитану, неоднократно ходившему на Колыму, К. А. Дублицкому.¹

«Литке» покинул Владивосток 14 июня 1929 года и 5 августа вошел в Чукотское море. Остров Врангеля в то лето был окружен многолетними полярными льдами, через которые ледорез долгие не мог пробиться. С 8 по 23 августа судно было затерто к югу от острова Геральд. Только 29 августа, обогнув остров Геральд с севера, «Литке», наконец, удалось достичь бухты Роджерс на острове Врангеля. Выполнив разгрузочные операции, «Литке» 5 сентября вышел в обратный путь и 7 октября прибыл во Владивосток. За этот поход, протекавший в исключительно тяжелых условиях, ледорез и его командир были награждены орденом Трудового Красного знамени.

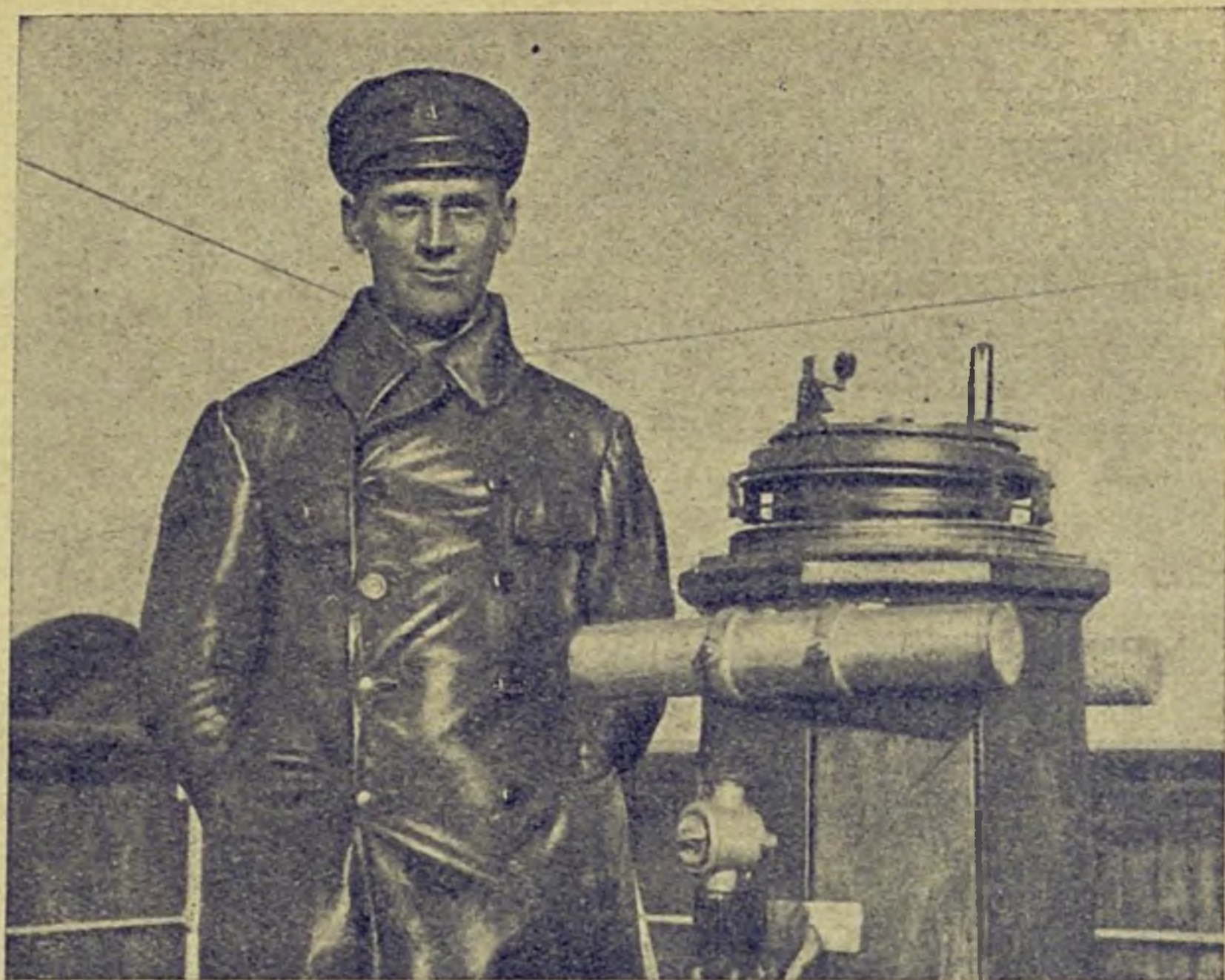
Уже через несколько дней, по возвращении во Владивосток, «Литке» получил задание идти в бухту Про-

¹ Плавание «Литке» к острову Врангеля в 1929 году описано в следующих книгах: 1) З. Рихтер, «На «Литке» к острову Врангеля», Москва, 1921, 2) З. Рихтер, «У белого пятна», Москва, 1931, 3) М. Трублаини, «До Арктики через тропики» (на укр. языке), Харьков-Киев, 1931, 4) Г. Ратманов, «К гидрологии Восточно-Сибирского моря», Исследования морей СССР, вып. 13, 1930.

видения для доставки туда самолетов, при помощи которых предполагалось вывезти пассажиров с зазимовавшего у мыса Шмидта парохода «Ставрополь». Этот рейс был выполнен опять под командованием К. А. Дублицкого. «Литке», на борту которого находились летчики М. Т. Слепнев, В. Л. Галышев и Ф. Б. Фарих, вышел из Владивостока 7 ноября и 23 ноября прибыл в бухту Провидения. Обратное плавание во Владивосток, начатое 9 декабря, было, вследствие почти непрерывных штормов, достигавших 11 баллов, и сильного обмерзания корабля, очень трудным. Во время нордостовой бури 25—26 декабря с ледореза снесло три спасательных шлюпки, моторный катер, кормовой компас, лот Томсона и все спасательные круги. Волной выбило несколько дверей, в результате чего кормовое твиндечное помещение и весь ахтерпик оказались залитыми водой. Носовой кубрик, куда вода проникла через якорные клюзы, также залило. Только 1 января 1930 года «Литке» вернулся во Владивосток. Здесь для ледореза не нашли лучшего применения, как поручить ему снабжение стоящих в порту пароходов водой. Обязанности водовоза «Литке» выполнял в течение почти двух лет.

Следующее свое экспедиционное плавание, на этот раз в Охотское море, «Литке» совершил в 1931/32 году. В начале зимы 1931 года в порту Аян замерз зафрахтованный китайский пароход «Дашинг», а советский пароход «Свирьстрой» затерло льдами на пути в Охотск. Для оказания помощи обоим судам был послан «Литке», вышедший из Владивостока 5 декабря, под командованием капитана Н. М. Николаева. Уже на третий день плавания началось обледенение судна, причем корка льда на надстройке и такелаже достигала толщины в 7—10 см. Девятого декабря, в широте $52^{\circ}55' \text{ N}$ и долготе $144^{\circ}20' \text{ O}$, был встречен первый лед, а на следующий день «Литке» подошел к «Свирьстрою», который и провел через льды в Охотск. 21 декабря ледорез прибыл в Аян, где приступил к освобождению «Дашинга». Через несколько дней было получено радио, извещавшее, что «Свирьстрой», по выходе из Охотска, был снова зажат льдами

и дрейфует, получив серьезное повреждение руля. Высвободив «Свирьстрой», ледорез 3 января привел его вместе с «Дашингом» в Ногаево. Восьмого января «Литке» покинул Ногаево и пошел навстречу пароходу «Сахалин», высланному из Владивостока для снабжения ледореза углем. Интересно отметить, что на пути к «Сахалину» были встречены залежки нерп в 500—700 голов (в широте $57^{\circ}14' N$ и долготе $153^{\circ}39' O$). Ледорез пробивался через льды с трудом, и только 22 января ему удалось подойти к «Сахалину» (в широте $54^{\circ}50' N$ и долготе $154^{\circ}16' O$). Уголь на ледорезе был в это время уже полностью израсходован, и в течение последних дней пар в котлах поддерживался дровами и машинным маслом и смолой, смешанными со шлаком. Приняв с «Сахалина» уголь, ледорез повел его в Ногаево. К этому времени толщина ровного льда достигла 75 см, а наслоенного — 150 см. На проводку «Сахалина» через льды в Ногаево ушло более 800 тонн угля. Так как общее количество угля на находившихся в Ногаеве четырех судах («Литке», «Свирьстрой», «Дашинг» и «Сахалин») было меньше 800 тонн, то вывод из Ногаева на чистую воду, хотя бы одного парохода, не представлялся возможным. Из Владивостока был снова затребован уголь, который и был выслан на пароходе «Бурят», конвоирувавшемся ледоколом «Давыдов» (под командой капитана К. А. Дублицкого). Однако, встретиться с угольщиком удалось не скоро, так как лед в это время года оказался для «Литке» уже не под силу. Вышедшему из Ногаева 11 февраля ледорезу уже 17 февраля ($57^{\circ}10' N$, $151^{\circ}18' O$), в виду полной безнадежности пробиться через льды, не оставалось другого выхода, как лечь в ледовый дрейф. Капитан Н. М. Николаев издал в этот день следующий приказ: «Неблагоприятно сложившиеся обстоятельства — тяжелая ледовая обстановка и весьма ограниченное количество угля — вызвали вынужденное прекращение дальнейшего продвижения в целях сохранения оставшегося количества топлива до более благоприятных условий. В связи с этим приказываю старшему механику немедленно прекратить пары в котлах, оставив в действии лишь один котел для отопления и



Капитан Н. М. Николаев.

Фото К. А. Радвилловича.

откачки воды, а также необходимого на первые дни освещения».

Ледовый дрейф «Литке» в Охотском море, продолжавшийся два месяца и два дня, закончился 19 апреля в северной широте $54^{\circ}18' N$ и восточной долготе $146^{\circ}20'$, где к ледорезу подошли «Давыдов» и «Бурят». На дальнейшем пути в Петропавловск «Литке» оказал помощь севшему на камни в бухте Ахомтен (Камчатка) пароходу «Юкагир», пассажиры которого перешли на ледорез. 12 мая 1932 года «Литке» вернулся во Владивосток, где ему была устроена торжественная встреча.

Все плавание «Литке» продолжалось 159 дней, из которых ледорез провел во льдах 141 день. Было пройдено 3463 мили, причем 2612 миль во льдах. В ледовом дрейфе было пройдено 427 миль (по кратчай-

шему расстоянию 239 миль). Плавание «Литке» в 1931—32 г. является вообще первым в истории зимним плаванием в Охотском море и представляет очень большой интерес. В известной лоции Давыдова — лучшей для Охотского моря — говорится, что «середина Охотского моря никогда не замерзает» и что распространение льда ограничивается прибрежной полосой «надо думать, не свыше 40—50 миль шириною». Произведенные на «Литке» наблюдения показали, что такое представление о ледовом режиме Охотского моря является совершенно неправильным, так как и центральная часть этого моря зимою покрывается льдом, толщина которого составляет в среднем 1—1½ метра. По мнению капитана Н. М. Николаева, зимние льды Охотского моря проходимы для ледового корабля, и эти льды не тяжелее беломорских.

Простояв во Владивостоке меньше двух месяцев, «Литке» принял участие в так называемой Северо-восточной экспедиции, в качестве головного судна. В состав этой экспедиции, организованной Народным комиссариатом водного транспорта и имевшей целью доставку в Колымский район разного рода грузов, входили, кроме «Литке», пароходы «Анадырь», «Север», «Сучан», «Микоян», «Красный партизан» и «Урицкий» и шхуна «Темп». Начальником экспедиции был назначен Н. И. Евгенов (которого позже заменил капитан А. П. Бочек), командование «Литке» снова находилось в руках капитана Н. М. Николаева. В конце июля экспедиция была в Беринговом проливе, но к устью Колымы судам удалось подойти только 4 сентября, так как лето 1932 года было у северных берегов Чукотки чрезвычайно неблагоприятным в ледовом отношении. Почти непрерывные штормовые погоды очень препятствовали разгрузочным работам и задержали суда у устья Колымы до 24 сентября. За поздним временем года достичь Берингова пролива уже нельзя было, и экспедиция была вынуждена стать на зимовку в Чаунской губе. Пароход «Урицкий» отделился во время следования в Чаунскую губу и был затерт льдами. Попытка ледореза подойти к пароходу и освободить его не увенчалась успехом.

После благополучной зимовки «Литке» 1 июля 1933 года вышел из Чаунской губы и пошел на выручку к «Урицкому», продолжавшему дрейфовать. После больших усилий затертый пароход был освобожден из ледяного плена 18 июля. Пароходы «Север», «Анадырь», «Микоян» и «Урицкий» пошли в Колыму для доставки туда грузов, оставшихся невыгруженными осенью, а «Сучан» и «Красный партизан» направились во Владивосток. После очень тяжелого ледового плавания «Сучан» в конце августа достиг Берингова пролива, «Красный партизан» же потерял на этом переходе винт вместе с концом гребного вала и остался в районе мыса Ванкарем. В середине сентября к аварийному пароходу подошел «Литке» и, взявши его на буксир, вывел в Берингово море. «Анадырь», «Микоян» и «Урицкий», по окончании разгрузочных работ в устье Колымы, совместно с «Литке» вышли в обратное плавание 16 августа, пароход же «Север» пошел в бухту Тикси. 24 сентября «Микоян» и «Урицкий» под проводкой «Литке» благополучно достигли бухты Провидения, а «Анадырь», поломавший все лопасти, оставался у мыса Шалаурова Изба, с целью смены лопастей. 9 октября «Литке» вышел из Берингова пролива для оказания помощи «Северу», возвращавшемуся после удачного рейса в устье Лены, «Анадырю» и пароходам колымской экспедиции 1933 года — «Свердловску» и «Лейтенанту Шмидту». Вследствие тяжелых льдов «Литке» мог дойти только до мыса Икигур, где был вынужден повернуть обратно. 14 октября он стал на якорь у мыса Дежнева; здесь на борт ледореза была принята партия с парохода «Челюскин», в то время уже скованного льдами и начавшего свой роковой дрейф. Судам Северо-восточной экспедиции «Север» и «Анадырь» так и не удалось высвободиться из льдов, и они зазимовали вторично, на этот раз недалеко от мыса Биллингса. «Литке» вернулся во Владивосток только 4 января 1934 года, и, таким образом, экспедиционное плавание ледореза в Колыму продолжалось 17 месяцев.

Во время крайне тяжелых операций во льдах Чукотки ледорез получил серьезные повреждения. В марте

1934 года «Литке» был отправлен в Моджи, в Японию, где стал на ремонт. Следующее плавание краснознаменного ледореза описано в этой книжке.

На «Литке» хранится альбом с записями лиц, посетивших ледорез. Ведется он с 1914 года, т. е. со времени прибытия корабля из Канады в Архангельск. На первых страницах альбома находятся только подписи (среди них В. Альбанова, К. Неупокоева, Н. Евгенова, артиста В. Давыдова и др.), дальше же записи делаются более красноречивыми. Ниже приводятся некоторые из них в хронологическом порядке.

«Down lands for Jouth to reap,
Dim lands where Empires sleep,
And all that delphined deep
Where the ships swing.

F. A. Worsley
April 1919». ¹

«„Канада“ бесспорно один из самых лучших и мощных ледоколов. Но почему она так популярна, как ни один из них? Да потому, что весь комсостав „Канады“, начиная с командира, до сумасшествия в нее влюблены, а известно, что любовь двигает горами. Вот поэтому-то для „Канады“ и не существует непроходимых льдов.

М. Николаев ²

7/IV 1922».

«С грустью расставаясь с тобою, мощное прекрасное судно, после трудных, но счастливых одиннадцати месяцев командования тобою, передаю тебя другому хозяину, которому, надеюсь, ты будешь так же верно служить и который,

¹ Вдоль стран, что завбует молодость,
Туманных стран, где дремлют царства,
• Над глубинами, где живут дельфины,
И качаются корабли.

Ф. Уорслей в 1925 г. был начальником экспедиции на Землю Франца-Иосифа на парусной яхте «Island».

² Отец теперешнего командира «Литке» Н. М. Николаева.

уверен, полюбит тебя и будет любить так же сильно, как любили мы все. Я не сомневаюсь, что имя свое, свою репутацию безупречного мощного корабля ты сохранишь и будешь хранить очень долго. Я верю, что много-много лет ты будешь с честью и прежней славой приносить пользу. Я буду рад еще увидеть тебя когда-нибудь, пусть через многие годы, и найти тебя еще полной энергии, мощи и работоспособности. Спасибо и привет мой горячий тебе, твоему лихому комсоставу и всему экипажу.

От твоего капитана

М. Николаева

Севастополь, 1/X 1928».

«Боюсь, что желание плавать на тебе, чудное судно, не даст мне покоя.

Кира Я.

Одесса».

«История плаваний к острову Врангеля и трехлетние личные наблюдения за состоянием льдов вокруг острова заставляют меня сделать вывод, что степень доступности острова в различные годы сильно колеблется. В одни годы Врангель легко доступен для обычных торговых судов и шхун, в другие же он недоступен даже для ледоколов. К последним нужно отнести 1929 год — год славного плавания «Ф. Литке». Остроумная конструкция «Ф. Литке» и его мощность, в гармоническом союзе с опытностью и волей капитана Константина Александровича Дублицкого, его сотрудников и всего экипажа сделали то, что было бы недоступным для всякого другого судна. Эти силы на пути к острову Врангеля победили непобедимые льды, пробили непроходимую стену тяжелейших полярных льдов и покрыли славой имя корабля.

Г. Ушаков

17/IX 1929».

«Прощай, дорогой «Литке»!

У меня нет времени высказать все, что я чувствую по отношению к тебе. Скажу лишь, что ты как старый герой сразился с полярными льдами острова Врангеля, пробил их, вышел сам и вывел всех твоих обитателей, доверившихся тебе. К сожалению, победа досталась не даром и грудь твоя повреждена. Прощай и спасибо за все.

Капитан л/р «Ф. Литке»

К. Дублицкий

15/X 1929».

Биография «Ф. Литке» была бы неполной без списка многочисленных его командиров. Вот он.

Н. К. Мукалов	с	31	X	1914	до	26	XI	1917
С. Н. Деметьев	„	26	XI	1917	„	29	V	1918
Н. К. Мукалов	„	29	V	1918	„	5	X	1921
М. В. Николаев	„	5	X	1921	„	4	IV	1922
Ф. Ф. Страздин	„	4	IV	1922	„	28	IV	1922
А. К. Бурке	„	28	IV	1922	„	13	XII	1924
Н. Ф. Кучеренко	„	13	XII	1924	„	5	XI	1927
Н. М. Николаев	„	5	XI	1927	„	24	VIII	1928
Г. Ф. Зиновьев	„	24	VIII	1928	„		IV	1929
К. А. Дублицкий	„		IV	1929	„	19	X	1929
Н. М. Николаев	„	19	X	1929	„	24	X	1929
К. А. Дублицкий	„	24	X	1929	„	6	I	1930
Н. М. Николаев	„	6	I	1930	„	17	I	1931
Л. В. Билевич	„	17	I	1931	„		VII	1931
Д. П. Тарасов	„		VII	1931	„	21	XI	1931
Н. М. Николаев	„	21	IX	1931	„		X	1934

4. НА СЕВЕР

Zwischen Ost und West der
Nord.

Меж востоком и западом Север.

Рихард Вагнер,
«Гибель богов».

На шестой день мы входили в Авачинскую бухту, в глубине которой расположен город Петропавловск. Здесь нам надо было запастись углем. Погода была ясная, и столица Камчатки предстала перед нами во всей своей сверкающей красоте. Многие из нас впервые попадали в эти края, и развертывавшаяся перед «Литке», по мере его продвижения вглубь бухты, панорама поразила зрителей, может быть и слышавших о красоте Камчатки, но все же не ожидавших такого великолепия. Даже те, что уже бывали в Петропавловске, столпились на спардеке и не могли оторвать глаз от берега. По своему расположению Петропавловск, несомненно, один из самых красивых городов Союза. Но если отнять от города окружающую его природу, то останется нечто довольно жалкое и едва ли красивое. Город в сущности состоит из одной улицы, вдоль которой стоят крохотные дома, большей частью крытые оцинкованным волнистым железом. Такие дома когда-то, во время «золотой лихорадки», наспех строились в Аляске. Несколько иной характер носит причлененный к Петропавловску поселок со строениями АКО,¹ — но это уже не Петропавловск, а «Акоград».

Я был в Петропавловске в 1932 году, когда сюда заходил «Сибиряков». За истекшие два года город почти не изменился. Петропавловск можно в некоторой степени сопоставить с Мурманском: оба города являются центрами территорий с исключительно богатыми природными ресурсами, которые к началу ре-

¹ Акционерное Камчатское общество.

волюции еще вовсе не были освоены. Такое сравнение выходит не в пользу Петропавловска. О широком размахе мурманского строительства и его почти фантастических темпах роста здесь нет и помину. Несколько цифр о движении населения в обоих городах отчасти иллюстрируют сказанное.

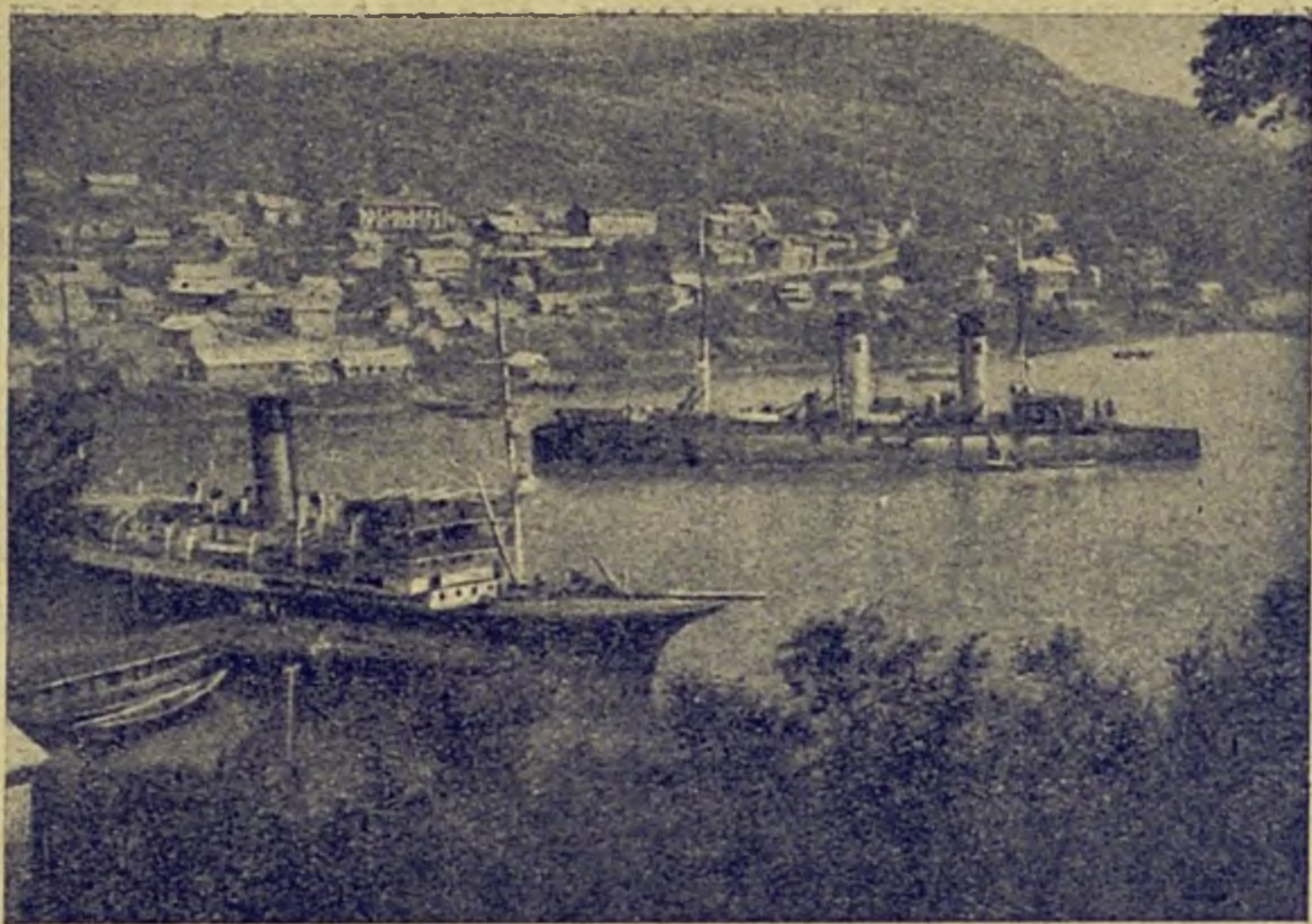
М у р м а н с к		Петропавловск	
1920	2 500	1913	1 300
1931	21 500	1929	2 100
1934	108 000	1934	10 000

Когда мы входили в Петропавловский порт, в ковше стоял «Красин». С его типичной формой утюга и двумя прямыми, как гигантские папиросы, трубами, ледакол производил впечатление чего-то тяжеловесного и неуклюжего и резко отличался от нашей легкой и изящной ледовой яхты. За короткий переход от Владивостока до Петропавловска мы все уже крепко полюбили свой корабль и гордились его красотой.

«Да здравствуют славные красинцы!» — приветствовали мы краснознаменный ледакол, проходя мимо него. Оттуда в ответ грянуло громовое «ура!»

С обычным искусством наш капитан подвел ледорез к пристани, где его уже поджидали рабочие, немедленно приступившие к погрузке угля. На пристани толпились ребята и с возбуждением кричали: «Лидка пришла, Лидка опять к нам!» Это своеобразно переделанное название ледореза довольно распространено на Дальнем Востоке. Даже некоторые ящики, погруженные на ледорез, имели надпись «экспедиция Лидка».

Д. С. Дуплицкий отправился с визитом на «Красин», я же воспользовался любезным приглашением руководителя научной частью экспедиции на «Красине» Н. И. Евгенова и его ближайшего сотрудника Владимира Александровича Березкина, брата нашего гидролога. Евгенов и Березкин жили на берегу, устроившись в здании лоцдистанции. Они с увлечением рассказывали нам о тропическом рейсе ледакола, покинувшего Ленинград еще в марте месяце и через Панамский канал направившегося на помощь челюскинцам. Однако,



«Литке» и «Красин» в Петропавловске.

Фото Г. А. Кабалова.

помощь «Красина» оказалась уже излишней, так как еще 13 апреля последние оставшиеся на льдине челюскинцы были переброшены на материк самолетами. Теперь ледокол получил новое задание — идти на остров Врангеля, доставить туда постройки и произвести снабжение находившейся на острове эскимосской колонии.

В последний раз остров Врангеля был посещен ледорезом «Литке» в 1929 году, с этим рейсом мы вкратце уже познакомились. В 1931 году на остров Врангеля из Владивостока вышла шхуна «Чукотка», но, еще не доходя до мыса Шмидта, она погибла во льдах. В следующем году на остров Врангеля был отправлен пароход «Совет» под командой капитана К. А. Дублицкого. Чрезвычайно неблагоприятное состояние льдов не позволило судну приблизиться к острову. Получив в борьбе со льдами тяжелые повреждения, «Совет» в середине сентября повернул обратно. В 1933 году снабжение острова Врангеля должен был произвести пароход «Челюскин», вышед-

ший из Ленинграда и имевший задачей сквозное плавание Северным морским путем в Тихий океан. Как известно, в Чукотском море «Челюскин» был затерт льдами и, в конце концов, раздавлен. Таким образом, остров Врангеля оставался непосещенным уже в течение четырех лет подряд, что, естественно, вызывало большое беспокойство за судьбу жителей острова. Опыт плаваний к острову Врангеля, накопленный со времени основания здесь колонии (1926), показывает, что достижение острова в тяжелые ледовые годы может быть гарантировано только при помощи мощного ледокола. В том, что «Красин» справится с поставленной перед ним задачей, никто из нас, конечно, не сомневался.

Время, ушедшее в Петропавловске на подготовку «Красина» к плаванию на остров Врангеля, научные работники «Красина» сумели хорошо использовать. Владимир Александрович Березкин впервые на Камчатке произвел обширные актинометрические наблюдения, в которых ему помогал Н. И. Евгенов. Оба часто совершали дальние прогулки внутрь страны и были в восторге от камчатской природы. Владимир Александрович Березкин всерьез подумывал о том, чтобы навсегда перебраться на Камчатку. Н. И. Евгенов предложил мне принять участие в большой экскурсии, но, за недостатком времени, я не мог воспользоваться этим приглашением. Знакомство мое с камчатскими сопками ограничилось подъемом на совсем невысокую «Гору любви», находящуюся подле самого ковша.

Еще на пути в Петропавловск мы получили известие, что зимовавшие недалеко от мыса Биллингса пароходы «Север», «Анадырь» и «Хабаровск» покинули место зимовки и направились к Берингову проливу. Припай около мыса Биллингса оторвало уже 29 июня. Высвободившись при помощи аммонала из поля, в которое суда вмерзли осенью, они без труда прошли вдоль Чукотского побережья, и, как мы узнали теперь в Петропавловске, 5 июля достигли Берингова пролива. Это была добрая весть, подтверждавшая правильность моего прогноза, данного еще в мае,



Н. И. Евгенов в гостях на «Литке». Слева направо Н. И. Евгенов, Ю. В. Рязанкин, Д. С. Дуплицкий, В. Ю. Визе.

Фото Г. А. Кабалова.

о сравнительно благоприятных ледовых условиях в Чукотском море в навигацию 1934 года.

На третьи сутки нашей стоянки в Петропавловске необходимое количество угля — 550 тонн — было погружено. Мы пополнили здесь также наши запасы продовольствия, главным образом, соленой и свежей рыбой. В Петропавловске на борт ледореза был взят старший радист В. И. Романов, неутомимый и самоотверженный работник, хорошо известный на Дальнем Востоке. Экспедиции он оказал впоследствии незаменимые услуги, обеспечив связь с дальневосточными радиостанциями и получение необходимых нам метеорологических сводок.

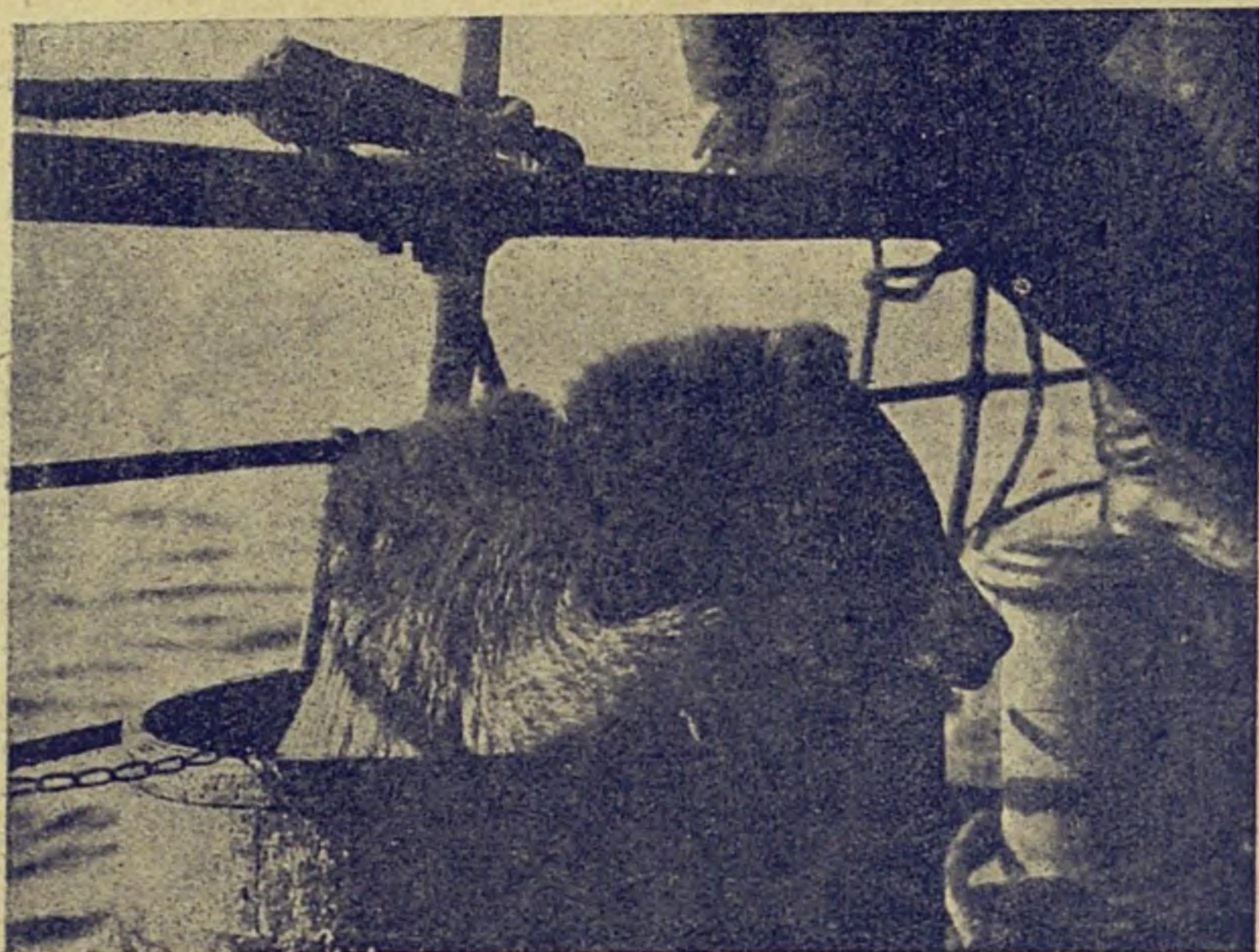
В Петропавловске мы обзавелись также зверинцем: ко взятым во Владивостоке свиньям здесь при-

бавились коровы, собаки, целый ассортимент кошек и котят и, наконец, бурый медвежонок. Этот звереныш оказался очень злобного нрава, и, в целях сохранности матросских брюк, его пришлось на первое время посадить на цепь.

6 июля «Литке» отошел от пристани, переполненной провожающими, которые желали нам удачи в плавании. Когда ледорез выходил из порта, «Красин» напутствовал его тремя гудками, а входивший в это время пароход «Эскимос» поднял международный сигнал «счастливого пути». Стоявший тут же какой-то японский «мару» хранил гробовое молчание, и только собравшаяся на баке японская команда парохода нерешительно и с опаской махала нам шапками.

По выходе в море были начаты регулярные гидрологические и метеорологические наблюдения. Через каждый час измерялась температура поверхности моря и бралась проба воды, которая в устроенной на судне профессором Кондыревым лаборатории исследовалась на содержание солей. Время от времени Н. В. Кондырев брал также большие пробы воды, объемом в несколько литров, которые предназначались для полного химического анализа. Эти пробы воды надо было сохранить до Ленинграда, так как сложную и кропотливую работу по полному химическому анализу производить в судовой лаборатории не представлялось возможным. Гидрологические и метеорологические наблюдения на ходу судна производились «гидрометеорологической вахтой», в состав которой входили все пять научных сотрудников экспедиции. Каждому из нас надо было через каждые 16 часов дежурить на палубе в течение четырех часов. Такая нагрузка, конечно, совершенно не чувствовалась, и гидрометеорологическая вахта доставляла, пожалуй, одно лишь удовольствие. Нашему гидробиологу, В. Г. Богорову, приходилось работать несколько больше других. Главная задача, которую он себе поставил, было изучение планктона¹ в качественном и количественном отношении. Для ко-

¹ Планктон — мельчайшие взвешенные в воде животные (зоопланктон) и растительные (фитопланктон) организмы.



Мишка отдыхает в излюбленном месте.

Фото К. А. Радвилловича.

личественного определения планктона Богоров применил новый метод, состоящий из остроумной комбинации обычного городского водомера и центробежной судовой помпы. Этим методом Богоров был чрезвычайно доволен, и каждый раз, когда гидробиолог поднимался из машинного отделения с новой банкой собранного планктона, глаза его так и сияли.

В. А. Березкин еще в Охотском море приступил к наблюдениям над элементами волн. Для определения высоты волны он пользовался микробарографом, период волны измерялся секундомером. Эти наблюдения (за время плавания «Литке» их было выполнено около 300) позволяют определить те усилия, которые испытывал корабль в различных условиях волнения, а потому имеют значение при проектировании судов. Кроме того, В. А. Березкин время от времени производил наблюдения над теплообменом между поверхностью моря

и воздухом, для чего он пользовался несколькими психрометрами Ассмана, установленными на различных высотах над уровнем моря.

На переходах открытым морем работы хватало также К. А. Радвилловичу, осуществлявшему у нас службу погоды. На основании принимавшихся нашими радистами метеорологических сводок ему приходилось два, а иногда и три раза в сутки составлять синоптические карты. Анализируя их, Радвиллович давал предсказания погоды на сутки вперед. Командование ледореза оставалось очень довольным этими прогнозами, ибо оправдывались они обычно хорошо. Такой результат, несомненно, объясняется в значительной мере тем, что синоптические условия на крайнем северо-востоке Сибири были Радвилловичу хорошо знакомы по экспедиции 1932—33 г., когда он зимовал в Чаунской губе. Личный опыт и знание местных условий имеют большое значение в деле предсказания погоды, а потому прекрасный синоптик-теоретик, на практике еще не освоившийся со всеми особенностями местного атмосферного режима, обычно предсказывает погоду менее удачно, чем рядовой синоптик, уже поработавший в данном районе в течение нескольких лет.

Не только командование, но и все остальные участники экспедиции были довольны нашим синоптиком. На всем почти 3000-мильном переходе от Владивостока до Берингова пролива метеоролог ни разу не предсказал нам шторма — которого не было и в действительности. По рассказам же лиц, уже плававших на «Литке», ледорез в хорошую волну кладет на 50° , и потому шторм был бы для нас сомнительным удовольствием.

Еще больше, чем с штормами, нам повезло, пожалуй, в отношении туманов, которыми в начале лета изобилуют наши дальневосточные моря. Туман на этом переходе мог бы грозить нам потерей нескольких дней, а время было для нас дороже всего. Путь предстоял длинный, и, несмотря на все благоприятные ледовые прогнозы, надо было считаться с тем, что без задержек льды нас не пропустят в Атлантический океан.



После угольного аврала в бухте Провидения. В центре
С. Я. Щербина.

Фото Г. А. Кабалова.

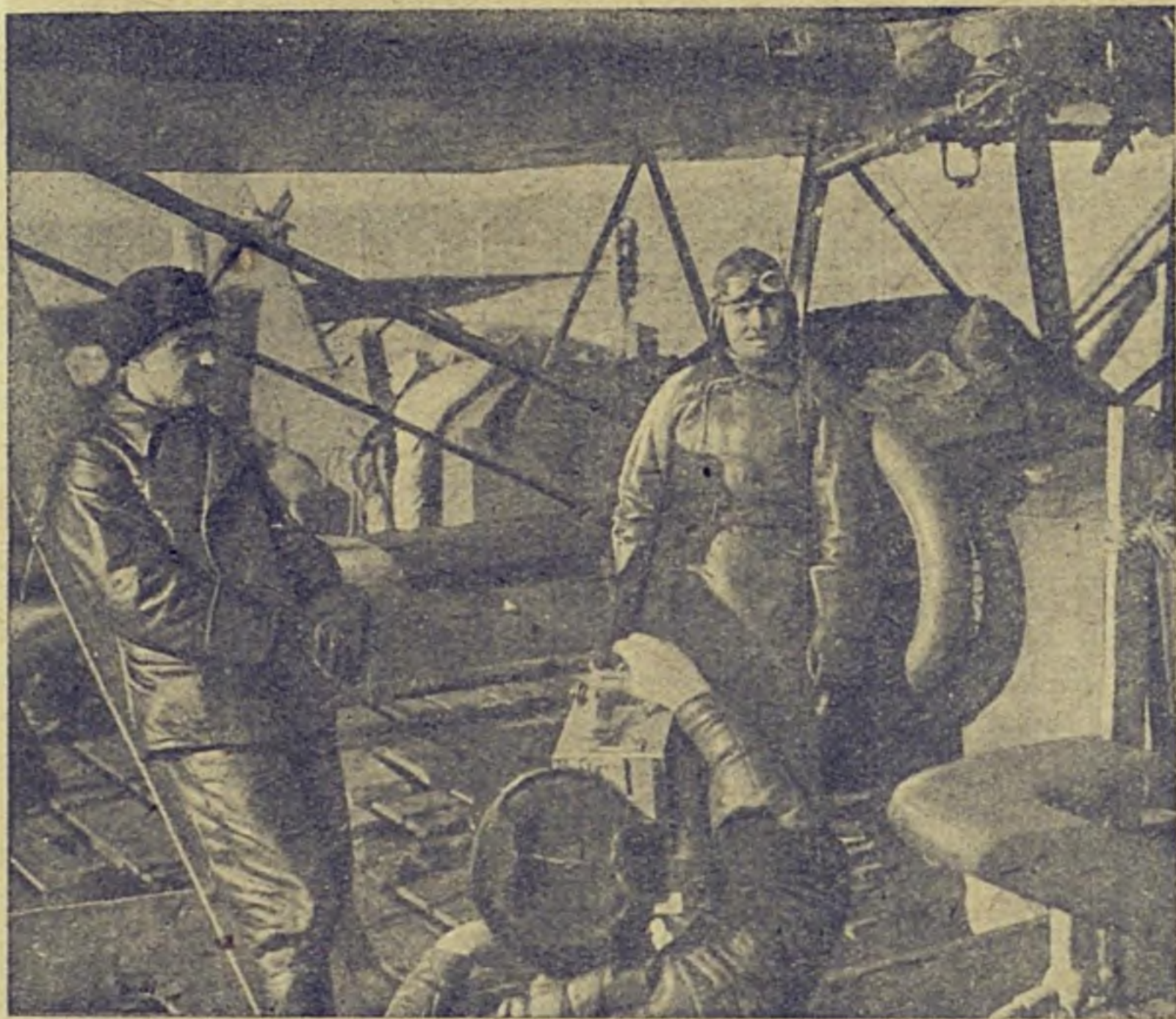
Когда мы 10 июля пересекали Анадырский залив, впереди показались два парохода. Зоркий глаз капитана вскоре опознал их — это были «Хабаровск» и «Анадырь», возвращавшиеся после зимовки у мыса Биллингса. Мы подняли приветственный сигнал из флагов, нам отвечали, но разобрать ответа, за дальностью расстояния, нельзя было.

Около полуночи мы входили в бухту Провидения, где опять надо было запастись углем — на этот раз уже до устья Лены. Уголь в бухту Провидения доставил пароход «Сергей Киров», к которому мы и пришвартовались. Кроме «Кирова», в бухте стоял еще пароход «Север» — третий из зимовавших у мыса Биллингса кораблей. Двухлетнее пребывание во льдах Полярного моря не обошлось для «Севера» даром: он дотащился до бухты Провидения с помощью только одной, да и то обломанной, лопасти. Теперь на «Севере» устанавливались новые лопасти, без которых пароход не мог продолжать плавание во Владивосток.

Бункеровались мы в бухте Провидения собственными силами. В этом угольном аврале, как и в дальнейших, участвовало все население ледореза, от матроса до научного работника. Менее чем за двое суток на ледорез было погружено 530 тонн угля, и общий запас топлива составлял теперь 1400 тонн. Не весь уголь поместился в бункерах, и небольшую часть его пришлось оставить на палубе. Наш первый аврал, во время которого литкенцы превысили нормы портовых грузчиков, показал крепость нашего коллектива. После столь блестяще выдержанного испытания все ходили в каком-то особенно бодром, приподнятом настроении.

В бухте Провидения нас ждал самолет «Ш-2», прилетевший сюда с мыса Шмидта под управлением летчика Ф. К. Куканова. Этот самолет, который должен был обслуживать экспедицию в отношении ледовых разведок, надо было взять на борт ледореза. Вопрос, какой именно самолет и какого летчика нам дадут, оставался неясным еще в Петропавловске. Узнав, что выбор пал на Куканова, все очень обрадовались. Лучшего летчика нам трудно было бы сыскать. Его блестящая работа на Чукотском полуострове осенью 1933 года была еще у всех на памяти. Как мы уже знаем, в 1933 году у мыса Биллингса зазимовало три парохода. На них находилось 168 пассажиров, не обеспеченных продовольствием; кроме того, часть пассажиров была больна цынгой и некоторые уже потеряли способность двигаться. За эвакуацию больных и взялся Куканов. При крайне неблагоприятной погоде, в условиях наступающей темноты, Куканов за короткое время перебросил с мыса Биллингса на мыс Шмидта и в Уэлен свыше 90 пассажиров. Когда Куканов явился на «Литке», мы все крепко пожали руку этому отважному и необычайно скромному человеку. Не менее горячо мы приветствовали и неразлучного с Кукановым бортмеханика Семена Петровича Кукву. Оба они немедленно принялись устанавливать свой самолет на корме ледореза.

Пока на «Литке» шла погрузка угля, наш «мишка», уже спущенный с цепи и оставшийся без надзора, пе-



Позировать перед киноаппаратом — обязанность каждого участника экспедиции. С. П. Куква и Ф. К. Куканов.

Фото К. А. Радвилловича.

ребрался на «Кирова», где сейчас же нашел себе товарища — молодую черную собачонку. Быстро завязалась теснейшая дружба. Чувствуя, что собака много слабее и вреда причинить не может, медвежонок относился к ней с полной доверчивостью и не проявлял ни малейших признаков злобы. Мишка и собака (которую тоже звали Мишкой) играли друг с другом часами, и смотреть на них в это время было преуморительно. Наша команда не хотела лишиться такого интересного развлечения во время плавания и потому решила завладеть собакой. Незадолго до выхода «Литке» из бухты Провидения собака была заперта в кубрике. На «Кирове» отсутствия пса не заметили, и мы так и остались с двумя «мишками».

Тринадцатого утром открылся мыс Дежнева. День был сравнительно ясный, и массив Дежнева, вершина которого обычно скрыта туманом или тонет в низких слоистых облаках, на этот раз был хорошо виден и предстал во всем своем суровом величии. Как нельзя более кстати природа поставила эту каменную глыбу на грани Азии и Америки.

Дежневский массив разделяет не только два материка, но и два моря: «а как на тот камень человек взойдет, и он оба моря видит — Ленское¹ и Амурское»² — говорится еще в «Списке с чертежа Сибирския земли» (1672 г.).

Раньше мыс Дежнева назывался Восточным мысом, настоящее же его название дано Норденшельдом в 1879 году, в честь казака Семена Ивановича Дежнева, участника экспедиции Федота Алексеева, впервые прошедшей через Берингов пролив и показавшей, что Азия отделена от Америки морем.

История этого большого географического открытия такова.

В 1647 году промышленник Федот Алексеев, родом из Холмогор, решил предпринять плавание из устья Колымы на восток, с целью добычи «моржового зуба» и отыскания морского пути в устье Анадыря. Для «исправления того, что в пользу казенного интереса наблюдать должно» (как пишет историограф Г. Миллер), т. е. для сбора ясака с туземного населения, Алексеев просил прикомандировать к его экспедиции представителя власти, каковым и был назначен казак Семен Дежнев, выходец из Великого Устюга. Это первое плавание Алексеева на восток от Колымы кончилось неудачей, так как «за случившимся того лета многим льдом нельзя было ходить по морю свободно».

Алексеев, однако, не оставил мысли найти морской путь в Анадырь, где, по слухам, жили «незнаемые народы в великом множестве», и уже в следующем 1648 году снарядил новую экспедицию. В состав ее

¹ Часть Северного Ледовитого океана, примыкающая к северо-восточной Сибири.

² Северная, примыкающая к берегам Азии, часть Тихого океана.

вошло шесть кочей,¹ на которых находилось 90 человек. По тому времени это была, следовательно, очень большая экспедиция. Как и в предшествовавшем году, в плавании принимали участие казаки во главе с Семеном Дежневым — «для государева ясачного сбора и для прииску неясачных людей и для государевых великих дел». Объясачивание туземцев и приведение их в «вечное холопство» Москве производилось обычно с большой жестокостью, причем казаки не только заботились о «казенном интересе», но — пожалуй, еще в большей степени — о собственном кармане. Часто число «поклонных» соболей (т. е. соболей, дававшихся сборщику в виде взятки) равнялось числу ясачных соболей. В случае непокорности туземцев, казакам предписывалось «громить их немалым разореньем». Это предписание казаки исполняли ревностно. На Колыме сохранилось предание, в котором рассказывается, как деятельность царских грабителей, собиравших ясак, имела следствием исчезновение целого племени омоков. «Прежде у омоков горело огней больше, чем звезд на небе, а теперь давно исчезло и самое племя», говорится в предании. В избиении омоков участвовал, еще до плавания в Тихий океан, и Дежнев, о чем он доносил царю так: «И будучи на Колыме реке я, холоп твой, с служилыми людьми нашод юкагирских мужиков оймоков, и с теми оймоки был бой, и я, холоп твой Сенька, убил у них лучшего мужика». В общем сбор ясака сводится к открытому грабежу. Отличался ли Семен Дежнев в выгодную сторону от своих товарищей по разорению туземного населения, неизвестно. Отправляясь в плавание, Дежнев хвастал, что привезет в Анадырь ясаку «семь сороков соболей». На почве дележа ожидаемых от похода «прибытков» Дежнев поссорился с другим казаком, участвовавшим в экспедиции, Герасимом Анкудиновым.

30 июля кочи покинули Колыму, и в сентябре три из них достигли «Чукоцкого Носа» — нынешнего мыса Дежнева. По словам Дежнева: «подлинная признака

¹ Небольшие плоскодонные суда длиной около 25 метров и грузоподъемностью около 6—7 тонн.

большого Чукотского Носа есть та, что против одного лежат острова, на коих живут люди зубатые». ¹ Что случилось с остальными кочами — неизвестно. В Беринговом проливе кочь Анкудинова разбило штормом, и люди с него перебрались на оставшиеся два коча. Вскоре буря разделила оба судна, причем кочь, в котором находился начальник экспедиции, Федот Алексеев, пропал без вести. Повидимому, Алексеев добрался до Коряцкой земли. Впоследствии Дежнев, во время одного из походов на коряков, «отгромил» у них «якутскую бабу Федота Алексеева», которая рассказала, что Алексеев и Анкудинов померли от цынги, товарищи же их были частью перебиты туземцами, частью «побежали на лодках». Эта последняя группа, повидимому, достигла Камчатки, так как в 1697 году туземцы рассказывали пятидесятнику Владимиру Атласову, что «назад тому много лет» на Камчатке, при устье реки Никулы жило несколько русских. Развалины русских изб в устье этой реки существовали еще во времена Крашенинникова, побывавшего на Камчатке в 1739—41 гг. Г. Миллер приходит к заключению, что Федот Алексеев и его спутники (вернее последние) «за первых из русских почтены быть имеют, которые в тамошних местах [т. е. на Камчатке] поселились».

Что касается Дежнева, то его кочь долго носило по морю, пока не прибило к берегу южнее Анадырского залива. Перезимовав в безлюдном устье Анадыря, Дежнев в следующем (1649) году отправился вверх по реке. Здесь он, наконец, встретил туземцев, которых немедленно объясачил. Туземцы оказали, однако, сопротивление, «чего ради были истреблены все в краткое время» (Миллер). На реке Анадыре Дежнев основал острог и пребывал в Анадырском районе до 1656 года, собирая ясак и промышляя «моржовый зуб». В это время он, между прочим, совершил плавание на север, к Чукотскому Носу, причем «громил» живших на берегу чукчей и коря-

¹ Дежнев говорит здесь об островах Диомида, жители которых встарину, в качестве украшения, носили продетые через губу изделия из моржовой кости.

ков. В 1664 году Дежнев прибыл в Москву, куда доставил «костяную казну», т. е. моржовые бивни, собранные в Анадырском заливе.

В конце своей жизни Петр I составил инструкцию для экспедиции, осуществленной уже после его смерти и известной под названием «Великой северной экспедиции». В этой инструкции Петр писал: «Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами. На оных ботах (плыть) возле земли, которая идет на норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки. И для того искать, где она сошлась с Америкой». Вопрос, столь интересовавший Петра, был уже задолго до того, как он писал свою инструкцию, разрешен экспедицией Федота Алексеева. Однако о плавании Алексеева и Дежнева долго ничего не знали, и только в 1736 году историк Герард Миллер нашел в Якутском архиве первые документальные сведения об этом замечательном походе.

5. В ЧУКОТСКОМ МОРЕ

Ни бури, мразом изощренны,
Ни волны, льдом отягощенны,
Против него не могут стать.

М. Ломоносов.

Чукотское море приветствовало нас несколькими отдельными небольшими льдинами. На горизонте море всюду было чисто. Днем мы остановились против селения Уэлен — столицы Чукотки. Здесь нашему летчику Куканову надо было взять кое-какие запасные части для самолета. Как только «Литке» отдал якорь, от берега отчалило несколько эскимосских байдар, и вскоре палуба ледореза была полна уэленских гостей.

Участники экспедиции воспользовались кратковременной остановкой в Уэлене, чтобы съездить на берег. Большинство из нас преследовало при этом определенную цель — запастись чукотскими сувенирами, в особенности изделиями из моржовой кости, выделкой которых чукчи и эскимосы славятся. Охотникам за сувенирами пришлось, однако, разочароваться, так как костяных изделий в уэленском кооперативе почти не оказалось — все было забрано побывавшими здесь весной челюскинцами.

Мужчин в Уэлене почти не оказалось — они уехали на съезд в бухту Лаврентия. Оставшиеся в ярангах женщины большей частью не говорили по-русски. Среди них было много с татуированными лицами. Поразило меня большое количество прекрасных ездовых собак в Уэлене. В описании своей поездки вокруг Чукотского полуострова Харальд Свердруп говорит об очень плохом обращении чукчей с собаками, участь которых, по его словам, здесь крайне незавидна. Про уэленских собак этого нельзя сказать. Все они имели сытый и довольный вид, при нашем приближении не двигались с места и лежали в растяжку, очевидно, осуществляя «мертвый час» в этом собачьем курорте. На



Гости из Уэлена.

Фото Г. А. Кабалова.

неожиданных пришельцев с «Литке» они не обращали никакого внимания.

В Уэлене я был обрадован неожиданной встречей с Г. Д. Красинским. Попал он сюда в качестве начальника дирижабельного отряда по спасению челюскинцев. Этого человека какие-то неведомые силы упорно тянут в Чукотский край. В 1932 году Г. Д. Красинский был первым, кто здесь же, у Берингова пролива, приветствовал победившего «Сибирякова»; теперь он же был последним, кто слал привет «Литке», готовившемуся вступить в бой со льдами. Повидимому, Г. Д. Красинский несколько томился своим затянувшимся пребыванием в Уэлене и, как мне по крайней мере показалось, охотно перешел бы на «Литке». О недавней челюскинской эпопее свидетельствовали также стоявшие в Уэлене на берегу моря аэросани.

Когда Куканов нашел на берегу то, чего ему не хватало, и переправил имущество на ледорез, мы снялись с якоря, и капитан приказал держать курс на нордвест. Сильно затянувшаяся увертюра к нашей экс-

педиции, наконец, закончилась. Только теперь, в сущности, начиналось плавание Северным морским путем. Что-то нас ждет впереди? Пока дела шли отменно хорошо, но ведь это только самое начало. Уже недалек каверзный мыс Шмидта, который едва ли легко пропустит нас.

Между мысом Инцова и мысом Икигур встретился первый разреженный лед, затем мы миновали небольшую полосу сплоченного льда, а за мысом Сердце-Камень снова вышли на чистую воду. Инцов, Икигур, Сердце-Камень... Знакомые названия, знакомые места... Десятки раз я пеленговал эти мысы с «Сибирякова», когда ледокол, потерявший винт, беспомощно дрейфовал в тяжелых льдах. Расстояние между Уэленом и мысом Сердце-Камень, которое мы теперь прошли за семь часов, стоило «Сибирякову» одиннадцать суток, полных мучительной неизвестности и тревоги. Если бы не благоприятные ветры, то ледоколу, весьма возможно, понадобился бы тогда целый год, чтобы дойти до Берингова пролива. Но счастье сопровождало «Сибирякову»...

На следующий день, 14 июля, «Литке» прошел в 40 милях от места гибели «Челюскина». Мы салютовали памяти героического корабля и погибшего во время катастрофы участника экспедиции Могилевича. Погода стала свежеть. То тут, то там в воздух взлетали пускавшиеся китами фонтаны. Днем сила ветра достигла восьми баллов, и ледорез стал принимать на себя много воды, хотя качка была небольшая. Вскоре перекачивавшиеся через ледорез волны смыли весь лежавший на палубе уголь, погруженный в бухте Провидения. Его было немного, но мы с досадой расставались и с этими крохами, которые от нас брало жадное море. Чтобы судно не слишком зарывалось, капитан приказал уменьшить ход до пяти, а потом и до двух узлов. Этот шторм внес некоторое разнообразие в наше уж чересчур спокойное плавание, и литкенцы были даже рады ему. Кинооператоры Л. А. Бронштейн и Г. А. Кабалов, мокрые до костей, не покидали палубы и, в поисках эффектных кадров, самоотверженно переносили свой аппарат с места на место. В. А. Бе-



Кинооператоры Г. А. Кабалов и Л. А. Бронштейн за работой.

Фото К. А. Радвилловича.

резкин занялся изучением элементов волн — вероятно такие исследования производились в Чукотском море впервые. Профессор Кондырев стоял на капитанском мостике и, как истый яхтсмен, наслаждался картиной разбушевавшегося моря. Была, однако, и плохая сторона у этого шторма, а именно — его направление, — он дул с нордвеста. Я стал опасаться, что под действием этого ветра льды прижмет к берегу и они закроют ту лазейку, которой полмесяца назад так удачно воспользовались суда, возвращавшиеся после зимовки у мыса Биллингса.

Ночью наш Мишка, злобный нрав которого почти исчез под влиянием дружбы с собакой, решил поближе познакомиться с ледорезом. Когда стюарт, тов. Козлов, вошел утром в кают-компанию, то ахнул, увидя резуль-

таты мишкиного осмотра: там царил полный разгром. Белые чехлы с диванов и кресел были сорваны и всюду носили следы медвежьих лап, пол был усеян выброшенными из пепельниц окурками, которые валялись попеременно с обгрызанными шахматными фигурами. Сам преступник преспокойно спал на диване, завернувшись в стянутую со стола красную суконную скатерть. Пробуждение Мишки было на этот раз неожиданным и вряд ли приятным для него — стюарт был взбешен.

После полуночи настал конец нашему свободному плаванию. Мы вошли в лед. Вскоре я мог убедиться в том, что это были самые настоящие чукотские льды, торосистые и свирепые, те, что едва не погубили «Сибирякова» и в которых нашел себе могилу «Челюскин». Участники экспедиции и свободная от работ команда столпились на палубе, разглядывая неприятеля. Оценивается наглаз средняя толщина льда, причем большинство сходится на четырех метрах. Бить такой лед «Литке» не может, но пока он еще пробирается вперед, раздвигая льдины своим форштевнем. Лед становится, однако, все гуще, ледорез то-и-дело застревает и, наконец, останавливается вовсе. Сплоченность льда достигла десяти баллов, и «Литке» бессилён взять это препятствие. Не остается ничего другого, как выждать, пока, под влиянием благоприятных ветров, ледовая обстановка не изменится. Капитан отдает приказ вытравить пар и держать машину в двухчасовой готовности, сам же идет в свою каюту отдыхать. На лице моих спутников я читаю недоумение, связанное с тревогой: если уж в самом начале пути мы вынуждены бессильно остановиться, то что же будет дальше? Кто-то, научившийся хорошему тону полярника по арктической литературе, пытается поднять настроение: «Ничего, свое возьмем! Терпение — лучшая добродетель полярника!» Д. С. Дуплицкий заявляет: «Я вам прямо скажу — паршивый лед! Паршивый лед!».

Сплоченность льда, несомненно, является следствием дувших в последние дни нордвестовых ветров, в особенности недавнего шторма. Никто не сомневался в том, что, как только этот ветер перестанет дуть, льды



В ледовом дрейфе.

Фото Г. А. Кабалова.

разойдутся настолько, что «Литке» получит возможность продвигаться. К сожалению, синоптическая обстановка не давала надежды на то, что изменение направления ветра наступит скоро. Мы находились в отроге полярного максимума, к востоку от которого, в районе Аляски, располагался минимум. По словам К. А. Радвилловича, хорошо изучившего синоптические условия Чукотки, аляскинские минимумы нередко отличаются большой устойчивостью. По всему было видно, что литкенец, авторитетно выкинувший лозунг «терпение», был прав.

Место, где льды преградили ледорезу путь, находилось в 27 милях к востоку от мыса Шмидта. Недалеко от нас во льду стояли пароходы «Сучан» и «Лейтенант Шмидт», вышедший из Владивостока

несколько раньше нас и следовавший в Колымский район. «Сучан» находился в 16 милях к югу от ледореза, а «Лейтенант Шмидт» — в 33 милях к юго-востоку. Как и мы, оба парохода были остановлены ледяной преградой у мыса Шмидта. Скверный мыс, и не раз еще по его адресу будут отпускаться крепкие словечки! Только в редкие годы море около этого мыса освобождается от льдов. Сделанный мною, на основании всех плаваний у Чукотского побережья с 1778 года по 1924-й, подсчет показал, что в августе месяце, т. е. в разгар навигационного сезона, вероятность встречи льдов у мыса Шмидта составляет 90%. Мыс Шмидта показал себя с плохой стороны уже первому в истории судну, совершившему плавание на запад от Берингова пролива. Это была «Resolution» под командой знаменитого английского мореплавателя Джеймса Кука. В 1778 г. этот корабль дошел до мыса Шмидта, но здесь тяжелые льды заставили его повернуть обратно. Повидимому, льды у мыса Шмидта произвели на Кука сильное впечатление, по крайней мере, после плавания в Чукотском море он утверждал, что всякие попытки отыскать Северный морской путь между Тихим океаном и Атлантическим являются «бессмысленными». Со времени установления регулярных рейсов из Владивостока в Колыму (1911 г.) мыс Шмидта также не раз являлся камнем преткновения для судов. В 1914 году около этого мыса был вынужден зазимовать пароход «Ставрополь», в 1919 году тот же «Ставрополь», идя из Владивостока в Колыму, мог дойти только до мыса Шмидта, где непроходимые льды заставили судно повернуть обратно. В 1928 году вынужденную зимовку около мыса Шмидта имела шхуна «Елизиф», в 1929 году — снова «Ставрополь».

Нашу невольную стоянку каждый использовал как мог. Научные работники принялись за глубоководные исследования, фотографы щелкали «лейкой», запечатлевая причудливые формы торосов, доктор руководил в камбузе изготовлением бифштексов из недавно убитого медведя, сдуру подошедшего к самому борту судна, капитан отсыпался, ставя рекорд продолжительности сна, начальник попрежнему с беспокойством

поглядывал на лед, Рихтер не отходил от патефона, Куканов и Куква сражались с штурманами в «козла».¹ Эта игра процветала на «Литке». До поздней ночи в кают-компании раздавался стук камней, которыми вошедшие в азарт игроки яростно ударяли о стол. Видя, что столу из красного дерева придется плохо от такого усердия игроков, я предложил было покрыть стол скатертью, но мое предложение было отвергнуто на том основании, что без стука игра в «козла» теряет всю свою прелесть. Когда «Литке» прибыл в Мурманск, стол, за которым шла игра, имел такой вид, будто недавно перенес натуральную оспу.

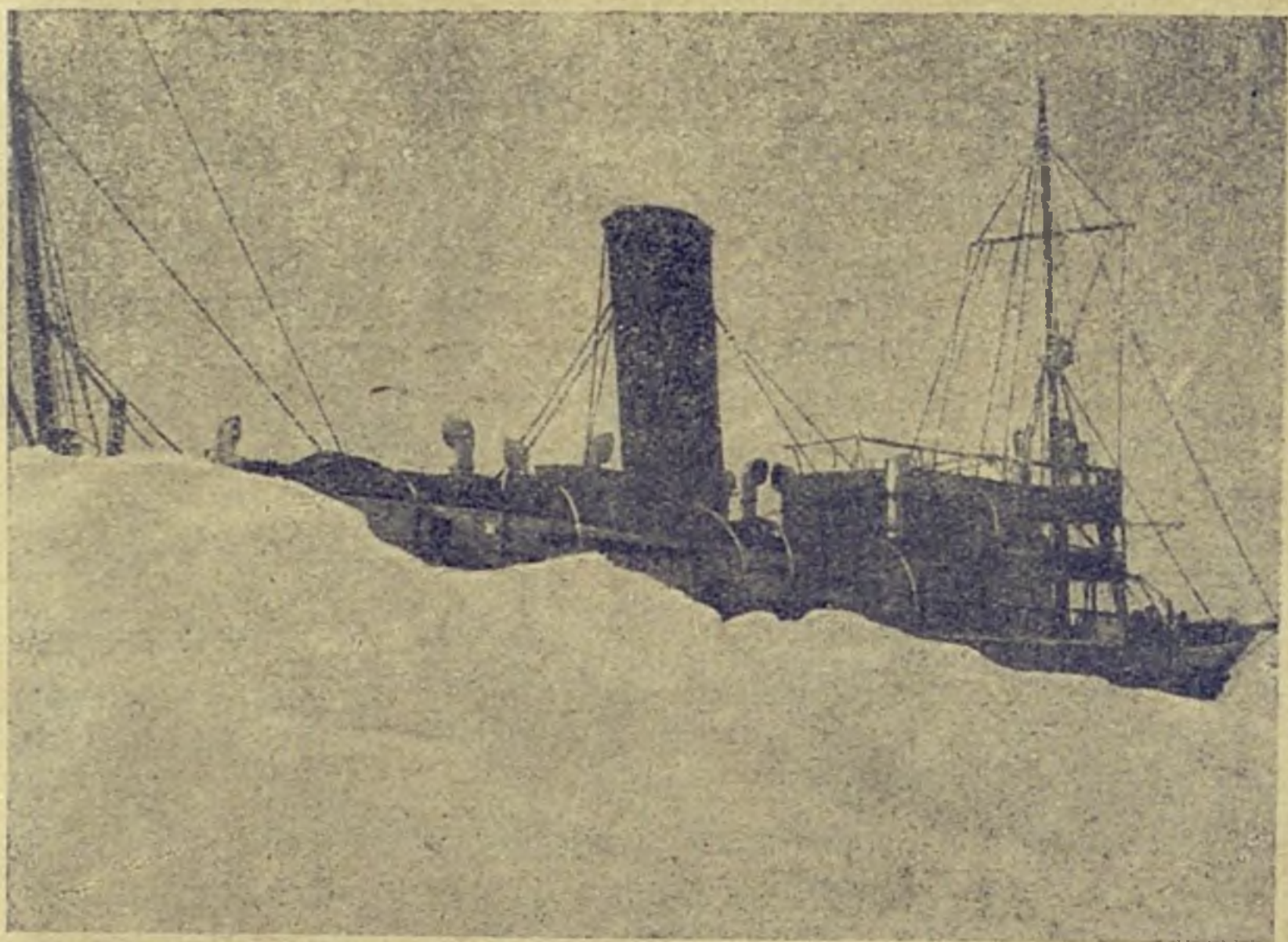
Хотя «Литке» с виду и оставался неподвижен, он в действительности передвигался вместе со льдами, плотно окружившими его со всех сторон. Путь ледореза во время ледового дрейфа наносился на карту, для чего служили точные местоположения корабля, определявшиеся капитаном с помощью астрономических наблюдений. Обработка наблюдений, произведенных во время дрейфа «Литке», позволит сделать некоторые выводы о течениях в Чукотском море. В качестве примера приведем наблюдения, сделанные 17—18 июля. В полдень 17 июля место «Литке», по астрономическим наблюдениям, было $68^{\circ}45' \text{ N}$ и $177^{\circ}50' \text{ W}$, а в полдень 18 июля — тоже по астрономическим наблюдениям — ледорез оказался в широте $68^{\circ}40' \text{ N}$ и долготе $177^{\circ}24' \text{ W}$. Если отложить эти точки на карте, то окажется, что за сутки корабль передвинулся на 6 миль в направлении на SE. Чем же было вызвано это перемещение, ветром или течением? На этот вопрос позволяют ответить производившиеся на «Литке» наблюдения над ветром. За интересующие нас сутки среднее направление ветра было с NNW, а скорость ветра составляла 6,5 метра в секунду. Многочисленные наблюдения, выполненные на различных дрейфовавших со льдами судах, показывают, что между силой ветра и скоростью движения льдов существует определенное соотношение, причем в среднем скорость движения льдов в 50 раз меньше скорости ветра. Так, например,

¹ Так почему-то принято на кораблях называть игру в домино.

ветер в 5 метров в секунду вызывает дрейф льдов со скоростью 10 сантиметров в секунду. В нашем случае ветер в 6,5 метра в секунду должен был, следовательно, вызвать скорость движения льда в 13 сантиметров в секунду. Эта величина весьма близко подходит к отмеченной в действительности, ибо скорость в 6 миль в сутки равна 12,6 сантиметра в секунду. Такое совпадение величины, вычисленной по наблюдениям над ветром, с действительной величиной показывает, что в данном случае корабль передвигался только под влиянием ветра. Если в это время и действовали какие-нибудь течения, то скорость их была крайне незначительна. Наблюдения, произведенные во время дрейфа «Сибирякова» в 1932 году, показали, что у самого берега Чукотского полуострова имеется течение, идущее на SE, причем, с удалением от берега, это течение быстро затухает. Это последнее обстоятельство подтверждается и наблюдениями, произведенными на «Литке», так как 17—18 июля ледорез находился на значительном расстоянии от берега (около 18 миль) и сколько-нибудь заметного течения на SE (помимо вызванного ветром) уловить не удалось.

В эти дни мы получили радио со станций на острове Большом Ляховском и мысе Челюскина. В них сообщалось, что пролив Лаптева забит десятибалльным торосистым льдом, а пролив Вилькицкого еще стоит. Таким образом, ворота Арктики были еще закрыты, и наша вынужденная стоянка не должна была волновать нас. В правильности моего благоприятного прогноза для Чукотского моря я был твердо уверен и не сомневался в том, что закупорка пути у мыса Шмидта представляла собой только временное явление. Со дня на день можно было ожидать, что льды отойдут от берега и появится проход для судна. Потеря же нескольких дней, благодаря своевременному выходу из Владивостока, не могла сколько-нибудь вредно отразиться на дальнейшем ходе экспедиции.

В том положении, в каком мы тогда находились, ледовая разведка с самолета могла бы оказать нам большую пользу. В самом деле, если льды были сильно уплотнены и непроходимы у берега Чукот-



Во льдах Чукотки.

Фото Г. А. Кабалова.

ского полуострова, то это не значило, что и в северной части пролива Лонга¹ льды находятся в таком же состоянии. Возможность того, что там найдется проход для ледореза, не исключалась. Однако, наша амфибия «Ш-2» не могла нам помочь — вокруг «Литке» всюду простирались торосистые льды, с которых стартовать на самолете нечего было и думать, открытой же воды нигде не было видно. Так как мы знали, что в это время на мысе Шмидта находился летчик Фарих, в распоряжении которого имелся большой самолет, то Д. С. Дуплицкий обратился к нему с просьбой произвести для нас ледовую разведку в северной части пролива Лонга. Фарих охотно согласился и произвел раз-

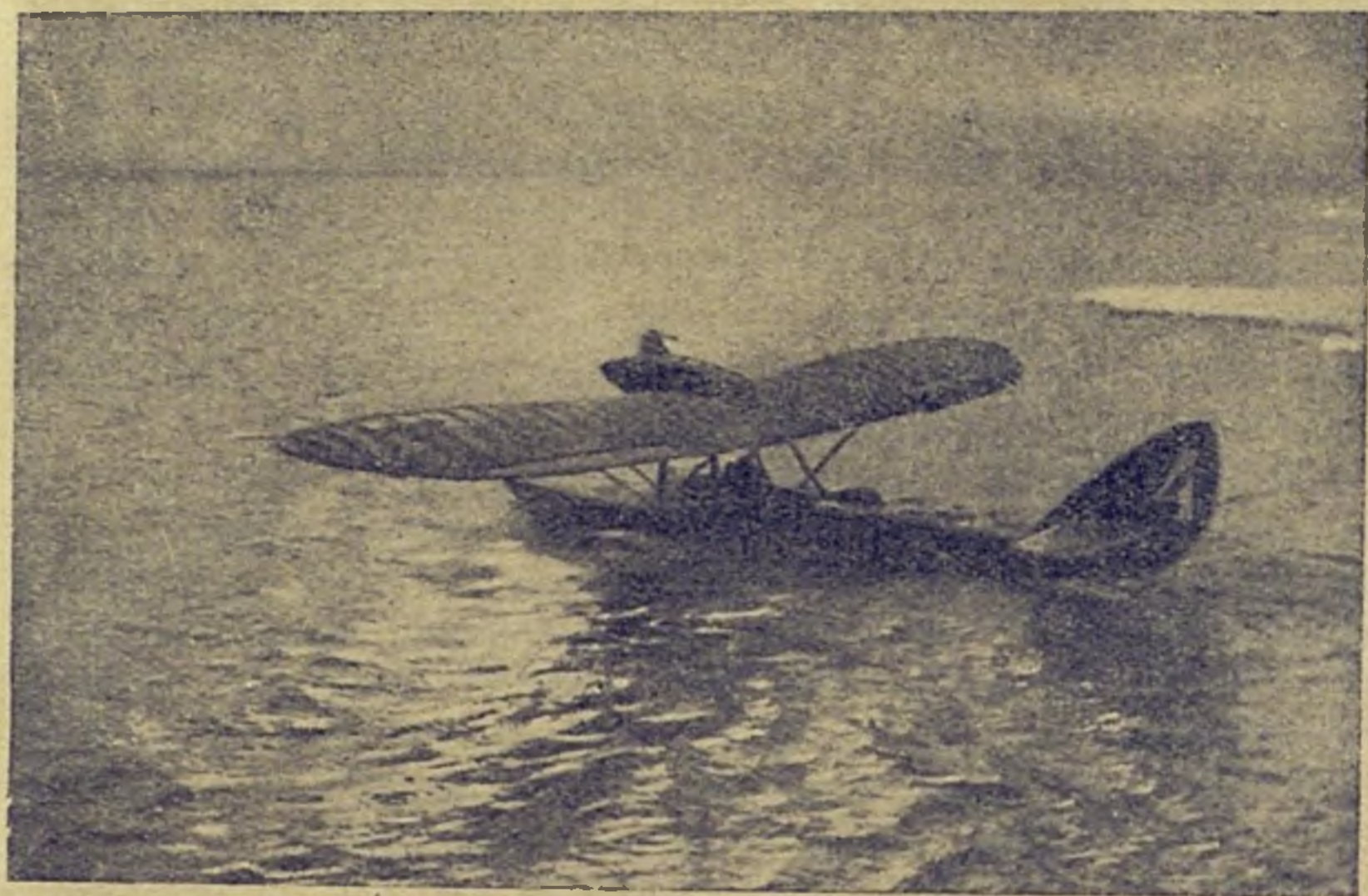
¹ Проливом Лонга называется водное пространство между берегом Чукотского полуострова и островом Врангеля. Пролив назван в честь американского капитана Лонга, который в 1867 году на китобойном судне «Nile» впервые прошел вдоль всего южного берега острова Врангеля.

ведку 18 июля. В результате ее он сообщил нам по радио следующее: «В районе мыса Шмидта мелкобитый лед 10 баллов. От 177° W до $178^{\circ}12'$ W, параллельно берегу, в 25 милях от него находится чистая вода с обломками полей. От $178^{\circ}12'$ W вода продолжается на NW до острова Врангеля, далее поворачивает на WNW и тянется до видимого горизонта. От 177° W на E вода тянется тоже до горизонта. Проход судов возможен». Как впоследствии выяснилось, Фарих на своем сухопутном самолете не летал над самим проливом Лонга, а только поднялся над чукотским берегом на значительную высоту, откуда и обозревал море.

Разведка Фариха показала, что выжидательная тактика была не единственным возможным выходом из нашего положения — повидимому, прижатые к берегу сплоченные льды можно было обойти с севера. На созванном начальником экспедиции совещании я высказался за то, что попытка пройти указанным Фарихом северным вариантом заслуживает внимания. Северная часть пролива Лонга до сих пор совершенно не исследована в навигационном отношении,¹ между тем известны случаи, когда мореплаватели находили там более благоприятное состояние льда, нежели под берегом Чукотского полуострова. Таковы были, например, условия в 1855 году, когда пролив Лонга посетил капитан Роджерс на корабле «Vincennes». Во всяком случае, обследование состояния льдов в северной части пролива Лонга представляло большой интерес, тем более, что это обследование можно было связать с гидрологическими работами, которые, в совокупности с уже выполненными нами в Чукотском море гидрологическими станциями, могли бы дать ценные указания о режиме течений в проливе Лонга. Капитан Николаев также высказался за желательность обследования северного пути.

Чтобы попасть в указанный Фарихом район, нам надо было, прежде всего, выбраться из сплоченных

¹ Уже после «Лятке» здесь были выполнены значительные работы на «Красине».



«Ш-2» перед стартом.

Фото Г. А. Кабалова.

льдов на чистую воду, откуда «Литке» пришел. Это оказалось делом нелегким. Продолжавшие дуть норд-вестовые ветры за четверо суток нашей стоянки уплотнили льды около ледореза еще больше, и они все время находились в состоянии сжатия. Только с большим трудом ледорез прокладывал себе путь среди льдов, проходя иногда за вахту всего только несколько корпусов корабля. Все же, наблюдая за работой ледореза и сравнивая ее с работой ледокольных пароходов типа «Сибиряков» и «Седов», я пришел к заключению, что «Литке» в сплоченных битых льдах имеет некоторые преимущества перед ледокольным пароходом. После тридцатичасовой ожесточенной борьбы, во время которой капитан не покидал мостика, мы, наконец, вышли на кромку. Это было 20 июля, в северной широте $68^{\circ}41'$ и западной долготе $176^{\circ}53'$. Недалеко был виден затертый во льдах «Лейтенант Шмидт». Первый бой со льдами не прошел для ледореза даром: несколько заклепок оказалось срезанными, и в форпике появилась изрядная течь.

Вдоль кромки льда «Литке» прошел на северо-восток около 60 миль. В широте $69^{\circ}33' N$ и долготе $175^{\circ}36' W$ мы зашли в шестибалльный лед и остановились, чтобы выпустить на разведку наш самолет в указанном Фарихом направлении. Куканов сделал предварительно небольшой пробный полет, во время которого обнаружил, что мотор работает неисправно. Пришлось снова поднять самолет на судно, где Куква принялся за починку мотора.

День 21 июля был ясный и солнечный, дул все тот же нордвест, но небольшой силы; одним словом, погода стояла самая «лётная». Вместе с Кукановым решил лететь Д. С. Дуплицкий. Больше двух человек наш крохотный самолет, без уменьшения запаса горючего, поднять не мог. Поэтому навигатора, к сожалению, на борт самолета взять нельзя было. Я просил Дмитрия Сергеевича каждые пять минут фиксировать состояние льда, оценивая количество его в баллах. Ввиду ограниченности радиуса действия самолета, весь полет должен был продолжаться часа три-четыре. Куканов предполагал лететь сперва на NW, затем на SW, после чего вернуться к ледорезу, описав, таким образом, треугольник. В 14 часов «Ш-2» стартовал и вскоре скрылся на норд-вестовом горизонте.

К условленному времени — 18 часам — самолет не вернулся, и мы, естественно, стали беспокоиться за наших разведчиков. Вечером мы получили радио с мыса Шмидта, позволившее нам вздохнуть облегченно. Оказалось, что самолет, выполнив разведку, на обратном пути не мог найти «Литке» (чего я и опасался), долго плутал, а когда горючее стало иссякать, Ф. К. Куканову не оставалось ничего другого, как лететь на мыс Шмидта. Чукотский берег Федор Кузьмич знал как свои пять пальцев. Несколько позже станция на мысе Шмидта сообщила нам, что «Ш-2» вылетел по направлению к ледорезу.

Мы стали ждать. Проходил час за часом, но самолет не показывался. Мыс Шмидта ничего нового сообщить нам не мог, станция в Уэлене самолета не видела. Настроение на корабле создалось чрезвычайно тревожное, и в эту ночь никто из нас спать не ло-

жился. Капитан приказал пускать из паровой трубы густой черный дым; на мостике вахтенный штурман беспрестанно обшаривал горизонт биноклем. Через каждые полчаса мы запрашивали станцию на мысе Шмидта, но самолет и там не показывался. Что могло с ним приключиться? В голову приходили разные предположения, но наиболее вероятным казалось, что самолет имел на пути вынужденную посадку, вследствие порчи мотора. Было решено ждать до полудня, а затем идти ледорезом на поиски пропавших. На мысе Шмидта к поискам готовился летчик Фарих. Предположение, что и на этот раз самолет заблудился и не мог найти «Литке», большинством отвергалось, как маловероятное. Перед стартом самолета с мыса Шмидта мы сообщили Д. С. Дуплицкому точное местоположение корабля, вместе с курсом, который самолет должен был взять. Единственный на корабле, кто не обнаруживал ни малейших признаков беспокойства, был бортмеханик Куква. «Не понимаю, зачем волноваться? — заявил он. — Вы просто не знаете Куканыча! Это такой человек, что из любой переделки сухим выйдет. Шли бы спать, а за Куканыча не тревожьтесь».

Куква оказался прав. Это выяснилось утром, когда мы получили от Д. С. Дуплицкого радио с мыса Шмидта. Вылетев по направлению к «Литке», самолет снова не мог найти его, с одной стороны, потому, что ветер сильно сносил самолет в сторону, с другой стороны — по той причине, что курс, вследствие незнания девиации компаса, был взят неправильный. После тщетных поисков ледореза Куканов повернул обратно к мысу Шмидта, но на этот раз бензина не хватило, и пришлось снизиться в Ванкареме, где в свое время было оставлено горючее летчиком Бабушкиным, о чем Куканов знал. Наполнив баки, Куканов с Дуплицким полетел на мыс Шмидта. На пути туда самолет имел вынужденную посадку в какой-то лагуне. Теперь Дмитрий Сергеевич просил нас подойти ледорезом по возможности ближе к устью реки Амгуемы, чтобы судно было видно с берега.

Только на следующий день, 23 июля, вскоре после полудня, самолет, наконец, снизился на воду у борта

ледореза. Поздравив Д. С. Дуплицкого и Ф. К. Куканова с благополучным возвращением, мы повели их в кают-компанию, где уже был приготовлен горячий чай, за которым летчики рассказали нам о всех пережитых ими перипетиях. Больше всего нас интересовали, конечно, результаты ледовой разведки. Куканов сообщил, что сплоченность льда в северной части пролива Лонга составляет 10 баллов и что чистой воды он вообще не видел, если не считать редких, совсем ничтожных, разводий. Д. С. Дуплицкому состояние льдов показалось более благоприятным. Капитан решил, что идти на север не стоит, и повернул форштевень ледореза на запад, с целью следовать вдоль самого берега, как это обычно практикуют суда, ходящие на Колыму.

Недружелюбно посматривал я на наш «Ш-2», когда его водружали на старое место на корме ледореза. Пусть тебя, дружок, привяжут там покрепче, чтобы ты не вздумал больше летать! Я отнюдь не являюсь противником разведывательного самолета на борту судна, совершающего полярное плавание, и даже считаю, что самолет типа «Ш-2» вполне пригоден для этой цели. Но на самолете, улетающем на разведку в море, обязательно должно находиться радио, должен иметься выверенный компас и во время полета должна вестись прокладка курсов, с учетом сноса, испытываемого самолетом под влиянием ветра.

В этот день мы встретили очень много моржей. Первая залежка была невелика — на маленькой льдине, тесно прижавшись друг к другу, лежало около 20 зверей. «Литке» не успел еще приблизиться к залежке на расстояние верного выстрела, как моржи стали сползать в воду. Только самый большой из них не двигался и оставался на льду — его, видимо, одолевала лень. Но, в конце концов, почуяв в приближающемся судне опасность, бухнул в воду и он. Оставленная животными льдина была вся выпачкана нечистотами и имела крайне непривлекательный вид. Следующая залежка была несколько больше — голов около сорока, а вскоре затем мы натолкнулись на громадное сборище моржей, какого мне еще не приходилось видеть. По сделанному

мною грубому подсчету здесь находилось не менее 800—900 зверей, лежавших на льдинах кучками по 20—30 голов. Сторожевые моржи, имевшиеся в каждой группе, уже давно заметили судно и беспокойно поводили головой. Вскоре одна кучка за другой стала кидаться в воду. Брызги фонтанами взлетали кверху, вода кругом запенилась, и животные, рассерженные тем, что незваные гости потревожили их сладкий сон, с громким ревом носились между льдин. По плавающим моржам с «Литке» была открыта пальба, совершенно бесцельная, ибо убитый на воде и незагарпуненный морж камнем идет ко дну. Мне стало стыдно, когда я увидел, что от участия в этой бессмысленной бойне не удержался и Л. Ф. Муханов, мой соплаватель по «Седову», «Малыгину» и «Сибирякову», участник экспедиции на «Челюскине». Казалось, уже насмотревшись на моржей, он мог бы проявить больше выдержки, чем остальные стрелки, попавшие в Арктику впервые. На горячий темперамент молодого полярника взял на этот раз верх. Ни одного моржа мы, конечно, не добыли.

Морж в таких больших массах, как мы видели в тот день, встречается в настоящее время только в восточной части Советского сектора Арктики. О больших запасах моржа в омывающих Чукотский полуостров водах сообщал еще в середине XVII века казак Михаил Стадухин: «за Ковымою рекою на море моржа и зубу моржового добре много». На западе, где промысел моржа велся с давних времен, его много меньше, чем в Чукотском море. В шпицбергенских водах морж совершенно выбит, мало его осталось у берегов Новой Земли, и убыль моржа заметна даже на отдаленной Земле Франца-Иосифа.

У берегов Чукотки охота на моржа производилась до сих пор почти исключительно туземцами, но в последнее время в Чукотском море стали промыслять также боты Морзверпрома. Вскоре после «Литке» Чукотское море посетил зверобойный бот «Нажим», который взял здесь полный груз моржа. Не подлежит сомнению, что без строгого регулирования промысла, на основе изучения биологии моржа и учета запасов

этого зверя, количество моржей станет уменьшаться и на востоке.

После моржовой бойни «Литке» вскоре вошел в сплоченный девятибалльный лед, в котором ледорез, однако, хорошо продвигался вперед. 26 июля мыс Шмидта остался позади. Первая серьезная преграда на нашем пути была взята.

6. ПРИБРЕЖНОЙ ПОЛЫНЬЕЙ

Schwüles Gedunst schwebt in
der Luft,
Lästig ist mir der trübe Druck.

Душная мгла в небе повисла,
Тяжко давит мне грудь.

Рихард Вагнер,
«Золото Рейна».

Название «Чукотское море» стало встречаться на географических картах сравнительно недавно. Возникло оно следующим образом. Обработывая наблюдения, произведенные норвежской экспедицией на «Мод», профессор Харальд Свердруп пришел к заключению, что море, лежащее между Новосибирскими островами и островом Врангеля, по своим физико-географическим условиям, резко отличается от моря, расположенного между последним островом и Аляской. Поэтому объединение этих морей под одним именем «Восточно-Сибирское море», как это раньше было предложено профессором Ю. М. Шокальским,¹ казалось Х. Свердрупу неправильным, тем более, что в качестве восточной границы Восточно-Сибирского моря совершенно произвольно был выбран меридиан Берингова пролива. Не только гидрологические наблюдения, но также и биологические сборы экспедиции на «Мод», обработанные Soot-Ryen'ом, привели Свердрупа к заключению, что море между островом Врангеля и Аляской следует рассматривать как самостоятельную единицу. В 1928 году Свердруп поделился своими соображениями с автором этих строк, причем предложил сохранить за акваторией между Новосибирскими островами и островом Врангеля название «Восточно-Сибирское море», а морю между островом Врангеля и Аляской присвоить название «Море Дежнева». Вполне разделяя точку зрения Свердрупа на необходимость выделения моря к востоку от острова Врангеля в осо-

¹ «Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей», Петроград, 1918.

бую единицу, я предложил для него другое название — «Чукотское море», что и было одобрено Морским советом Государственного гидрологического института. Мне казалось, что крепкий и трудолюбивый народ, населяющий Чукотский полуостров, вполне заслуживает того, чтобы море, в котором он издавна промыслял, было названо его именем. Что касается Дежнева, то заслуги этого казака в истории географических открытий уже отмечены тем, что его именем назван крайний северо-восточный мыс Азии. Кроме того, если уж давать морю название в честь того, кто первый совершил плавание через Берингов пролив, то следовало бы остановиться на названии «море Алексеева». С моими соображениями профессор Свердруп полностью согласился, ответив, что «с величайшей радостью присоединяется к предложенному названию — Чукотское море», которое он немедленно и ввел в употребление в опубликованных им научных результатах экспедиции на «Мод». Вскоре после этого название «Чукотское море» стало общеупотребительным и у нас.

Наше несколько затянувшееся пребывание в Чукотском море мы использовали для научных работ. Чукотское море, несмотря на его сравнительно южное положение, является одним из наиболее тяжелых в ледовом отношении участков Северного морского пути. Объясняется это, с одной стороны, преобладанием ветров северных румбов, дующих в тыл алеутского барометрического минимума, с другой стороны — тем, что берега Чукотского полуострова не защищены с севера от напора льдов; остров Врангеля слишком невелик, чтобы иметь значение защитного экрана. Кроме того и приток в эту часть Ледовитого моря теплых вод с юга — в противоположность атлантической части Арктики — весьма ограничен вследствие узкости и небольшой глубины Берингова пролива. В виду неблагоприятных ледовых условий Чукотского моря научно-исследовательская работа приобретает здесь особенно большое практическое значение. Чем враг сильнее, тем лучше его надо знать. Между тем научные исследования в Чукотском море начаты совсем недавно, и сделано еще далеко недостаточно. Первые более широкие



Схема течений в Чукотском море.

научные рекогносцировки были здесь выполнены экспедициями на «Мод» (1922) и на «Литке» (1929). В 1932 году в Чукотском море производила работы экспедиция Гидрологического института на траулере «Дальневосточник», продолжавшиеся и в следующем году на траулере «Красноармеец». В 1932 году некоторые попутные исследования были здесь выполнены экспедицией на «Сибирякове», а в 1933—34 гг. — экспедицией на «Челюскине». Значительный материал по гидрологии Чукотского моря удалось собрать в 1934 году «Красину», после его рейса на остров Врангеля.

Одним из важнейших элементов для познания ледового режима моря являются течения. Некоторые дополнения в этом направлении удалось внести и нашей экспедиции. Еще находясь на борту «Литке», В. А. Березкин обработал произведенные с ледореза в Чукотском море гидрологические наблюдения и на-

нес на карту систему течений к востоку от мыса Шмидта. Она изображена на карте, вместе с данными экспедиций на «Сибирякове» и «Красноармейце», на стр. 77. Мы видим на рисунке, что между мысом Шмидта и Беринговым проливом течение вдоль чукотского берега направлено на юго-восток. Это течение, занимающее сравнительно узкую прибрежную полосу, является холодным и обычно несет с собою льды, достигающие в некоторые годы, даже в летнее время, до самого мыса Дежнева. Нордвестовые ветры усиливают это течение, зюйдостовые — ослабляют. Другим основным течением в рассматриваемой части Чукотского моря является теплый поток вод из Берингова пролива. Главная масса этих вод, по выходе из Берингова пролива, устремляется на северо-восток, вдоль берегов Аляски, но некоторая часть идет на север и северо-запад, по направлению в пролив Лонга. Под влиянием этого теплого течения в ледяном массиве, расположенном между чукотским берегом и островом Врангеля, нередко образуется глубокая выемка. В качестве примера на рис. (стр. 79) показано расположение льдов, наблюдавшееся в Чукотском море в сентябре 1932 года. В местах, где холодное зюйдостовое течение встречается с теплым нордвестовым течением, возникает целый ряд круговоротов воды, как это хорошо видно на рисунке на стр. 77.

В сущности та схема течений, которая представлена здесь, верна только для того времени, когда производились наблюдения, легшие в основу схемы. Имеются указания на то, что течения Чукотского моря отличаются большим непостоянством, завися, с одной стороны, от режима ветров, с другой стороны — от напора вод, проникающих через Берингов пролив на север. Поэтому необходимы длительные наблюдения в продолжение многих лет, чтобы получить действительно «нормальную» картину течений в Чукотском море. Интересные данные, характеризующие непостоянство течений у северных берегов Чукотки, собрал норвежец Волл (Wall), долго проживший на мысе Сердце-Камень и аккуратно ведший дневник, куда заносил свои наблюдения над движением льдов. Волл



Состояние льдов в Чукотском море в сентябре 1932 года.

отмечает, что с 1928 года по 1933 год ледовые условия в районе мыса Сердце-Камень были крайне неблагоприятны, а течение шло почти все время на восток. В 1934 году, по наблюдениям Волла, наступил перелом, льды отнесло от берега уже в начале лета, а потом они вовсе исчезли; вместе с тем течение у Сердце-Камня имело в 1934 году обратное направление, т. е. шло на нордвест. Повидимому, приток вод из Берингова пролива в Чукотское море был в 1934 году много интенсивнее, чем в предшествующие годы, в результате чего район мыса Сердце-Камень оказался полностью в сфере влияния беринговских вод, тогда как область холодного зюйдостового течения отодвинулась на северо-запад.

Интересные результаты дали произведенные В. Г. Богоровым в Чукотском море исследования над фитопланктоном. Он заметил, что при приближении к кромке льда количество фитопланктона резко увеличивается, чтобы затем, при входе в самые льды, столь же резко уменьшиться. Во время дальнейшего плавания «Литке» В. Г. Богоров имел возможность констатировать то же явление и в других полярных морях. В море Лаптевых нашему гидробиологу, на основании наблюдений над планктоном, удалось даже предсказать близость кромки льда тогда, когда никаких других признаков льда еще не было заметно.

Наше плавание к западу от мыса Шмидта происходило в так называемой «прибрежной полынье» — полосе чистой воды или сильно разреженного льда, имевшей в ширину 2—3 мили, но местами сужавшейся до нескольких сот метров. Этой прибрежной полосой обычно пользуются суда, совершающие рейсы между Беринговым проливом и устьем Колымы. Пользовались ею и в старину. Так, первый мореход, прошедший на восток от Колымы (в 1646 году), промышленник Исай Игнатьев, родом из Мезени, доносил, что по выходе в море он усмотрел «полое место между льдинами и матерой землею, коим шли двое суток» до Чаунской губы. При неблагоприятных ветровых условиях плавание в этой прибрежной полосе становится затруднительным, особенно у приглубых мысов, к которым глубокосидящие тяжелые льды могут подходить вплотную. В составленном в 1672 году «Списке с чертежа Сибирские земли» говорится: «А от устья Колымы реки и до того камня [мыса Дежнева] добегают об одно лето, а как льды не пустят, и по три года доходят».

Прибрежная полынья появляется после весеннего взлома припая под влиянием ветров, дующих с берега. Прижимные ветры сужают эту полынью и могут ее даже вовсе закрыть. Для возникновения прибрежной прогалины имеет значение также рельеф морского дна, потому что мощные торосистые льдины не могут подойти к самому берегу, а в виде так называемых стамух садятся на грунт в некотором расстоянии от берега. Эти стамухи являются своего рода барьером, отчасти защищающим берег от напора льдов.

Весьма большое значение в образовании прибрежной полыньи имеет также усиленное таяние льдов около берега, под влиянием притока теплого воздуха с суши. Когда «Литке» следовал вдоль Чукотского побережья на запад, бросалось в глаза, что льдины, находившиеся вблизи берега, были гораздо больше изъедены таянием, чем льдины вдали от берега. Громадный эффект, который должен оказывать на лед приток воздуха, прогретого вследствие соприкосновения с свободной от снегового покрова сушей, усматривается из наблюдений, произведенных в летнее время экспеди-



Лов планктона.

Фото К. А. Радвилловича.

цией на «Мод» у острова Четырехстолбового и у острова Айон. В качестве примера приводим здесь температуры воздуха, измеренные около острова Четырехстолбового на различных высотах над ледяной поверхностью моря 5 июля 1925 года:

Высота над льдом	3 мм	10 см	4,5 м	30 м
Температура воздуха	3,3°	4,6°	5,2°	16,8°

В рассматриваемом случае ветер дул с SE, т. е. с суши, и приносил с собою чрезвычайно сильно прогретый воздух — на высоте 30 метров он обладал температурой в 16,8°. Вблизи ледяной поверхности температура воздуха была, однако, много меньше, так как, проходя над льдом, значительная часть тепла воздуха уходила на таяние льда. У самого берега температура

воздуха и в нижних его слоях была в данном случае несомненно не ниже $16,8^{\circ}$. С удалением же от берега, нижние слои воздуха теряют свое тепло, вследствие соприкосновения со льдом, очень быстро, и, таким образом, сильный эффект на таяние льда приток теплого воздуха с суши оказывает только в непосредственной близости берега, где он и способствует быстрому распаду льда и образованию прибрежной полыньи. Изучение баланса тепла на границе между свободной от снега землей и покрытым льдом морем представляет большой теоретический и практический интерес, но систематические наблюдения в этом направлении еще не поставлены.

Между мысом Шмидта и мысом Якан к северу от прибрежной полыньи всюду были видны сплоченные ледяные поля. Сунуть туда нос нечего было и думать. Впрочем, нам и не надо было этого делать: лазейка вблизи берега имелась, и мы удачно пробирались по ней вперед — «воровским способом», как образно выразился старший помощник капитана Г. И. Голуб. В одном месте мы имели случай наблюдать редкое зрелище — опрокидывание стамухи. Получив толчок от сдвинутой ледорезом льдины, стамуха закачалась и стала медленно переворачиваться, показав свою нижнюю часть, всю покрытую темным илом. Глубина моря в этом месте была равна 12 метрам, высоту надводной части стамухи я оценил в 3 метра, и, таким образом, общая высота этого ледяного образования составляла 15 метров.

Наше плавание прибрежной прогалиной, иногда почти «в притирку» к берегу, требовало большой осторожности и внимания со стороны командного состава. Лотовый непрерывно измерял ручным лотом глубину, что при низкой температуре воды было работой не из приятных. Несмотря на то, что суда плавают здесь, главным образом, вблизи самого берега, морские карты Чукотского побережья блистают почти полным отсутствием глубин как раз в прибрежной зоне. Новые карты этого района Северного морского пути в крупном масштабе, с детальными промерами трех-пяти-мильной прибрежной полосы, действительно необхо-

димы. Затрудняет навигатора в этих местах также то, что определить по береговым предметам, за исключением характерных выдающихся мысов, почти невозможно. Прибрежные горы на карте не показаны, а навигационные знаки сняты чукчами, утверждающими, что эти знаки отпугивают моржа.

Днем 27 июля мы миновали мыс Якан и вышли, таким образом, в Восточносибирское море. На берегу, недалеко от мыса, было видно около десятка чукотских яранг и большое стадо оленей. Вскоре за мысом Якан ледовая обстановка изменилась. Прибрежная полынья стала шире, и к северу от нее находились уже не сплоченные, а разреженные льды. Мыс Биллингса мы миновали в расстоянии семи миль.

На следующий день мы были у острова Шалаурова. Здесь дважды зимовали суда, возвращавшиеся из колымского рейса. В первый раз это было в 1924 году, отличавшемся у Чукотского побережья большой ледовитостью. Пароход «Ставрополь», которым командовал известный капитан П. Г. Миловзоров, не мог в этот год дойти до Колымы и выгрузился около устья реки Большой Баранихи. На обратном пути судно, вследствие начавшегося в середине сентября смерзания льдов, было вынуждено стать на зимовку у острова Шалаурова. В этом же году у Медвежьих островов вынужденно зазимовало норвежское экспедиционное судно «Мод». Вторая зимовка у острова Шалаурова произошла в 1928 году, когда пароход «Колыма» возвращался после неудачной попытки пройти в устье Лены.

Остров Шалаурова назван в честь одного из русских пионеров Северного морского пути — Никиты Шалаурова. Это название было присвоено острову известным полярным исследователем Фердинандом Врангелем. Никита Шалауров и Иван Бахов, оба купцы из Великого Устюга,¹ в середине XVIII века подали правительству прошение о дозволении сыскать Северный

¹ Сауэр, участник экспедиции Биллингса, указывает, со слов казака Даниила Третьякова, что Бахов был ссыльным морским офицером (*Voyage dans le Nord de la Russie Asiatique*. Paris, 1802, I, p. 178).

морской путь из устья реки Лены в Тихий океан. В 1755 году сенат издал указ, по которому «Ивану Бахову и Никите Шалаурову для своего промысла, ко изысканию от устья Лены реки по северному морю, до Колымы и Чукотского Носа, отпуск им учинить». На выстроенном на Лене небольшом судне Шалауров и Бахов вышли в 1760 году в море, но, вследствие тяжелого состояния льдов, дошли только до устья реки Яны. В следующем году ледовая обстановка была более благоприятной, и мореплаватели достигли устья Колымы, где, за поздним временем года, зазимовали. Во время зимовки от цынги скончался Бахов. Летом 1762 года Шалауров продолжал плавание на восток, но у мыса Шелагского встретил непроходимые льды и повернул обратно. На пути он обследовал Чаунскую губу, до того еще не посещавшуюся ни одним судном. После вторичной зимовки у устья Колымы Шалауров решил в 1763 году повторить попытку пройти в Тихий океан, но его команда, уставшая от тяжелой походной жизни, взбунтовалась и разбежалась. Это, однако, не сломило упорства исследователя, и он поехал в Москву, где добился правительственной субсидии для продолжения начатых изысканий морского пути в Тихий океан. В 1764 году Шалауров опять вышел из устья Колымы в море, но на этот раз не вернулся — судно его было раздавлено льдом, и сам он со всей командой погиб. Обстоятельств гибели этой экспедиции история нам не сохранила. В 1823 году спутник Врангеля, мичман Матюшкин, повидимому, обнаружил зимовку Шалаурова, где отважный исследователь жил со своими спутниками после потери корабля. Это было к востоку от устья реки Веркона, в месте, носящем на современных морских картах название «мыс Шалаурова Изба». Чукчи рассказали Матюшкину, что много лет назад они нашли здесь хижину и в ней несколько человеческих скелетов, обглоданных волками, немного провианта и табаку, а также большие паруса, которыми вся хижина была обтянута. Матюшкин обследовал зимовье, но ему не посчастливилось найти каких-либо признаков, которые подтверждали бы с несомненностью, что в хижине жил Шалауров. Тем не менее

Врангель держался того мнения, что «вся обстановка заставляет полагать, что здесь именно встретил смерть свою смелый Шалауров, единственный мореплаватель, посещавший в означенный период времени сию часть Ледовитого моря. Кажется, не подлежит сомнению, что Шалауров, обогнув Шелагский мыс, потерпел кораблекрушение у пустынных берегов, где ужасная кончина прекратила жизнь его, полную неутомимой деятельности и редкой предприимчивости».¹

У острова Шалаурова льды заставили «Литке» держаться несколько ближе к берегу. В районе между этим островом и мысом Шелагским довольно близко к морю подходят высокие горы. Они были уже почти свободны от снега — видно лето стояло здесь теплое. Около мыса Козьмина мы натолкнулись на грандиозное торосистое поле, протяжением не менее пяти миль. Капитан вначале не мог решить, с какой стороны лучше обогнуть это поле, но, в конце концов, мы легко нашли проход между полем и берегом, имевший в ширину около $\frac{3}{4}$ мили. Берег оказался здесь приглубым, и лот меньше 20 метров не показывал ни разу; этим, конечно, и следует объяснить, что такое торосистое поле продвинулось к берегу почти вплотную. Подобные же поля встретились немного не доходя мыса Шелагского. Обогнув этот мыс, который представляет собою большой мрачный массив, «Литке» вышел на совершенно чистую воду. Температура воды поднялась с $1,6^{\circ}$ до $6,4^{\circ}$. Это было, несомненно, влияние теплых вод, вынесенных из Чаунской губы. Вскоре мы миновали остров Раутан, около которого в 1932/33 г. зазимовали суда северо-восточной экспедиции во главе с «Литке». Теперь тут не было видно ни одной льдинки.

На следующий день, за мысом Большим Барановым, снова стали попадаться льды. Утром наблюдалась не-

¹ Ф. Врангель, Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, Спб., 1841, II, стр. 313. Отметим также, что А. Аргентов, очевидно со слов чукчей, как на место гибели Шалаурова указывает на район селения Лялеран, находящегося в 100 километрах к востоку от мыса Шелагского. (Записки Сибирского отдела Русского Географического общества, III, 1875, стр. 83).

обычайно сильная рефракция, и воздух «дрожал», как это бывает в знойный летний день. Льды у горизонта приподняло, и они приняли вид каких-то фантастических дворцов, а временами казались обрывами гигантских глетчеров. Темные разводья, приподнятые рефракцией, было трудно отличить от суши. Эти оптические явления, несомненно, были вызваны большой температурной инверсией в самых нижних слоях воздуха. Вскоре после полудня ртуть в термометре, установленном в будке на мостике ледореза, внезапно поднялась с 7° до 15° , а потом и до 16° . Резкий температурный градиент в нижних слоях воздуха сгладился, и вместе с этим исчезли и оптические явления, вызванные рефракцией. Температуру в $+16^{\circ}$ среди льдов мне приходилось испытывать впервые, и я не могу сказать, что это внезапное потепление ощущалось организмом как нечто приятное. Ветер дул с материка и доносил явственный запах гари. Вскоре воздух наполнился мглой, сквозь которую солнце только еле просвечивало в виде оранжевого диска. Лучи его играли на ряби разводьев медно-красными блестками. И мгла и запах гари были, конечно, следствием лесных пожаров. В то лето пожары на северо-востоке Сибири достигли, повидимому, особенно больших размеров, так как о мгле и запахе гари сообщали также станции на острове Большом Ляховском и в бухте Тикси.

Капитан воспользовался слабо светящимся солнечным диском и определил девиацию компаса. Оказалось, что со дня выхода из Владивостока поправки главного компаса значительно изменились. Во Владивостоке они не превышали одного градуса, теперь же поправка на некоторых курсах достигала 11° . Здесь, несомненно, сказалось изменение географической широты.

Утром тридцатого июля мы стали на якорь у мыса Медвежьего, что находится недалеко от устья Колымы, с целью пополнить запасы воды. Она оказалась здесь не вполне пресной, но для питания котлов годилась.

У устья Колымы мы закончили первый этап Северного морского пути. Встреченное «Литке» на этом участке состояние льдов следует признать сравнительно

благоприятным и безусловно более легким, чем в предшествовавшие два года (1932 и 1933). Уже вскоре после «Литке» к устью Колымы подошел пароход «Сучан» (4 августа), которого, как и нас, задержали льды около мыса Шмидта. Во второй половине навигационного сезона ледовые условия между Беринговым проливом и устьем Колымы еще улучшились, и в это время года возвращавшиеся из Колымы во Владивосток суда шли всюду чистой водой. Таким образом данный для этого участка Северного морского пути благоприятный ледовый прогноз оправдался.

7. В ПУСТЫННЫХ ВОДАХ

Treibt aus dem Schlaf
Dies, träumende Meer!

Пробудите от грез
Это спящее море!

*Рихард Вагнер,
«Тристан и Изольда».*

От устья Колымы «Литке» направился к Медвежьим островам, чтобы обогнуть их затем с севера. На пути к этим островам довольно неожиданно для меня встретились большие скопления льда, сплоченность которых местами достигла 9 баллов. Тепловое влияние речных вод в так называемом Колымском заливе, повидимому, не очень велико и, конечно, много меньше влияния ленских вод. Встреченный на пути к Медвежьим островам лед, состоявший из крупно-битых образований и, частично, обломков полей, все же был сильно изъеден, рыхл и легко кололся форштевнем ледореза. Отличительной особенностью этого льда была его необычайная загрязненность, так что по внешнему виду он очень напоминал зимнюю свалку мусора где-нибудь за городом. Можно думать, что лед образовался в мелководных районах Колымского залива, где он сидел на грунте. Весьма вероятно, однако, что причиной необычайной загрязненности льда был также и ветер, сносивший с суши мелкие частицы твердого материала. Недавно геолог В. И. Влодавец обследовал отложения твердых частиц на льду Колючинской губы, собранные во время экспедиции «Сибирякова». Оказалось, что все эти частицы были эолового происхождения, т. е. что они были сорваны с суши сильным ветром и затем отложились на льду.

Включенные в лед минеральные частицы, несомненно, играют заметную роль в жизни Сибирского моря, на что впервые обратил внимание Х. Свердруп. Этот автор объясняет переносом заключенного во льду твердого материала из прибрежных районов в открытое море и дальнейшим отложением этого материала



Остатки старинных построек на Медвежьих островах. С карты Плениснера (1780 г.).

на морское дно необычайно ровный подводный рельеф Восточносибирского моря между островом Врангеля и Новосибирскими островами. Эта точка зрения Свердруп в настоящее время является, конечно, только гипотезой, правильность которой могут подтвердить лишь достаточно полные исследования морского грунта и содержащихся во льду твердых включений, вместе с изучением тех сил, под влиянием которых происходит передвижение льдов. Думается, что такие исследования с успехом могут быть включены в программу работ наших экспедиций, ежегодно посещающих полярные моря.

На пути от устья Колымы к Медвежьим островам В. А. Березкин занялся глубоководными наблюдениями, намереваясь выполнить гидрологический разрез. Однако, довести этот разрез до конца ему не удалось. Когда мы вошли в сплоченные льды, Д. С.

Дуплицкий категорически приказал гидрологу бросить свои станции, для которых корабль надо было останавливать минут на двадцать. Немногочисленные станции, которые нам удалось выполнить между устьем Колымы и Медвежьими островами, все же в некоторой степени выясняют гидрологический режим этого района. Главные массы колымских вод, по выходе из устья, направляются на северо-восток, как и следовало ожидать, принимая во внимание отклоняющее действие вращения земли. Однако, некоторая часть этих вод устремляется также и на север, по направлению к Медвежьим островам, и влияние Колымы отчетливо сказывается на температуре и солености моря еще к северо-западу от этих островов.

Продвижению через льды сильно препятствовала все еще стоявшая густая мгла. Держался также запах гари. В 9 часов утра 30 июля термометр в будке показал совершенно необычную во льдах температуру воздуха $+18^{\circ}$; к полуночи она сразу упала до $+2^{\circ}$.

Днем показался юго-восточный остров из группы Медвежьих, носящий название Четырехстолбового. Это название остров получил по находящимся на нем четырем чрезвычайно характерным гранитным столбам.

Первым русским, посетившим Медвежьи острова, был промышленник Иван Вилегин. Около 1720 года он перешел на эти острова по льду из устья Колымы. Интересно, что Вилегин нашел на Медвежьих островах следы пребывания человека: «приметил он старые юрты и признаки, где прежде юрты стояли, а какие люди там жили, о том он не ведает». В 1763 году Медвежьи острова посетил сержант Андреев, который также видел там развалины туземных построек: «нашли из наносного лесу построенную, но уже развалившуюся юрту, и по строению ее заключить могли, что она строена не топором, но каким-нибудь костяным орудием».¹ Почти все путешественники, побывавшие на Медвежьих островах в последующее время, также сообщали о найденных там следах древнего туземного населения. Так, экспедицией на «Мод» в 1925 году,

¹ Месяцослов исторический и географический. СПб., 1780.



Остатки старинных построек на о-ве Четырехстолбовом.
Снято в июле 1934 г.

Фото И. Е. Воробьева.

кроме старинных построек, на Медвежьих островах были найдены оконечности копий, каменные ножи, гарпуны, осколки посуды и проч. Кто были эти люди, некогда обитавшие на Медвежьих островах? Вопрос этот остается загадкой до настоящего времени, ибо Медвежий острова еще не были посещены ни одним археологом или этнографом. Профессор Х. Свердруп полагает, что население, жившее встарину на Медвежьих островах, было отлично от современных чукчей. Возможно, что в данном случае мы имеем дело со следами загадочного племени онкилонов, которое, по преданиям, некогда населяло весь Чукотский полуостров, но затем было частью уничтожено, частью оттеснено более сильными чукчами. Остатки жилищ онкилонов были в свое время обнаружены Норденшельдом в районе мыса Шмидта. По мнению некоторых исследований, онкилоны были эскимосским пле-

менем, другие же считают их близкими родственниками алеутов. Во всяком случае, до тех пор, пока находящиеся на Чукотском побережьи и на Медвежьих островах остатки селений онкилонов не будут изучены специалистами в области полярной этнографии, всякие гипотезы о происхождении этого племени будут граничить с научной фантастикой.¹

В 1933 году на острове Четырехстолбовом была основана метеорологическая радиостанция. Я просил начальника этой станции взять под свою охрану все остатки старинных жилищ на Медвежьих островах и запретить какие бы то ни было раскопки, впредь до прибытия специалистов. Как я позже узнал, моя просьба была сотрудниками станции выполнена.

Нам очень хотелось сделать хотя бы кратковременную остановку у строва Четырехстолбового, чтобы познакомиться с новой станцией, но, к сожалению, времени для этого у нас не было. Пришлось отказаться и от интересной задачи произвести рекогносцировку в районе большого «белого пятна» к северу от Медвежьих островов, т. е. в районе так называемой «Земли Андреева».

Слухи о «большой земле», лежащей в «Ковымском море», стали доходить до русских в начале XVII века. Этими слухами заинтересовался начальник Анадырского края полковник Плениснер, который, для проверки рассказов о «большой земле», послал в 1763 году на Чукотский полуостров казака Дауркина и на Медвежьих острова сержанта Андреева. По своем возвращении в Анадырь (1765), Дауркин сообщил, что землю, лежащую на севере Колымского моря, называют «Тикиген» и что она при сильных ветрах перемещается на одну версту дальше в море, при тихой же погоде возвращается на старое место. На этой земле, по рассказам чукчей, живут люди, называемые «храхай». Андреев посетил только Медвежьих острова и никакой земли к северу от них не видел. Этими результатами

¹ Небезынтересно указать, что на тему об онкилонах академиком В. А. Обручевым был написан научно-фантастический роман «Земля Саяникова», изданный в Ленинграде в 1926 году.



Выбрасывание ледового буя (В. А. Березкин).

Фото Г. А. Кабалова.

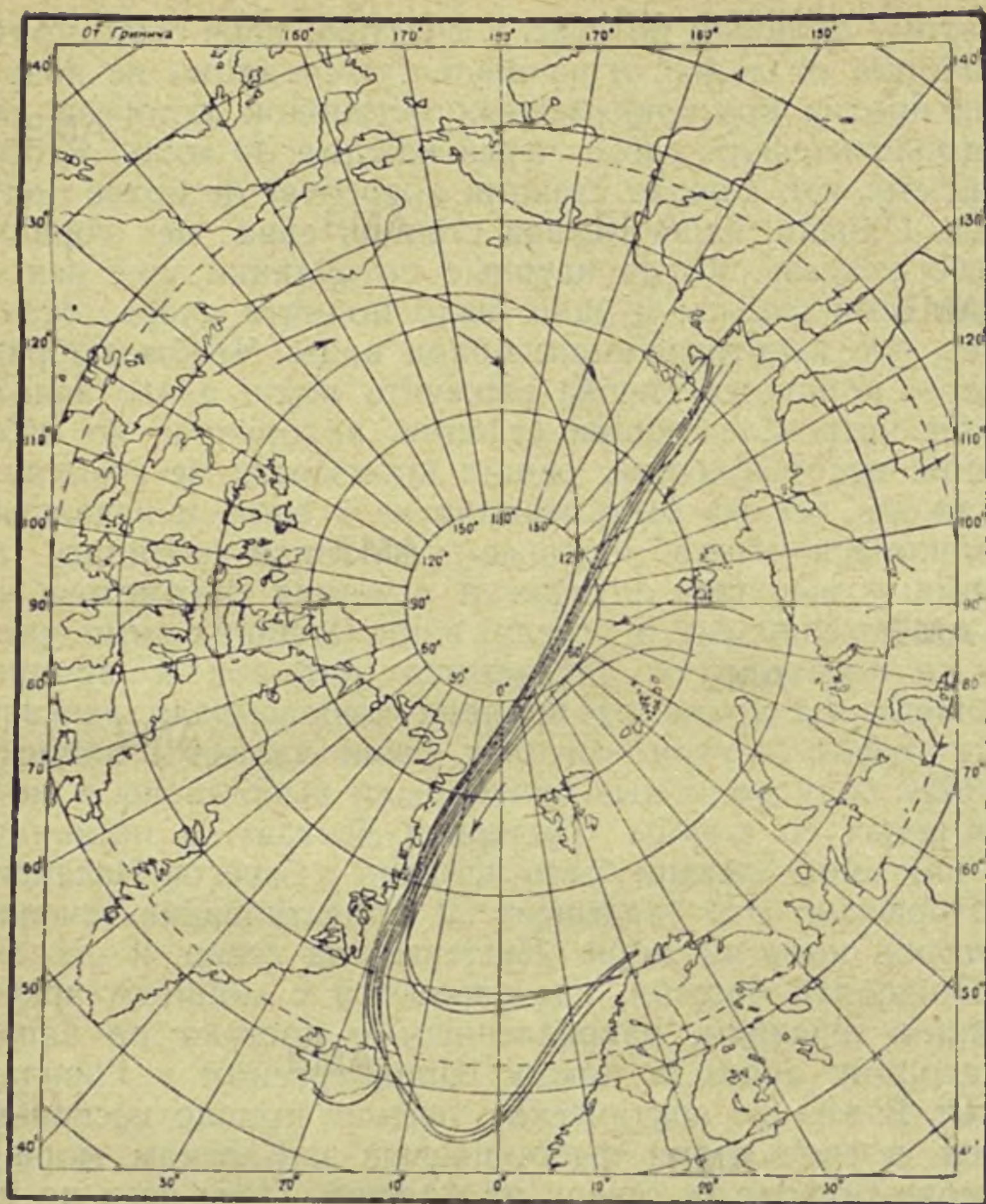
разведки Плениснер, твердо веривший в существование «большой земли», остался недоволен и поэтому послал в 1764 году Андреева на Медвежьи острова вторично. Во время этой поездки Андреев якобы видел с Медвежьих островов «в великой отдаленности полагаемый им величайший остров, куда и отправился льдом на собаках. Но, не доезжая того верст на двадцать, наехали на свежие следы превосходного числа

на оленях в санях неизвестных народов, и, будучи малолюдны, вернулись в Колыму». Оригинальный журнал Андреева о его второй поездке никому, кроме Плениснера, представлен не был и до нас не дошел. Существует предположение, что известие о земле к северу от Медвежьих островов было выдумано Плениснером, сам же Андреев об этом не доносил. Как бы то ни было, впоследствии некоторые географы (в том числе Норденшельд, Петерман и Шаванн) поддерживали гипотезу, что к северу от Медвежьих островов и к западу от острова Врангеля находится земля, которая иногда даже изображалась на картах под названием Земли Андреева. Поиски этой проблематической земли продолжались и в последующее время, и в течение почти двух веков над разрешением этой географической проблемы работало тринадцать экспедиций. Однако, ни одной из них не удалось проникнуть в район белого пятна «Земли Андреева».

Отправляясь в плавание на «Литке», я предполагал использовать этот случай, чтобы произвести в районе предполагаемой «Земли Андреева» разведку с самолета. Однако, в то время, когда мы огибали Медвежий острова, мне было ясно, что выполнить эту задачу на нашем самолете, с его ограниченным радиусом действия, не представляется возможным. Это с очевидностью доказали полеты «Ш-2» в Чукотском море, когда он летал на ледовую разведку.

Обогнув Медвежий острова с севера, «Литке» взял курс по Восточносибирскому морю на пролив Лаптева. Это море принадлежит к числу наименее изученных морей Советского Союза. Из всех морей, по которым пролегает Северный морской путь, Восточносибирское самое мелкое: наибольшая измеренная нами на переходе от Медвежьих островов к Новосибирским глубина составляла 23 метра, обычно же глубины были меньше 20 метров. Глубины в Восточносибирском море увеличиваются очень медленно и достигают 60 метров только в расстоянии около 300 миль от берега.

Глубоководные гидрологические станции к западу от меридиана Колымы имелись до плавания «Литке»



Пути трансарктических буюв.

только в северной части Восточносибирского моря, где они были выполнены во время дрейфа «Мод».¹ Производство гидрологического разреза между Медвежьими островами и Новосибирскими представляло

¹ Возможно, что несколько глубоководных станций в южной части Восточносибирского моря было выполнено гидрографической экспедицией на «Таймуре» и «Вайгаче» в 1912—14 гг. Однако, эти наблюдения не опубликованы и поэтому не стали достоянием науки.

поэтому большой интерес. К счастью, море было почти свободно от льдов, и начальник экспедиции не возражал против кратковременных остановок ледореза для гидрологических работ через каждые 30 миль. Я обещал ему, что каждая станция потребует не более получаса. Однако, наша первая станция едва не сорвала всего разреза. Когда научные сотрудники уже закончили свои работы и надо было поднять якорь, оказалось, что канатный ящик полон воды. Чтобы выбрать якорь, пришлось сперва выкачать воду, а это заняло более часа. Следующая станция, которую я, во избежание недоразумений, решил произвести не становясь на якорь, все же была выполнена в срок, и начальник успокоился. Пока научные работники возились на корме у вьюшки, опуская и вынимая батометры, он гулял по спардеку и стрелял в пролетающих мимо чаек.

На переходе от Медвежьих островов к проливу Лаптева мы время от времени выбрасывали деревянные буйки, внутри которых были вложены записки. В 1927 году подобные буйки были выброшены в море Лаптевых со шхуны «Полярная Звезда», и несколько из них впоследствии было найдено у берегов Исландии и Норвегии. Это указывает на существование течения, которое идет из моря Лаптевых на север и входит в Полярный бассейн, где сливается с мощным арктическим течением, направленным с востока на запад, в сторону прохода между Шпицбергом и Гренландией. В это же арктическое течение попало несколько бுவев, в свое время выброшенных в Карском море и в море Бофора (к северу от Аляски). Пути всех до настоящего времени найденных трансарктических бுவев изображены на рис. на стр. 95. Весьма возможно, что и воды Восточносибирского моря принимают участие в образовании западного течения Полярного бассейна, но прямых доказательств этого еще не имеется. Если один или несколько из выброшенных с «Литке» бுவев совершат трансарктическое путешествие и будут найдены где-нибудь на берегах Норвежского моря, то это подтвердит правильность такого предположения.

Гидрологический режим исследованной нами части Восточносибирского моря находится под сильным

влиянием вливающих в море речных вод, которые, с одной стороны, вызывают относительно высокую температуру и низкую соленость поверхностного слоя воды, с другой стороны — резкое изменение этих элементов по вертикали. В качестве примера здесь приводятся измеренные нами 1 августа температуры и солености на станции № 18, которая находится в широте $72^{\circ}53' \text{ N}$ и долготе $150^{\circ}01' \text{ E}$.

Глубина (метры)	Температура	Соленость
0,5	+1,00°	14,42‰
5	+0,68	15,57
10	—0,84	20,46
15	—0,78	22,25

Мы видим, что положительной температурой обладает только самый верхний слой воды, толщиной около 5 метров, ниже же температура воды отрицательная. Вместе с понижением температуры воды, по мере увеличения глубины, резко увеличивается соленость. На рассматриваемой станции соленость в поверхностном слое составляла $14,4\text{‰}$, а вблизи дна, на глубине 15 метров, содержание солей в воде определялось уже $22,2\text{‰}$ (или 2,22%). Такая ярко выраженная стратификация, какую показывает станция № 18, характерна только для летнего времени. С наступлением зимы верхние слои моря, соприкасающиеся с воздухом, охлаждаются, и, как более тяжелые, начинают опускаться вниз; в результате вертикальной циркуляции происходит перемешивание вод, и температура и соленость в значительной степени выравниваются.

На переходе от Медвежьих островов к Новосибирским мы взяли всего 10 станций, которые и составили разрез. Температурные условия на этом разрезе представлены на стр. 99 в виде изотерм. На этом разрезе отчетливо выделяются относительно высокие температуры поверхностных слоев моря. В крайней восточной части разреза повышение температуры обусловлено влиянием реки Колымы, а на станциях №№ 14 и 17 — влиянием реки Индигирки. Понижение температуры на станции № 15, приходящейся почти против устья реки Индигирки, объясняется наличием льда. Влияние Индигирки сказывается на этой станции

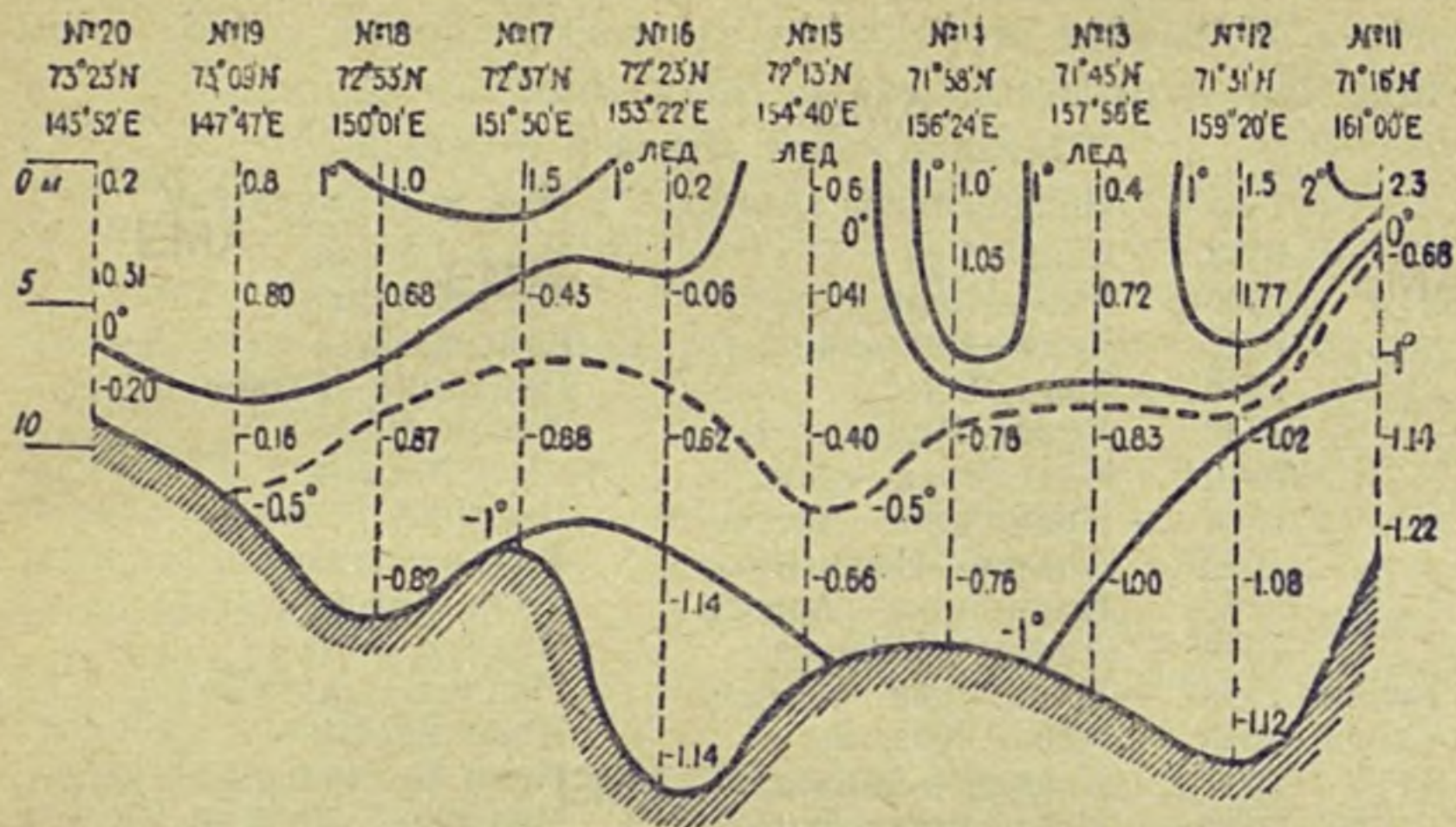
в относительно высоких температурах на глубине 10 и 15 метров.

Речные воды, вливающиеся в Восточносибирское море, вызывают сравнительно быстрое таяние льдов летом в прибрежной части моря. Кроме того, приток речных вод обуславливает движение вод от берегов в открытое море, что способствует отходу льдов от материка. Еще сильнее, чем в Восточносибирском море, благоприятное влияние рек сказывается в юго-восточной части моря Лаптевых, куда изливает свои воды Лена. Влиянием речных вод по преимуществу объясняется то, что участок между устьем Лены и устьем Колымы является в ледовом отношении сравнительно легким отрезком Северного морского пути.

Благоприятные ледовые условия между Леной и Колымой дали возможность еще в отдаленные времена установить по этому пути мореплавание, имевшее целью как снабжение крайних русских форпостов на севере, так и осуществление административной и торговой связи между этими форпостами и Якутском. Старинный «судовой ход» между Леной и Колымой представляет собой интереснейшую и очень показательную страницу в истории освоения Арктики.

К сожалению, восстановить достаточно полную картину морских сообщений по этому пути встарину не удастся, так как многие относящиеся сюда документы, несомненно, не дошли до нас, погибнув в архивах, часть же плаваний, очевидно, никогда не была запечатлена на бумаге.

Судоходство на восток от Лены началось сейчас же после того, как первые казаки, спустившись по течению этой реки, достигли ее устья. Плаванья по Сибирскому морю преследовали те же экономические цели, что и вообще движение русских через Сибирь до Тихого океана: добычу соболя и взимание ясака с местного населения. И то и другое было связано с самой жестокой эксплуатацией туземцев, мало отличавшейся от открытого грабежа. При своем передвижении на восток казаки и промышленные люди устраивали на сибирских реках опорные пункты — остроги. Значительная часть совершенных между Леной и Ко-



Распределение температуры воды на разрезе в Восточносибирском море.

лымой плаваний имела целью снабжение этих остров продовольствием и смену служивых людей.

Первым, совершившим плавание на восток от Лены, был казак Иван Робров, который в 1633 году открыл устье реки Яны. В 1636 году этот же Робров достиг устья Индигирки. В челобитной, поданной Робровым в 1669 году, он говорит: «преж меня на тех тяжелых службах, на Янге [Яне] и на Собачьей [Индигирке] не бывал никто — проведаль я те дальние службы». Еще дальше на восток продвинулись казаки Дмитрий Ярило и Иван Ерастов, которые в 1642 году достигли на кочах устья реки Алазеи. Наконец, в 1644 году с моря пришел первый кочь в устье Колымы (казак Иван Беяна). Сквозные плавания между Леной и Колымой совершались, повидимому, не часто, но отдельные участки этого пути посещались кочами казаков и торговых людей почти ежегодно. В следующем списке сведены в хронологическом порядке все известные мне старинные плавания между Леной и Колымой, о которых сохранились сведения. В действительности этих плаваний было, несомненно, гораздо больше, но и на-

стоящий перечень, со всей очевидностью, показывает, что в XVII веке морской путь между Леной и Колымой широко использовался в практических целях.

Плавание между Леной и Колымой

Год	Посещенный участок	Имя мореплавателя
1633	Лена—Яна	Иван Робров
1636	Яна—Индигирка	Иван Робров
1637	Лена—Омолой	Елисей Буза
1638	Яна—Лена	Прокопий Козлов
1640	Лена—Индигирка	Федор Чюрка
1640	Индигирка—Лена	Иван Робров
1642	Индигирка—Алазея	Дмитрий Ярило
1643	Алазея—Индигирка	Федор Чюрка
1643	Индигирка—Алазея	Иван Беляна
1644	Алазея—Колыма	Иван Беляна
около 1644	Индигирка—Колыма	Михаил Стадухин
около 1645	Лена—Колыма	Иван Ерастов
1647	Колыма—Алазея	Иван Беляна
1648	Индигирка—Колыма	Михаил Стадухин
1650	Лена—губа Хромская	Тимофей Булдаков и Андрей Горелой
1650	Колыма—Лена	четыре коча
1667	Колыма—Индигирка	Семен Сорокоумов
1668	Лена—Индигирка	Василий Шорин и Никифор Лалетин
около 1671	Лена—Колыма	Никифор Малгин и Яков Вятка
около 1702	Колыма—Индигирка	Михайло Насеткин

Из приведенного списка видно, что навигация между Леной и Колымой существовала сравнительно недолго. Уже во второй половине XVII века число плаваний заметно уменьшается, а в самом начале XVIII века они прекращаются вовсе. Г. Миллер в своем известном «Описании морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю с российской стороны учиненных»¹ пишет, что в 1712 году «уже не ходили по морю кочами, но вместо оных в употребление вошли такие суда, у которых доски ремнями сшиваются, и потому прозваны шитиками». Совершать на шитиках большие переходы открытым морем, конечно, нельзя было. Очень скоро после того, как замер каботаж между Леной и Колымой, среди русского населения на

¹ Сочинения и переводы, к пользе и увеселению служащие, Спб., 1758.

северо-востоке Сибири утвердилось представление о полной невозможности плавать по Ледовитому морю. Успешные плавания первых мореходов по Сибирскому морю были забыты, а казак Алексей Марков доносил в якутскую воеводскую канцелярию, что «по святому морю ходить невозможно, потому что как летом, так и зимою, всегда стоит лед». Причина столь резкого упадка мореплавания по Сибирскому морю остается не вполне ясной, но, вероятнее всего, она экономического порядка. Быстрое обнищание туземного населения, явившееся следствием проникновения русских на крайний северо-восток Сибири, уже не давало, как раньше, возможности извлекать из края большие доходы. Сливки были сняты, и интересы у промышленных людей и государства пали. Профессор В. Г. Тан-Богораз замечает по этому поводу следующее: «Морские походы кончились так же внезапно, как начались. И уже в конце семнадцатого века в казачьих отписках встречаются указания: «суда наши слабы и парусы малы, а делать большие суда, как в прежнее время, мы не умеем». Все русское население из состояния текучести переходит к неподвижности и как бы кристаллизуется. Инициатива и активность исчезают бесследно, и самая храбрость испаряется и заменяется робостью». ¹

Возможно, кроме того, что в конце XVII и начале XVIII века произошло увеличение ледовитости Сибирского моря, но объективных данных, подтверждающих правильность такой гипотезы, не имеется. Как бы то ни было, полное прекращение торгового мореплавания между Леной и Колымой остается фактом. Оно возобновилось только через два столетия, уже при советской власти.

Интересный пример того, насколько оживленно было мореплавание в Сибирском море в XVII веке, являет 1650 год. В этом году казак Тимофей Булдаков вышел на коче из Лены в море, намереваясь плыть в Колыму. В устье Лены он встретил восемь кочей

¹ Новые задачи российской этнографии в полярных областях
Труды Северной научно-промысловой экспедиции, вып. 9, 1921 г.

«служилых, торговых и промышленных людей», которые тоже готовились выйти в море и стояли в ожидании благоприятных ветров. Около губы Омолоевой навстречу Булдакову попало еще четыре коча, шедших из Колымы в Лену.

Далеко не всегда плавание по Сибирскому морю совершались легко и оканчивались благополучно. Нередко мореходам приходилось «с великой нужей выбиваться и просекаться» через льды, бывали случаи, что кочи затирали льдом и люди, бросив их, добивались до ближайшего берега пешком. Так это, между прочим, произошло и с Тимофеем Булдаковым на его пути к устью Колымы. Недалеко от Хромской губы его кочи зажалось льдом, и мореплавателям не оставалось другого выхода, как бросить суда, уже сильно поврежденные. Переход по морскому льду до устья Индигирки был тяжел и изнурителен. «На нартах и веревками перетаскивали друг друга, — доносит Булдаков, — и идучи по льду корм и одежду дорогой пометали, а лодок не взяли с кочей, потому что идучи морем оцынжали, волочь не в мочь. А от кочей шли по льду девять дней и, вышед на землю, наделали нартишка и лыжишка и шли до устья Индигирки с великой нужей, холодны и голодны, наги и босы». На тяжелые условия жизни полярные мореходы сетовали нередко. В их челобитных и отписках часто встречается ставшая почти стереотипной фраза: «холод и голод терпели, нужу и бедность принимали, и всякую скверну ели, и душу свою осквернили».

Случалось, якутские воеводы не выплачивали казакам жалованья, полагавшегося им за «государеву службу» по сбору ясака: последние, конечно, возмещали этот убыток путем грабежа туземного населения. Некоторые служилые люди приходили к выводу, что если уж заниматься грабежом, то лучше для себя, а не в пользу казны, бросали службу и становились «гулящими людьми». На почве сбора ясака между казаками случались раздоры. Характерную картину быта казаков-мореходов рисует нам челобитная казака Прокофия Брагина, поданная им в 1640 году и представляющая собой жалобу на казака Елисея Бузу. «Был

я на службе на Лене реке, и с Лены мы пошли в иную дальнюю землю за море. И для ясачного сбора и толмачества купил я якутскую девку именем Мандыгу, а дал за тое девку 100 рублей денег... А тот Елисей Буза да Корней Нифантьев встретились со мною на море и взошли ко мне на судно, и меня учили бить и увечить, и тое девку купленную мою Мандыгу отняли насильством, а с тою девкою взяли платья и скруты¹ на ней 20 рублей». Свою челобитную Брагин заканчивает просьбой вернуть ему Мандыгу или сто рублей.

После того, как «судовой ход» казаков и промышленных людей прекратился, море между Леной и Колымой только изредка посещалось экспедициями. До начала советских работ в этой части Арктики таких экспедиций было всего пять: две в XVIII веке («Великая северная экспедиция» 1736—40 и экспедиция Н. Шалаурова 1761), одна в XIX веке (Норденшельд на «Веге» 1878) и две — в XX веке («Таймыр» и «Вайгач» 1912—14 и «Мод» 1919).

Отряд Великой северной экспедиции, на который была возложена опись берегов между Леной и Колымой, не стяжал себе лавров. В морской части деятельность этого отряда нельзя признать успешной, особенно если сравнить ее с плаваниями первых мореходов по Сибирскому морю, обладавших менее совершенными, действительно «погибельными» пловучими средствами. Хотя этому отряду и удалось пройти морем из Лены в Колыму, но на это потребовалось целых пять лет. Командование Лено-Колымским отрядом первоначально было поручено лейтенанту Ласиниусу — датчанину, состоявшему на русской службе. В середине августа 1735 года он вышел на дубельшлюпке «Иркутск» (длиною в 18 метров) из устья Лены на восток, но уже 25 августа, «за противным ветром, густым туманом, носимым льдом, и идущим великим снегом», стал искать место для зимовки. В качестве такового было выбрано устье реки Хараулах (в южной части губы Борхая), где из плавника был выстроен дом. Уже в самом начале зимы среди участников экс-

¹ Украшений.

педиции стала свирепствовать цынга, от которой умерло 35 человек, в том числе и сам Ласиниус. Оставшиеся в живых весной вернулись в Якутск.

После смерти Ласиниуса начальником отряда был назначен лейтенант Дмитрий Лаптев. В начале лета он прибыл с новой командой в устье реки Хараулах, откуда на дубельшлюпке «Иркутск» пошел сперва в устье Лены для пополнения запасов продовольствия. 22 августа 1736 года он вышел отсюда, взяв курс на северо-восток, и через два дня встретил у мыса Борхая «великие непроходимые льды, которые стеною заградили путь». Пребывая «в великом страхе», Дмитрий Лаптев уже на следующий день отдал приказ возвращаться в Лену, решив, что путь на восток закрыт. Это было, конечно, скороспелое решение, и Лаптев сделал тут ошибку, которую полярные мореплаватели, как русские, так и иностранные, делали встарину нередко: концом навигационного сезона считался август месяц (по новому стилю). Не проявив никакой настойчивости и отступив при первой же встрече со льдами, Лаптев, после этой неудачной попытки пройти морем в Колыму, решил «и на предбудущий год на море не выходить, понеже к проходу до реки Колымы и до Камчатки, по всем обстоятельствам, ныне и впредь, нет никакой надежды».

О плачевных результатах своего первого плавания и сделанном пессимистическом выводе Дмитрий Лаптев доложил в 1737 году, по своем приезде в Петербург, Адмиралтейств-коллегии. Последняя, однако, не согласилась с этим выводом и вернула Лаптева обратно в Сибирь, предписав ему «с наиприлежнейшим старанием» «чинить еще один опыт, не можно ли будет пройти по Ледовитому морю?» Только в случае непреодолимых препятствий Лаптеву разрешалось выполнить работу по описи берега сухим путем.

Во исполнение приказа Адмиралтейств-коллегии Лаптев летом 1739 года снова вышел из устья Лены в море. Как и во время первого плавания, у мыса Борхая были встречены сплоченные льды, среди которых мореплаватели пробивались «с великим беспокойством и страхом». 25 августа бот Лаптева миновал

мыс Святой Нос и 2 сентября находился против устья Индигирки. Здесь «ветром восточным льдов нанесло множество, в которых днем с нуждою на парусах пробавлялись, а ночью всеми людьми судно охраняли, и непрестанно то подымали, то опускали якорь». Вследствие отмелости берега подойти к нему не удалось, и бот в конце концов затерло льдом. Когда, во второй половине сентября, лед стал неподвижно, мореплаватели перебрались на берег пешком. Зиму они провели в Русском Устье.

С наступлением лета (1740) начались работы по освобождению бота изо льдов, после чего Лаптев продолжал плавание в Колыму, куда и прибыл в середине августа. В том же году Лаптев сделал попытку пройти через Берингов пролив в Тихий океан, но мог добраться только до мыса Большого Баранова, где льды преградили боту путь. «Проходя же густые льды, часто ботом об оные стучались и в страхе были, что проломит от тех ударов». Столь же малоуспешно окончилась предпринятая Лаптевым в следующем году (1741) новая попытка пройти на восток от Колымы. После этого Лаптев постановил «впредь на оное море ботом не выходить».

Что касается работ по съемке берега между Леной и Колымой, то они были произведены, главным образом, сухим путем. Берег между Леной и Святым Носом, а также между Индигиркой и Алазеей, описал матрос Алексей Лошкин, участок между Алазеей и Колымой — геодезист Киндяков, сам же Лаптев произвел опись берега между Индигиркой и устьем реки Хромы.

Плавания между Леной и Колымой, прекратившиеся еще задолго до экспедиции Дмитрия Лаптева, были, как сказано, возобновлены при советской власти. Пионером здесь явилась шхуна «Полярная Звезда», совершившая в 1926 году плавание из устья Колымы в бухту Тикси, куда доставила около 50 тонн груза. В 1927 году из Владивостока вышел пароход «Колыма», с целью доставки грузов как в устье Колымы, так и в устье Лены. В то время было уже вполне очевидно, что без достаточно широкого ввоза пред-

метов советской промышленности индустриализация в Якутской республике не может быть осуществлена; было также ясно, что наиболее рациональным путем для ввоза в Якутию являлись Ледовитое море и река Лена. По плану, базой снабжения Якутии должен был служить Владивосток, откуда морским путем снабжался и Колымский край. Вопрос о торговых рейсах в устье Лены с запада тогда почти не ставился — пролив Вилькицкого был пугалом не только для хозяйственников, но и для большинства мореплавателей. С народнохозяйственной точки зрения ввоз в Якутию из Владивостока является, конечно, нерациональным, прежде всего потому, что переход из Владивостока в Лену в два раза длиннее перехода из Мурманска в Лену. После экспедиции «Сибирякова» и двух ленских грузовых экспедиций (1933 и 1934) мы знаем, что морское сообщение с устьем Лены возможно и с запада, и выяснение этой возможности является величайшей заслугой советского полярного мореплавания.

Первое коммерческое плавание «Колымы» на участке Колыма — Лена, совершенное в 1927 году под командованием капитана П. Г. Миловзорова, протекало в благоприятной ледовой обстановке. «Колыма» снялась с якоря у мыса Медвежьего 21 июля и уже 5 августа была в бухте Тикси. Обратный путь был пройден в четыре дня (11—15 августа). В следующем году «Колыма» должна была снова доставить из Владивостока грузы в устье Лены, но на этот раз выполнить ленский рейс не удалось. Пароход, которым командовал капитан В. П. Сиднев, вышел из устья Колымы 25 июля и, встретив на пути много льда, в августе достиг меридиана Хромской губы. Здесь тяжелые льды задержали «Колыму» на несколько дней, и только 11 августа ей удалось войти в пролив Лаптева, оказавшийся забитым льдом. 13 августа пароход направился в бухту Тикси, но сейчас же по выходе из пролива встретил тяжелые льды, заставившие его вернуться к острову Большому Ляховскому. Столь же неудачна была и вторая попытка пройти в устье Лены, предпринятая 16 августа. По словам капитана, «горизонт был забит

сплошными непроходимыми льдами», вследствие чего был отдан приказ возвращаться во Владивосток. 19 августа пароход был снова в устье Колымы. Неудачное плавание «Колымы» в устье Лены в 1928 году никоим образом нельзя рассматривать как доказательство того, что в том году плавание в устье Лены с востока было невозможным для обыкновенного парохода. Неудача явилась лишь следствием того, что «Колыма» слишком рано повернула обратно. Через пять дней после того, как капитан Сиднев отдал приказ начать обратное плавание, в пролив Лаптева из устья Лены пришла парусно-моторная шхуна «Полярная Звезда» — судно, несомненно, менее мощное, чем «Колыма», но которое все же справилось со встреченными на пути ледовыми препятствиями. Обратный путь от Большого Ляховского острова в бухту Тикси «Полярная Звезда» совершила в первой декаде сентября уже при вполне благоприятной ледовой обстановке.

Неудачное плавание «Колымы» в Лену имело следствием прекращение рейсов по линии Владивосток — Лена. С 1933 года, в результате исторического плавания «Сибирякова», ввоз в устье Лены стал производиться уже не с востока, а с запада, базируясь на Архангельск и Мурманск. Участок Лена — Колыма тем не менее и сейчас имеет большое экономическое значение, прежде всего как часть великого морского пути между Атлантическим океаном и Тихим, а затем и как путь для местного каботажа и для снабжения Колымского края с запада.

Из торговых рейсов между Колымой и Леной, осуществленных после плавания «Колымы», нужно отметить плавание парохода «Ленин» (капитан А. Н. Бочек) в 1931 году, который сделал переход из Лены в Колыму при весьма благоприятных ледовых условиях, плавание парохода «Север» в 1933 году из Колымы в Лену и обратно и переход шхуны «Темп» из Колымы в Лену в том же году.

Еще задолго до того, как с «Литке» были усмотрены берега Большого Ляховского острова, близость Новосибирских островов дала себя знать по сильному помутнению воды. Это уменьшение прозрачности

воды, очевидно, находится в связи с приливо-отливными и ветровыми течениями, действующими в проливах между Новосибирскими островами и перемешивающими воду, увлекая со дна частицы ила. Перемешивание вод, происходящее под влиянием течений на малых глубинах к востоку от Новосибирских островов, отчетливо сказывается на станции № 21, взятой у восточного входа в пролив Лаптева. На рисунке (стр. 99) мы видим, что на всех станциях наблюдается характерная температурная стратификация, причем нижний слой обладает отрицательными температурами. Между тем на станции № 21 (у входа в пролив Лаптева) наблюдаются почти однородные температуры и солености от поверхности до дна, как это видно из следующих цифр:

Станция № 21, 2 августа 1934 г.

Сев. широта $73^{\circ}0'$, вост. долгота $144^{\circ}24'$.

Глубина (метры)	Температура	Соленость
0,5	0 30°	16,22‰
5	0,35	16,51
10	0,11	16,24

Указанные изменения гидрологических условий, обнаруживающиеся при подходе к Новосибирским островам с востока, могут оказаться бесполезными для навигатора. Вследствие господствующей в летнее время пасмурной погоды и частых туманов судоводитель нередко знает свое местоположение только очень приближенно, между тем район к востоку от Новосибирских островов, по своим небольшим глубинам, является небезопасным для судов с большой осадкой. Изменение прозрачности воды и температурные зондировки могут служить указанием на близость Новосибирских островов.

Второго августа утром брошенный лот показал всего только 7 метров. Капитан немедленно приказал остановить ход. Где мы находились? По гидрологическим признакам мы были ближе к Новосибирским островам, чем по счислению. К счастью, в это время облака разорвало, проглянуло солнце, и Николаю Ми-



Н. М. Николаев, В. Г. Богоров, В. А. Березкин, К. А. Радвиллович.

хайловичу удалось определить астрономически. Оказалось, что за время перехода от Медвежьих островов нас снесло на северо-запад на 24 мили. Это было довольно неожиданно, потому что в последние дни дули ветры северных румбов. Повидимому, здесь сказалось влияние отжимных течений в южной части Восточно-сибирского моря.

Идя малым ходом и все время набрасывая ручной лот, мы благополучно миновали неприятный подход к Новосибирским островам и вошли в пролив Лаптева. Он был уже чист от льда, и только под берегом Ляховского острова кое-где белели отдельные льдины. Пролив Лаптева приготовил капитану небольшой сюрприз: в самой середине пролива мы неожиданно обнаружили не показанную на морской карте банку. Наименьшая глубина, которую мы здесь измерили, была равна 7 метрам, но не исключено, что в будущем

в этом месте будут обнаружены еще меньшие глубины. Приближенные координаты новой банки, размеры которой оказались небольшими, следующие: $73^{\circ}00'$ N и $142^{\circ}26'$ E.

В море Лаптевых «Литке» взял курс на мыс Борхая. Вскоре по выходе из пролива стали попадаться небольшие поясины тонкого сильно изъеденного льда, через которые ледорез проходил, не сбавляя хода. В губе Борхая нас снова, как в Колымском заливе, накрыла мгла с сильным запахом гари. На этот раз мгла была столь густа, что свет еле проникал через иллюминаторы и читать в каютах без искусственного освещения нельзя было. Берегов из-за мглы не было видно, вследствие чего мы не могли войти в бухту Тикси и стали на якорь недалеко от острова Мостах. Только на следующий день, 4 августа, мгла, наконец, несколько разредилась и мы получили возможность войти в бухту.

Новый этап нашего пути был пройден. Он оказался единственным, на котором мы не встретили ни одного судна.

8. НА ВЫРУЧКУ ПЛЕННИКАМ ЛЬДА

«Явно есть, что все к тому склоняется, что хотя много проведено, однако и несколько еще проведать осталось».

Г. Миллер, 1754.

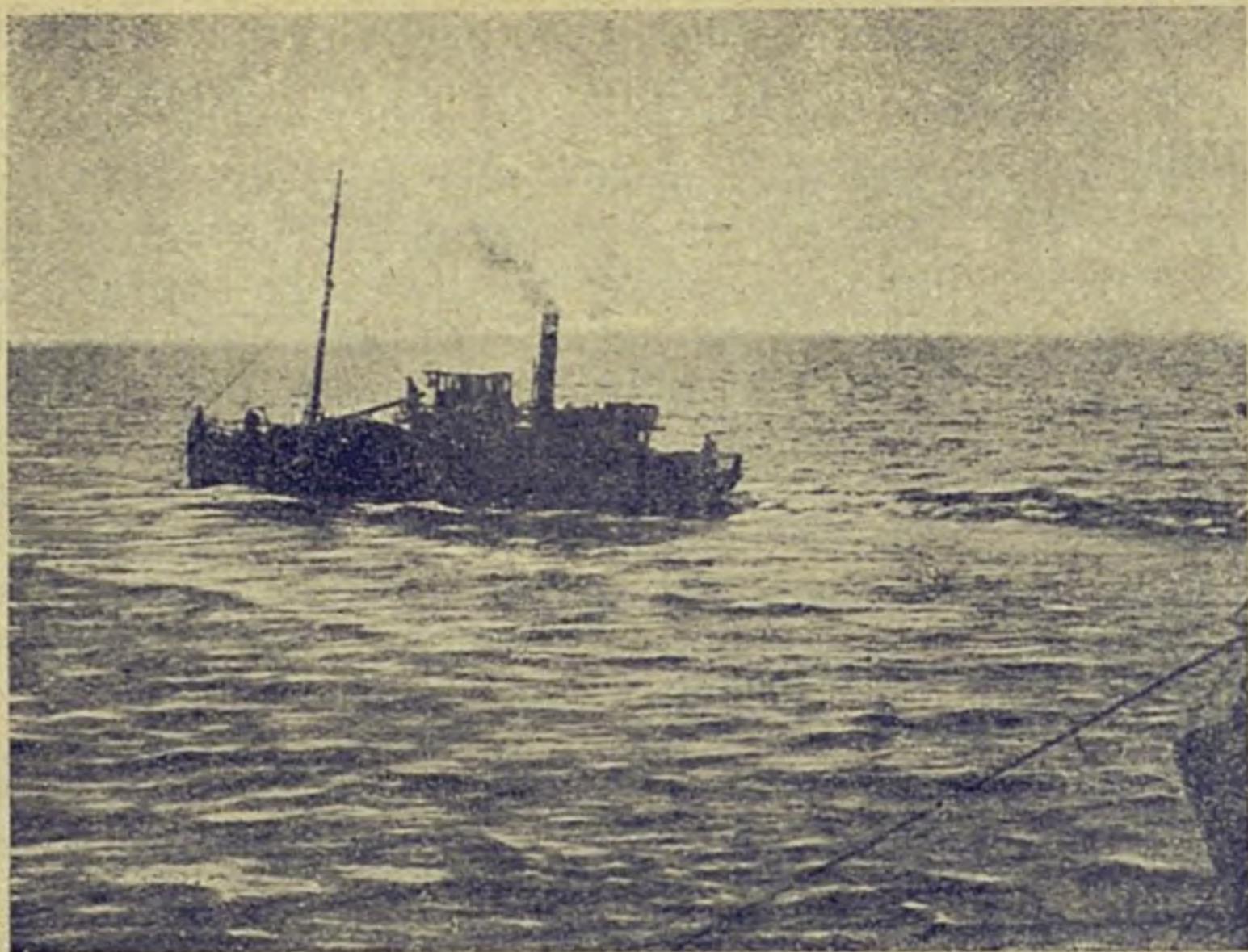
Заказанные для «Литке» баржи с углем еще не прибыли в бухту Тикси, но, по словам местных жителей, они уже проходили Быковскую протоку. Действительно, на следующий день на горизонте показался дымок, а вскоре затем уже можно было отличить маленькую «Лену», тянувшую за собой три баржи. 5 августа караван подошел к ледорезу. Старушку «Лену» — она работает на великой сибирской реке с 1878 года — за последнее время сильно потрепало, и пароход уже не имел того вида, как два года назад, когда он встречал здесь «Сибирякова». Командир «Лены», якут Богатырев, славящийся как лучший знаток фарватера Лены, сразу узнал меня: «Добро пожаловать, Владимир Юльевич! Тогда с запада, а теперь с востока попадаете к нам, не забываете бухту Тикси! На чем же лучше плавать, на «Сибирякове» или на «Литке»?» — «Посмотрите сами наш корабль, товарищ Богатырев, и скажите, какой лучше», — ответил я. Этим предложением знаменитый лоцман воспользовался немедленно и добросовестно облазил весь ледорез. Судно произвело на него большое впечатление. «Ну, раз такие корабли стали заходить к нам, значит оживет якутский берег!» — «И побольше еще захаживать будут! Для полярных рейсов в Ленинграде начинают строить мощные ледоколы, каких еще не было», — порадовал якута литкенский кочегар.

Меня очень интересовало посмотреть, какие перемены произошли в бухте Тикси с того памятного дня, когда здесь отдало якорь первое советское судно, пришедшее с запада, — «Сибиряков». Установление ежегодных рейсов грузовых пароходов между Мурман-

ском и устьем Лены является одной из важнейших задач в общей проблеме освоения Северного морского пути. Для осуществления этой задачи, прежде всего, необходимо было, конечно, устроить в устье Лены морской порт, а потому уже в следующем, после плавания «Сибирякова», году сюда была направлена портоизыскательская экспедиция, остановившая свой выбор на бухте Тикси. «Усть-Ленский порт» стал строиться в заливе Булункан — небольшой бухте, составляющей часть бухты Тикси. В 1932 году здесь было голое место, теперь же на берегу залива Булункан стояли два жилых дома (третий сгорел незадолго до нашего прихода), мастерские, скотный двор и несколько небольших служб. Население порта насчитывало 186 человек, часть которых жила в недалеко отстоящей бухте Сого, где находится метеорологическая станция. Большинство жителей в Тикси были участниками Лено-Хатангской экспедиции, проводшей здесь зиму. «Жилкризис» в Усть-Ленском порту достиг после пожара чудовищных размеров, дома были битком набиты, и люди спали в них на трехярусных нарах. Часть жителей Булункана ютилась в палатках.

Так как при восточных ветрах в залив Булункан входит крупная волна, то при проектировании порта было предусмотрено устройство мола длиной в 300 метров. Во время нашего пребывания в Тикси постройка мола уже велась, но по всему было видно, что до наступления зимы едва ли удастся вывести мол больше чем на 50 метров. Камень для постройки мола добывался тут же неподалеку и подвозился в вагонетках.

Залив Булункан, как место для перегрузочных операций с морских судов на речные, представляет значительные неудобства в том отношении, что направляющимся в Булункан речным судам, по выходе из Быковской протоки, приходится делать 30-мильный переход открытым морем. В свежую погоду этот переход для речников связан с безусловным риском, вследствие чего они предпочитают выждать благоприятную погоду, а потеря времени в условиях короткой арктической навигации, конечно, чрезвычайно нежелательна.



«Лена» в бухте Тикси, 1934.

Фото К. А. Радвилловича.

Поэтому был выдвинут новый проект постройки Усть-Ленского порта в заливе Неелова, причем в перешейке, отделяющем этот залив от бухты Тикси, предполагено прорыть канал. В случае осуществления этого проекта, целесообразность которого с экономической стороны все же сомнительна, залив Булункан будет служить только затоном для барж.

Хотя Усть-Ленский порт еще не закончен постройкой, к нему уже приписано несколько судов. Три из них — «Харитон Лаптев», «Прончищев» и «Челюскин» — мы застали в заливе Булункан, где они стояли на якоре. Суда эти представляют собой парусно-моторные шхуны водоизмещением около 100 тонн; с виду они неуклюжи и едва ли обладают хорошими мореходными качествами. Зато другой своей пловучей единицей — шхуной «Темп» — порт может гордиться. Это судно пришло сюда из Владивостока, потратив на переход два навигационных сезона (1932 и 1933). «Темпа»

мы не застали, так как накануне нашего прихода шхуна вышла для гидрографических работ на Новосибирские острова.

Из Булункана моторный катер быстро перебросил нас в бухту Сого, которая у тиксинцев считается «аристократическим» кварталом Усть-Ленского порта. Здесь находится метеорологическая станция, действующая с 1932 года. В доме станции, значительно расширенном в последнее время, жили, кроме персонала станции, также некоторые работники Лено-Хатангской экспедиции во главе с ее начальником Б. М. Михайловым. И здесь теснота была несусветная. Единственный принцип, на котором до сих пор основывалось жилищное строительство на полярных станциях: «лишь бы не замерзли, а удобство и красота полярнику не нужны», — должен быть решительно отвергнут. Если норвежцы строят в Арктике грошовые стандартные дома, то нам не под стать следовать их примеру. Не в хибарках, не в казармах, а в комфортабельных и художественно оформленных коттеджах должны жить и работать труженики Советской Арктики. Нельзя забывать, что дома, которые мы воздвигаем в Арктике, строятся на долгий срок, а не для временного пользования какой-нибудь экспедицией.

Пионерский период в Арктике идет к концу. Поставленная партией и правительством задача освоения Северного морского пути требует постоянного пребывания человека в Арктике, и, исходя из этого, следует планировать жилищное строительство.

Хозяева станции в Сого встретили нас с настоящим полярным гостеприимством. В самой большой комнате был сервирован ужин, по арктическим понятиям, несомненно, пышный, мало соответствовавший убогости помещения. За банкетом, как полагается, было произнесено много восторженных речей, темой которых являлись, конечно, «окно Якутии на запад» — Усть-Ленский порт и наш «Литке», первый гость в этом году. Обитатели Тикси рассказывали о строительстве и тех трудностях, которые пришлось проделать; мы знакомили их с намеченными на ближайшее время мероприятиями по освоению Северного морского пути.

Когда на стол был подан шедевр кулинарного искусства — тиксинский гусь, кто-то попросил Д. С. Дуплицкого рассказать «коротенько» о плавании «Литке». Эту просьбу все присутствующие шумно поддержали. Дмитрий Сергеевич встал и начал повествовать. Его слушали с напряженным вниманием, прекратился стук вилок и ножей. Гусь стыл. Видя, что оратор увлекся, я, не будучи в силах устоять перед соблазнительной птицей, решил погрешить против этикета и принялся за гуся. Справился я с ним гораздо скорее, чем Дмитрий Сергеевич со своей речью, длившейся без малого час.

Гуся пришлось подогреть.

После банкета начальник Лено-Хатангской экспедиции любезно предоставил в наше распоряжение катер, на котором мы и отправились на «Литке». Ледорез стоял далеко у входа в бухту Тикси, так как заходить вглубь бухты наш капитан, в виду большой осадки «Литке», опасался. Как только катер отчалил, навалил густой туман. Пришлось идти по компасу. Вскоре я заметил, что ветер, дувший нам вначале в лицо, стал дуть с боку, а потом и сзади. Между тем на поверхности моря не было видно никаких признаков, указывающих на резкое изменение направления ветра. У меня возникли сомнения в правильности нашего курса, и я их высказал ехавшему с нами старпому Г. И. Голубу. Тот посмотрел на компас и заявил, что все в порядке — скоро должен показаться «Литке». Но вместо ледореза впереди вдруг зачернел берег. «Это ничего, чуть-чуть правее вышли, сейчас возьмем прямо на ледорез», успокоил Голуб. Внезапно на берегу из тумана стали вырисовываться какие-то постройки. «Чорт побери, оказывается строительство происходит не только в Булункане и Сого, но и в третьем месте!» — заметил один из пассажиров катера. Но он ошибался — стройка велась только в двух местах, и перед нами была станция в бухте Сого, откуда мы вышли час назад. Оказалось, что в тумане мы описали большую петлю и вернулись к исходной точке, ветер и не думал меняться. При проверке компаса выяснилось, что его стрелка ничего общего с магнитным полюсом иметь не желала.

Разочаровавшись в навигаторских талантах водителей катера, я решил воздержаться от дальнейших попыток попасть на «Литке» до тех пор, пока не рассеется туман. Удовольствие оказаться вместо «Литке» где-нибудь посреди губы Борхая мне улыбалось мало.

В ожидании перемены погоды я совершил в окрестностях станции небольшую прогулку. Меня поразила растущая кругом прекрасная высокая трава. Рогатый скот в бухте Тикси может быть полностью обеспечен подножным кормом, кроме того здесь имеется возможность заготавливать сено. Я не сомневаюсь также в том, что в бухте Тикси полярное огородничество даст хорошие результаты. Производившиеся в бухте Сого в течение международного полярного года актинометрические наблюдения показали, что район бухты Тикси находится в отношении солнечной радиации в весьма благоприятных условиях, много лучших, чем все другие полярные станции, где были поставлены актинометрические наблюдения.

В связи с устройством Усть-Ленского порта, скотоводство и огородничество в районе бухты Тикси, конечно, будут иметь большое значение. До настоящего времени опыты в этом направлении еще не поставлены, если не считать трех коров, которых мы видели в заливе Булункан.

Пока ледорез грузился углем, я совершил на пароходе «Лена» поездку к мысу Мостах, где летом находится большая рыбалка. Во время нашего пребывания в бухте Тикси здесь было занято 117 рабочих. Рыбы, главным образом нельмы и муксуна, в бухте Тикси очень много. На мысе Мостах при мне несколько раз заводили с берега невод, и улов неизменно был весьма обильный. Я попросил взвесить одну нельму побольше — ее вес оказался 13 килограммов. Заготовка рыбы производилась здесь путем засолки, притом весьма несовершенной, в результате чего великолепная рыба превращалась в продукт весьма низкого качества. Между тем усть-ленская рыба может служить первоклассным экспортным товаром, при условии, если она будет замораживаться, а не подвергаться порче путем соления или изготовления рыбных консервов. Несмотря

на очень суровые условия жизни на рыбалке, рабочие пользовались хорошим здоровьем.

Девятого августа, когда погрузка 850 тонн угля была закончена, «Литке» снялся с якоря.

Прежде чем выйти в море, капитан снова определил девиацию главного компаса. За время перехода из Колымского залива в устье Лены она опять изменилась, и теперь поправка на некоторых курсах достигала $19\frac{1}{2}^{\circ}$.

В море Лаптевых мы стали регулярно принимать радио из западной части Советской Арктики. Навигация была там в полном разгаре, и к проливу Вилькицкого, куда «Литке» двигался с востока, уже шли суда с запада. Первыми из них были «Сибиряков» и «Русанов», миновавшие в день нашего выхода из Тикси шхеры Минина. Они встретили на своем пути сплоченные льды, но я надеялся, что установившиеся в северной части Карского моря восточные ветры в ближайшее время изменят ледовую обстановку к лучшему. 11 августа станция на мысе Челюскина сообщила, наконец, о происшедшем в районе станции вскрытии пролива Вилькицкого. Я предполагал, что пролив вскроется несколько раньше, примерно в первых числах августа, и этот срок указывался и в прогнозе Гидрологического института. Ошибку в десять дней все же нельзя считать большой для района, ледовый режим которого в сущности еще почти не изучен.

Выйдя из губы Борхая, «Литке» взял курс прямо на острова «Комсомольской Правды». Когда мы проходили траверз дельты Лены, было замечено резкое повышение температуры воды — мы пересекали стрежень ленского течения. Новое сильное повышение температуры воды мы отметили на следующий день, когда находились на 76-й параллели. Весьма вероятно, что эта относительно высокая температура, которая превышала 6° , была вызвана солнечным прогревом вод. Вскоре резкое падение температуры воды указало, что мы подошли к «полярному фронту», разграничивающему относительно тепловодную часть моря от сильно охлажденных вод. Насколько отчетливо был выражен полярный фронт в море Лаптевых, видно из следую-

щих температур поверхностного слоя воды, отсчитывавшихся нами через каждый час.

Сев. широта	Вост. долгота	Температура воды
76°14'	117°41'	3,4°
76°21'	117°04'	3,3°
76°27'	116°46'	4,6°
76°32'	116°28'	—0,7° пол. фронт
76°38'	115°59'	—0,4°
76°44'	115°30'	—0,0°

Как и в других арктических морях, полярный фронт в море Лаптевых не занимает постоянного положения, а смещается в зависимости от времени года. Кроме того, этот фронт обнаруживает колебания из года в год, причем в тяжелые ледовые годы он снижается к югу, в благоприятные же ледовые годы отходит к северу. В год плавания «Литке» полярный фронт был отодвинут далеко на север, и, таким образом, лето 1934 года можно считать в море Лаптевых благоприятным в температурном отношении, а, следовательно, и в ледовом. Положение полярного фронта в западной части моря Лаптевых в различные годы усматривается из следующих цифр:

Год	Сев. широта	Вост. долгота
1893 по наблюдениям «Фрама»	73°57'	114°35'
1919 . . . «Мод»	74°40'	117°50'
1878 . . . «Веги»	75°10'	113°45'
1932 . . . «Сибирякова»	75°50'	117°40'
1934 . . . «Литке»	76°30'	116°37'

Из этих данных видно, что так далеко на севере, как в год плавания «Литке», полярный фронт в западной части моря Лаптевых еще не был обнаружен ни разу. Такое положение полярного фронта давало нам основание рассчитывать, что серьезных ледовых препятствий мы на пути к проливу Вилькицкого не встретим, и что благоприятный ледовый прогноз для моря Лаптевых, данный мною в конце мая, оправдается. Действительно, встреченный нами вскоре, в районе островов Петра, лед не представил никаких затруднений для перехода судна. Лед был зимнего, частью весеннего

происхождения, уже сильно изъеденный, толщиной не более полуметра. Вскоре за островом Андрея мы снова вышли на чистую воду, которая простиралась до самых островов «Комсомольской Правды».

При подходе к островам «Комсомольской Правды» налег густой туман. Тем не менее, капитан решил продвигаться вперед, пользуясь радиопеленгатором, с помощью которого наши радисты пеленговали сигналы, дававшиеся со стоявших у островов «Комсомольской Правды» судов Ленской экспедиции. Вскоре мы уткнулись в невзломанный припайный лед и остановились. Когда туман рассеялся, оказалось, что мы вышли как раз туда, куда следовало — к северному входу в пролив между островами «Комсомольской Правды». Этот пролив был покрыт сплошным неподвижным льдом. В глубине его, в расстоянии от нас около пяти миль, мы увидели плененные льдом ленские пароходы, которые — как мы знали из радио — с нетерпением ожидали своего освобождения.

Прошел почти целый год, как я расстался с этими судами у негостеприимных берегов Таймырского полуострова. Это было осенью 1933 года. Тогда впервые в истории из Архангельска в устье Лены было направлено три грузовых парохода: «Товарищ Сталин», «Правда» и «Володарский». Недружелюбно встретила Арктика этих пионеров коммерческого мореплавания по Северному морскому пути. Еще в середине августа тяжелые льды блокировали берега к востоку от Диксона, и даже для «Сибирякова», которым я тогда руководил, путь к мысу Челюскина в то время года был закрыт. В ожидании улучшения состояния льдов у Диксона собралась целая армада. 24 августа летчик А. Д. Алексеев произвел ледовую разведку на восток от Диксона и принес долгожданную весть, что у опушки шхер льды стали отходить. Начальник Ленской экспедиции Б. В. Лавров немедленно отдал приказ сняться с якоря. Суда выстроились в кильватерную колонну: впереди шел «Красин», за ним «Русанов», затем три грузовых парохода, и замыкал колонну «Сибиряков». До Русского острова флотилия прошла без особых затруднений, но здесь громадные торосистые поля поло-

жили предел продвижению судов. «Эти льды непроходимы для пароходов», заявил начальник морской проводки, капитан Сорокин. Действительно, протащить через чудовищные ледяные нагромождения грузовые пароходы нечего было и думать. Мне казалось, однако, что можно найти обход с юга. Снова на помощь был вызван самолет Алексеева. «На юге льды находятся в более разрушенном состоянии», сообщил он в скором времени. «Красин» пошел на разведку в указанном Алексеевым направлении, через сутки вернулся и сигнализировал каравану: «проход есть, следуйте за мной». Эта разведка, однако, дорого обошлась ледоколу: при ударе о торосистую льдину обломался левый винт. Но дело было выполнено — через сутки весь караван стоял на якоре у мыса Челюскина. Впервые в истории северная оконечность Азии видела такое скопление судов.

От мыса Челюскина «Володарский» и «Товарищ Сталин» пошли в бухту Тикси, а «Правда» направилась в бухту Нордвик. «Сибиряков» оставался у мыса Челюскина, где производил разгрузочные операции. Льды, непрестанно носившиеся в проливе, чрезвычайно затрудняли работу по выгрузке. На седьмой день стоянки «Сибирякова» у мыса Челюскина пролив Вилькицкого начал покрываться молодым льдом и вместе с тем старые льды стали смерзаться в большие поля. Температура воздуха все время держалась ниже 0°, короткое полярное лето окончилось, и зима быстро вступала в свои права. Я очень беспокоился за ленские суда и радировал начальнику Ленской экспедиции в бухту Тикси: «Проход судов Ленской экспедиции через пролив Вилькицкого после 20 сентября вызывает величайшие сомнения, даже при наличии ледокола». Борис Васильевич Лавров, ежедневно получавший метеорологические и ледовые сводки со станции на мысе Челюскина, конечно, и сам хорошо понимал угрозу, вставшую перед ленскими судами. Но выгрузку нельзя было оставить — Якутский край слишком остро нуждался в доставленных из Архангельска товарах. Всемерно форсируя работы, «Товарищ Сталин» и «Володарский» 16 сентября закончили выгрузку всех

5240 тонн и вышли из бухты Тикси в обратный путь. В тот же день я отдал приказ «Сибирякову» сняться с мыса Челюскина и следовать к острову Диксона. Но было уже слишком поздно, и путь, за три дня до того пройденный «Седовым», был теперь закрыт. У Русского острова «Сибиряков» встретил тяжелые льды, сцементированные молодым льдом в громадные поля. Пробить эту преграду «Сибиряков» был бессилён.

Тем временем ленские суда вместе с «Правдой» (которой так и не удалось разгрузиться в бухте Нордвик) приближались под проводкой «Красина» к проливу Вилькицкого. 21 сентября караван был у мыса Челюскина. Мои опасения, что в последней декаде сентября каравану уже не удастся пройти через пролив Вилькицкого, к сожалению, оправдались. Не помог даже «Красин». 22 сентября Б. В. Лавров отдал распоряжение о постановке «Товарища Сталина», «Володарского» и «Правды» на зимовку. В качестве места для зимовки были выбраны острова «Комсомольской Правды». Пролив между этими островами в то лето вскрылся не полностью, и командование экспедиции решило завести суда в невзломанный лёд, чтобы обезопасить их от неприятностей, в случае напора льдов со стороны моря. «Красин» пробил в припае канал длиной около двух километров, в конце которого пароходы и были поставлены на зимовку. На каждом из пароходов находилось 27 человек команды, а на «Правде», кроме того, остался начальник геологической экспедиции Н. Н. Урванцев вместе со своей женой, врачом по специальности. Б. В. Лавров, как начальник Ленской экспедиции, не считал себя в праве покидать суда, и также остался на зиму. Расставшись с ленскими судами, «Красин» начал свой обратный путь в Ленинград и через несколько дней высвободил затертого во льдах у Русского острова «Сибирякова».

Десятикилометровая перемычка невзломанного льда, отделявшая «Литке» от судов Ленской экспедиции, представляла для ледореза весьма серьёзное препятствие. Дело в том, что по своей конструкции «Литке» совершенно не приспособлен для форсирования сплошного льда. Как известно, ледоколы (отчасти и ледо-

кольные пароходы), форсируя лед, взбираются на него своей носовой частью, под тяжестью которой лед и ломается; таким образом ледоколы в сущности являются «ледодавами». «Литке» же не взлезает на лед, а действует только лобовыми ударами форштевня; именно поэтому наше судно и получило название ледореза, а не ледокола.

Пока толщина льда не превышала полуметра, «Литке» продвигался вперед довольно успешно. Но уже вскоре, когда толщина льда достигла $\frac{3}{4}$ —1 метра, продвижение ледореза стало чрезвычайно медленным. С бою брался буквально каждый метр льда, и за вахту мы с трудом проходили несколько корпусов корабля. Стало ясным, что достижение ленских судов потребует несколько дней и величайшего напряжения ледореза, для которого форсирование припая являлось почти непосильной работой. Выдержит ли форштевень?

Но другого выхода, как долбить лед, не было — ленские суда должны были быть освобождены во что бы то ни стало, притом в возможно короткий срок, потому что «Правде» предстояло еще идти в бухту Нордвик, чтобы доставить туда грузы, оставшиеся невыгруженными в предшествующем году. В тот день, когда мы приступили к форсированию припая у островов «Комсомольской Правды», с Диксона вышла вторая Ленская экспедиция во главе с «Ермаком». Пробить канал к плененным судам было бы для «Ермака» нетрудной задачей, но мы не знали, когда ледоколу удастся подойти сюда. Тянувшийся за «Ермаком» хвост, несомненно, сильно задержит движение ледокола, и он мог прибыть к островам «Комсомольской Правды» только в конце августа. Поздний же вывод ленских судов грозил такими же нежелательными последствиями, как в предшествовавшем году. Вторичной зимовки ленских судов нельзя было допустить ни в коем случае. Устранить эту угрозу мог один только «Литке». Поэтому форштевень ледореза должен был выдержать.

«Полный вперед!» «Литке» ударяется своей острой грудью о припай, откалывая от него крохотную льдину. «Малый назад!» Судно медленно пятится по сделан-

ному им каналу, берет разбег и снова устремляется вперед. Следует удар, от которого сотрясается весь корпус, и ледорез останавливается как вкопанный. На этот раз мы не продвинулись вперед нисколько. «Литке» снова отходит назад, чтобы еще стремительнее наброситься на своего врага. При ударе об лед судовой колокол сам по себе начинает бить склянку, где-то слышен неприятный скрип, посуда в кают-компании звенит. Результата опять никакого — видимо мы натолкнулись на старый торос. Надо отойти в сторону и нащупать более уязвимое место во льдах. Это удастся — с первого же удара откалывается льдина диаметром не менее десяти метров. Ледорез продолжает бить в то же место и понемногу продвигается вперед, пока снова не наталкивается на торос. Капитан почти не сходит с мостика, лицо у него очень озабоченное. Старший механик все чаще поднимается к нему на мостик, чтобы обмениваться короткими фразами. Течь резко увеличилась, форпик затоплен весь. Проклятый японский ремонт!

С каждым днем капитан делается все более осторожным. Еще задолго до удара об лед он переводит ручку судового телеграфа с «полный» на «стоп». Время от времени он идет на бак, где, перевесившись через борт, наблюдает, как форштевень долбит лед. Стармех, у которого раньше шутки не сходили с уст, стал каким-то замкнутым и даже за столом в кают-компании он сидит молча и думает свою думу. Неужели «Литке» сдал? Что с форштевнем?

Зимовщики, при желании, могли бы чрезвычайно облегчить работу ледореза, если бы они своевременно насыпали на лед шлак в виде дорожки, идущей от судов к кромке. Не исключено, что в этом случае ленские суда могли бы выбраться на чистую воду самостоятельно. В свое время капитан Отто Свердруп применил такой способ освобождения судна из припая во время зимовки «Фрама» в Гусином фьорде, у пролива Джонса. Еще весной участники экспедиции на «Фраме» принялись устраивать на льду песчаную дорожку длиной в четыре мили, которая была закончена в начале июня. Таяние льда в местах, посыпанных пес-

ком, шло изумительно быстро, и уже вскоре, после окончания работ по устройству дорожки, на ее месте образовался канал чистой воды. Зимовщики островов «Комсомольской Правды», к сожалению, не подумали об этом остроумном и простом способе высвободить суда из припая. Весьма вероятно, что в Канадском Арктическом архипелаге радиационные условия благоприятнее, чем у островов «Комсомольской Правды», а потому в последнем месте эффект был бы, повидимому, меньше. Но все же и в климатических условиях северо-восточного Таймыра шлаковая дорожка, несомненно, способствовала бы уменьшению толщины льда.

На второй день работы во льдах к нам с парохода «Правда» пришли гости — геолог Николай Николаевич Урванцев и его жена Елизавета Ивановна. Когда они подходили, мы заметили, что в руках у Николая Николаевича что-то белое. «Череп! Видно тюлений, а то и медведя!» — определил один из матросов. Это оказалось действительно черепом, но не звериным, а человеческим. Нашел его Николай Николаевич на льду, на полупути между ленскими пароходами и «Литке». «Это череп кочегара Елисеева с парохода «Сталин», — объяснил Урванцев происхождение этой необычной находки. «Вот чудесная тема для полярного рассказа!» — не удержался от восторженного восклицания Муханов, любовно ощупывая череп, на котором кое-где еще держались связки. Елисеев, как нам поведал геолог, осенью прошлого года, вскоре после того, как суда стали на зимовку, вышел побродить в надежде добыть какого-нибудь зверя. Внезапно поднялась пурга. Охотник не возвращался. Разосланные в разные стороны поисковые партии нигде не могли обнаружить следов пропавшего. Очевидно, кочегар заблудился во время метели и, выбившись из сил, замерз. Печальный пример легкомыслия новичка и полной его непригодности к условиям Арктики.

Начальника зимовки, Б. В. Лаврова, на ленских судах не было. Как нам рассказал Н. Н. Урванцев, он вместе с летчиком М. Я. Линделем в конце весны вылетел на самолете «У-2» на мыс Челюскина. 12 июня



Череп кочегара Елисеева.

Фото Г. А. Кабалова.

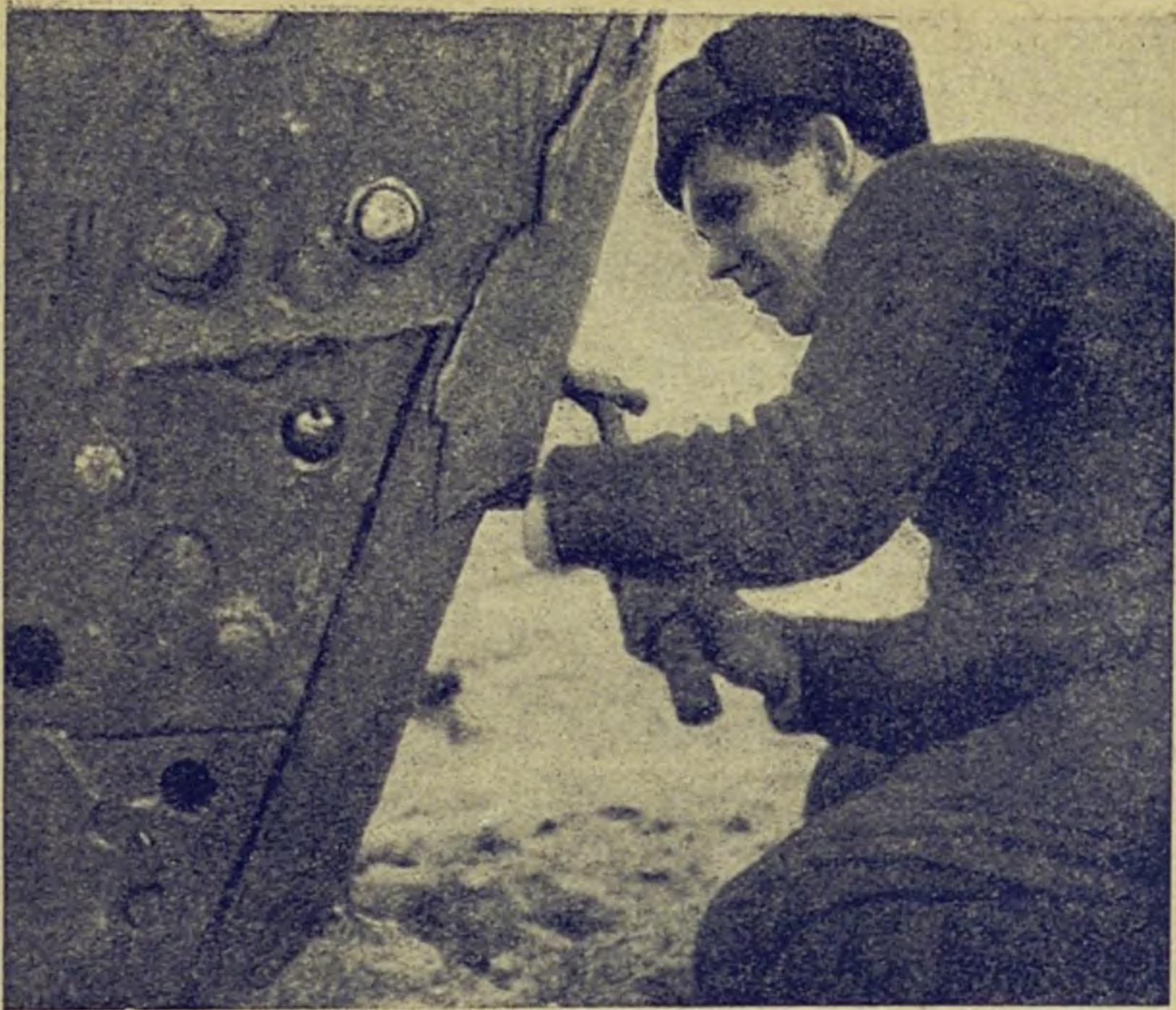
он снялся отсюда, чтобы произвести ледовую разведку в направлении на острова Сергея Каменева. Около мыса Гамарника на Северной Земле лопнул цилиндр мотора, и самолет вышел из строя. Сделав из фюзеляжа сани, Лавров и Линдель направились пешком к островам Каменева, до которых оставалось около 150 километров. Дорога была необычайно тяжелой. Выбившись из сил и доходя до полного изнеможения, путники с трудом проходили в сутки 6—10 километров. Самодельные сани, в конце концов, пришли в негодность, и их пришлось бросить. Взвалив самое необходимое на плечи, Лавров и Линдель продолжали путь и в конце июня добрались до островов Каменева, где сотрудники станции оказали путешественникам полное гостеприимство. Все лето Б. В. Лавров и М. Я. Линдель провели на островах Каменева,

в ожидании парохода, который должен был прийти туда для смены зимовщиков.

Н. Н. Урванцев еще осенью устроил на западном острове «Комсомольской Правды» научную базу. Под его руководством здесь был выстроен дом и оборудована метеорологическая станция. Дом был сделан из фанеры с прокладкой из опилок, и, по словам Н. Н. Урванцева, держал тепло очень хорошо.

Особенно интересны были рассказы Николая Николаевича о его поездке в апреле на вездеходах через Таймырский полуостров к мысу Челюскина. Этот первый опыт применения в советской Арктике автомашины в качестве самостоятельного транспортного средства дал прекрасные результаты, и не подлежит сомнению, что вездеходы быстро завоюют себе должное доверие у работников Арктики. Средняя суточная скорость вездеходов на перегоне от островов «Комсомольской Правды» до мыса Челюскина составляла 34 километра, несмотря на то, что продвижению сильно мешали метели и ураганные ветры. По мнению Н. Н. Урванцева, вездеходам во многом следует отдать предпочтение перед собачьим транспортом. Вездеход в состоянии продвигаться в такую погоду, когда собаки не могут идти; на вездеходах можно делать продолжительные остановки в пути, так как они не требуют корма; наконец, путешествия на вездеходах, когда человек сидит в закрытой кабине, связаны с гораздо меньшими лишениями, чем передвижение с помощью собачьих запряжек. Грузоподъемность вездеходов, по сравнению с собачьими нартами, также значительна, — Н. Н. Урванцев перебросил на каждом из вездеходов около 1500 кг груза.

Для Николая Николаевича у меня был приготовлен небольшой сюрприз — карта бухты Нордвик, составленная летом 1933 года гидрографом Лаппо. В прошлом году «Правда» не могла найти в этой бухте удобного подхода к берегу, основательно села на мель и ушла, так и не выгрузившись. Николай Николаевич сейчас же принялся за изучение новой карты. «Теперь-то уж выгрузимся, дело нехитрое будет, — заявил он, очевидно удовлетворенный картой. — Только бы



Форштевень «Литке» после ледового боя у о-вов «Комсомольской Правды».

Фото Г. А. Кабалова.

«Литке» не подкачал, скорей бы вытянул нас из этой дыры!»

Вытянуть из дыры — легко сказать, да не легко делается. Мы долбили лед без отдыха, день и ночь, но продвигались вперед черепашьям шагом. Особенно трудно стало, когда мы вошли в ту часть припая, куда «Красин» затащил осенью пароходы. Теперь это был уже двухгодовалый лед. Мы пробовали взрывать лед аммоналом, но это совершенно не помогало — во льду образовывались только небольшие лунки, трещин же не появлялось. Литкенцы безжалостно накиннулись на подрывника, милейшего Рязанкина, а тот, в свою очередь, стал «крыть» лед: «Будь он проклят, этот лед! С виду как будто совсем пустяковый, а аммонал не

берет. А какие торосистые громадины приходилось мне подрывать у Чукотки! Любо смотреть было, как рассыпалось все это хозяйство!» — «Тут вам не Чукотка, — заметил капитан. — В этом ровном льду аммо-налом ничего не сделаешь. Забирайте ваше добро со льда!» Подрывник с сердцем сплюнул, пробормотал себе под нос что-то крепкое и стал спускаться по трапу на лед. «Эх, хорошо бы гаубицу сюда, да тарарахнуть по этому паршивому льду», — мечтательно произнес Д. С. Дуплицкий.

На четвертый день долбежки льда мы подошли к ленским судам уже довольно близко. Там нетерпение, очевидно, достигло своего апогея, и, чтобы «поддать жару» ледорезу, на ленских судах подняли сигналы «добро пожаловать».

Пожаловали мы, однако, лишь на следующий день, 17 августа. Пять суток напряженнейшей работы стоили ледорезу эти десять километров ледового пути. Но задача была выполнена. Для нашего крепкого коллектива не существовало препятствий, и его волей «Литке» вышел победителем. Когда мы подходили, на пароходах в нашу честь были пущены в ход все имевшиеся у зимовщиков в распоряжении звуковые эффекты: ревели гудки, непрерывно трещали винтовки, люди кричали «ура!» и кидали в воздух шапки.

Ответив, как полагается по морскому этикету, тремя протяжными гудками, капитан сигнализировал пароходам: «Следуйте за мной». Суда двинулись кильватерной колонной по прорезанному «Литке» каналу к открытому морю и вскоре достигли кромки, где стали на якорь. На «Литке» должно было состояться совещание всех капитанов собравшейся у островов «Комсомольской Правды» небольшой флотилии. Но прежде всего надо было произвести осмотр ледореза. После того, как капитан со стармехом излазили весь форпик, тщательно осмотрев его изнутри и снаружи, Николай Михайлович объявил о результатах осмотра: «Задачу выполнили, но морда в крови!» Действительно, дело обстояло хуже, чем можно было предполагать. В форпике было выбито 17 заклепок, у многих были съедены головки, большинство других ослабло; в нескольких

местах были обнаружены громадные расхождения швов. В форштевне оказались три трещины, частично была сорвана наклепка и выбита накладка, некоторые листы отстали от форштевня. Выражаясь техническим языком, форштевень совершенно потерял свою жесткость. По определению старшего механика С. И. Пирожкова, «Литке» стал принимать 1125 тонн воды в сутки, не считая того количества, которое вливалось в форпик, перманентно затопленный. В том состоянии, в каком «Литке» оказался после ледового боя у островов «Комсомольской Правды», дальнейшая работа ледореза во льдах грозила полным разрушением носовой части. Как долго форштевень мог еще выстоять, сказать было трудно. «Может быть протянем 30 миль, а может быть и все 300», — определил капитан. «Но, как ни тяжелы повреждения, попробуем исправить их своими средствами. Как вы думаете, Савва Иванович?» — обратился капитан к стармеху. «Исправим!» — решительно ответил тот. Механики немедленно принялись за изготовление новых болтов. Форпик было решено залить цементом.

Повреждения, полученные «Литке» во время форсирования припая, оказались неприятным сюрпризом не только для нас, но и для капитана «Правды» Балинского. Мы предполагали провести этот пароход через льды, встреченные «Литке» в районе островов Петра, но теперь об этом не могло быть и речи. Ждать окончания ремонта «Литке» ни Н. Н. Урванцев, ни капитан Балинский не считали возможным, так как каждый день был для них слишком дорог. «Правда» пошла в бухту Нордвик самостоятельно. Уже на следующий день мы получили от Н. Н. Урванцева радио, в котором он сообщал, что пароход вышел на чистую воду.

Вскоре за «Правдой» нас покинул и «Володарский», пошедший в бухту Тикси за углем. «Товарищ Сталин» оставался с нами — этот пароход нам надо было провести через льды Карского моря до острова Диксона.

9. У ЦЕЛИ

Vom Mast der Freude Flagge,
Sie wehe lustig ins Land!

Взвигается радостно флаг
Навстречу родимой стране!

Рихард Вагнер,
«Тристан и Изольда».

Вскоре после того, как «Литке» вывел ленские суда на чистую воду, было получено радио с «Русанова». Нам сообщали, что «Русанов», шедший в бухту Прончищевой, встретил в восточной части пролива Вилькицкого перемышку невзломанного льда. Это было довольно неожиданной вестью — значит вскрытие пролива Вилькицкого, о котором нам раньше радировала станция на мысе Челюскина, не было полным. Следующая информация с севера была еще неприятнее. «Ермак», проведший караван второй Ленской экспедиции («Сакко», «Молотов», «Байкал» и «Партизан Щетинкин») уже до мыса Челюскина, извещал нас, что встреченный «Русановым» в проливе Вилькицкого невзломанный лед имеет в толщину два метра и что ледокол сделал неудачную попытку форсировать эту преграду: работая при десяти котлах, «Ермак» при каждом ударе продвигался вперед только на три корпуса, вследствие чего вернулся обратно к мысу Челюскина. Какова широта этой перемышки и действительно ли лед в ней всюду такого тяжелого характера, как тот, что встретил «Ермак»? Этот вопрос надо было разрешить немедленно, и сделать это мог, конечно, только наш «Ш-2». Итак — ступай, дружище, за борт и не сплошай на этот раз!

Куканов слетал очень быстро, и менее чем через час он был уже снова на «Литке». По словам летчика, перемышка в проливе Вилькицкого тянулась от мыса Щербины к острову Малый Таймыр и имела в ширину около 15 миль. По наружному виду лед всюду был сильно изъеден. Благоприятные результаты этой разведки, выполненной 18 августа, были немедленно сооб-

щены на «Ермак», но там отнеслись к ним с недоверием, утверждая, что ширина перемычки, по наблюдениям с марса ледокола, не менее 28 миль. Для разрешения спорного вопроса вызвался лететь в новую разведку капитан Николаев. С мнением Николая Михайловича его собраты на «Ермаке», конечно, должны были считаться. Капитан вернулся почти с тем же результатом, что и Куканов: ширина перемычки составляет 19 миль (из которых около 7 миль уже было пробито «Ермаком»), что же касается льда, то он вполне схож с тем льдом, который «Литке» форсировал у островов «Комсомольской Правды». Для такого ледокола, как «Ермак», этот лед не мог представить сколько-нибудь существенных затруднений.

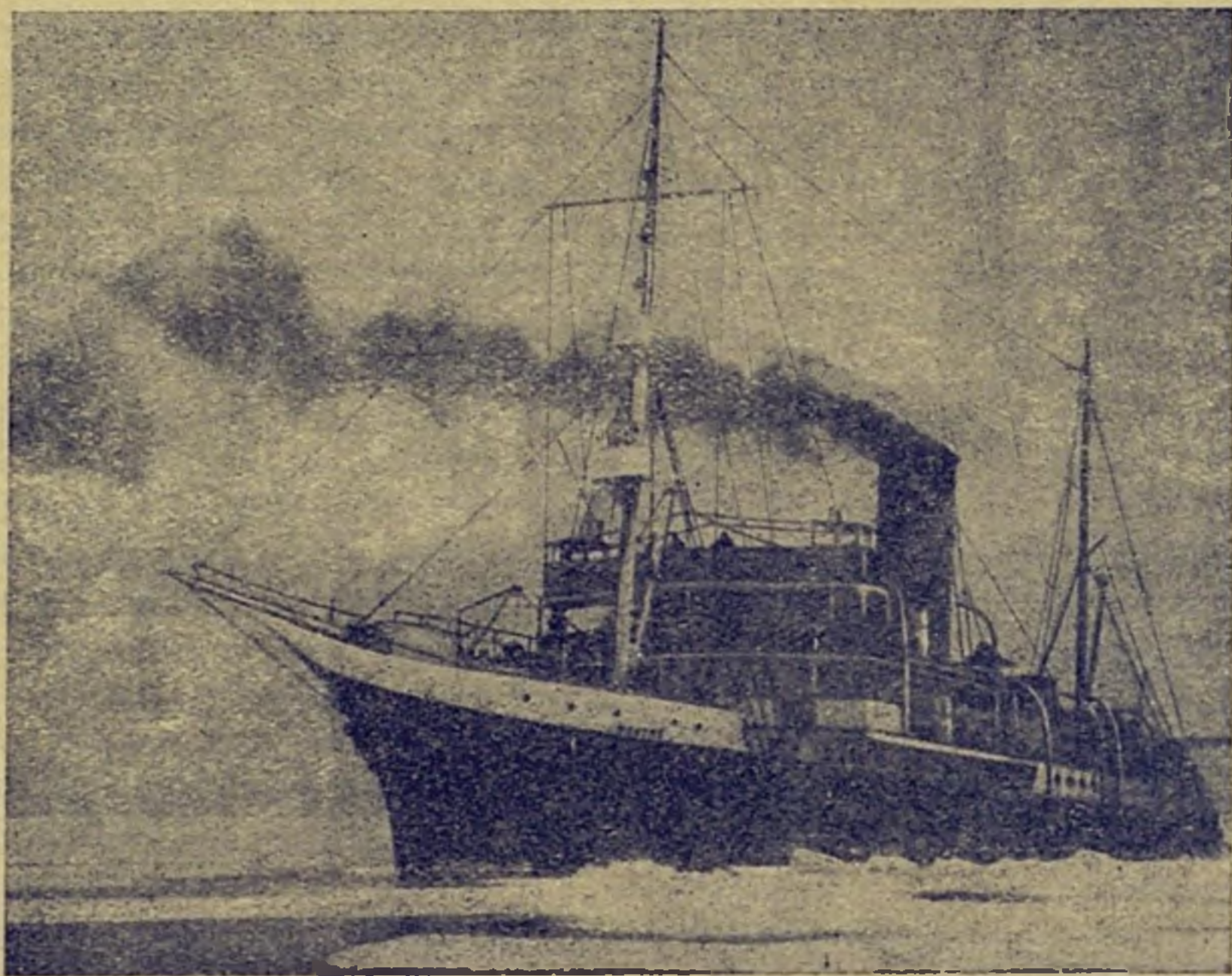
Но «Ермак» оказался тяжел на подъем. Наступило 20 августа, а он и виду не подавал, что собирается приступить к форсированию перемычки. Неужели там решили выжидать, пока перемычка не вскрыется сама собой? А пример прошлого года? Чтобы расшевелить «Ермака», я решил покривить душой и сыграть на престиже науки, который, как я знал, на «Ермаке» ставился высоко. Я дал на ледокол прогноз с указанием, что вскрытие перемычки в проливе Вилькицкого произойдет только в первых числах сентября. Данные, говорившие за то, что в ближайшие дни лед не вскрыется, у меня имелись, но достаточных оснований предсказывать вскрытие через целую декаду у меня, признаюсь откровенно, не было. Однако, своей цели прогноз достиг: в тот же вечер «Ермак» приступил к форсированию перемычки, преодолел ее без труда и рано утром вышел на чистую воду в море Лаптевых.

К тому времени, когда «Ермак» героически поборол ледяную преграду в проливе Вилькицкого, «Литке» как раз закончил свой ремонт. Благодаря знаниям и опытности С. И. Пирожкова и ударной работе всей команды, ледорез снова был приведен в боеспособное состояние. Закончив ремонт, мы еще успели взять со льда пресную воду. Чай из солоноватой тиксинской воды всем уже изрядно приелся.

Как только было получено известие, что «Ермак» вышел в море Лаптевых, «Литке» и «Товарищ Сталин»

снялись с якоря и пошли по направлению к проливу Вилькицкого. Вскоре показался «Русанов», которого «Ермак» провел через перемычку, а вслед затем и сам ледокол. Встреча судов, пришедших с противоположных сторон Советского Союза и соединившихся у северной оконечности Азии, была обставлена с некоторой торжественностью: воздух огласился долго не-смолкавшим ревом гудков, на всех судах взвились приветственные сигналы. Описав около ледореза круг, «Ермак» пошел обратно к мысу Челюскина, где стояли суда второй Ленской экспедиции. «Русанов» пришвартовался к ледорезу, и оттуда к нам немедленно заявили гости. Я не сомневаюсь в том, что русановцы искренне радовались успеху нашей экспедиции, но все-таки не выявление этой радости было главной причиной их прихода. Уголь — вот что им надо было, уголь во что бы то ни стало! Не меньше двухсот тонн, иначе, как нам заявили, задание «Русанова», которому, после захода в бухту Прончищевой, надо было еще идти в Нордвик, будет сорвано. На командование «Литке» была поведена настоящая атака. Дать двести тонн мы не могли никак — жадные топки ледореза поглощали уйму угля, и, по расчетам старшего механика, топлива у нас оставалось ровно столько, сколько надо было, чтобы добраться до Диксона. Так и было заявлено русановцам, но те настаивали на своем: «Раз механики говорят, что угля вам до Диксона хватит, значит у вас излишек его!» Против этого возразить было трудно, ибо хорошо известно, что число тонн угля, подсчитанное стармехом, всегда требует некоторой положительной поправки. Но сколько можно было дать без ущерба для выполнения собственного плана? Тут мнения литкенцев и русановцев сильно расходились. Начался торг, горячий и упорный. После трехчасового словесного боя сошлись на 50 тоннах, которые и были немедленно перегружены на «Русанова».

Расставшись с «Русановым», мы пошли к мысу Челюскина. С нордоста шла крупная зыбь — верный признак того, что в этом направлении находились большие пространства открытой воды. Было жаль



«Литке» во льдах Карского моря.

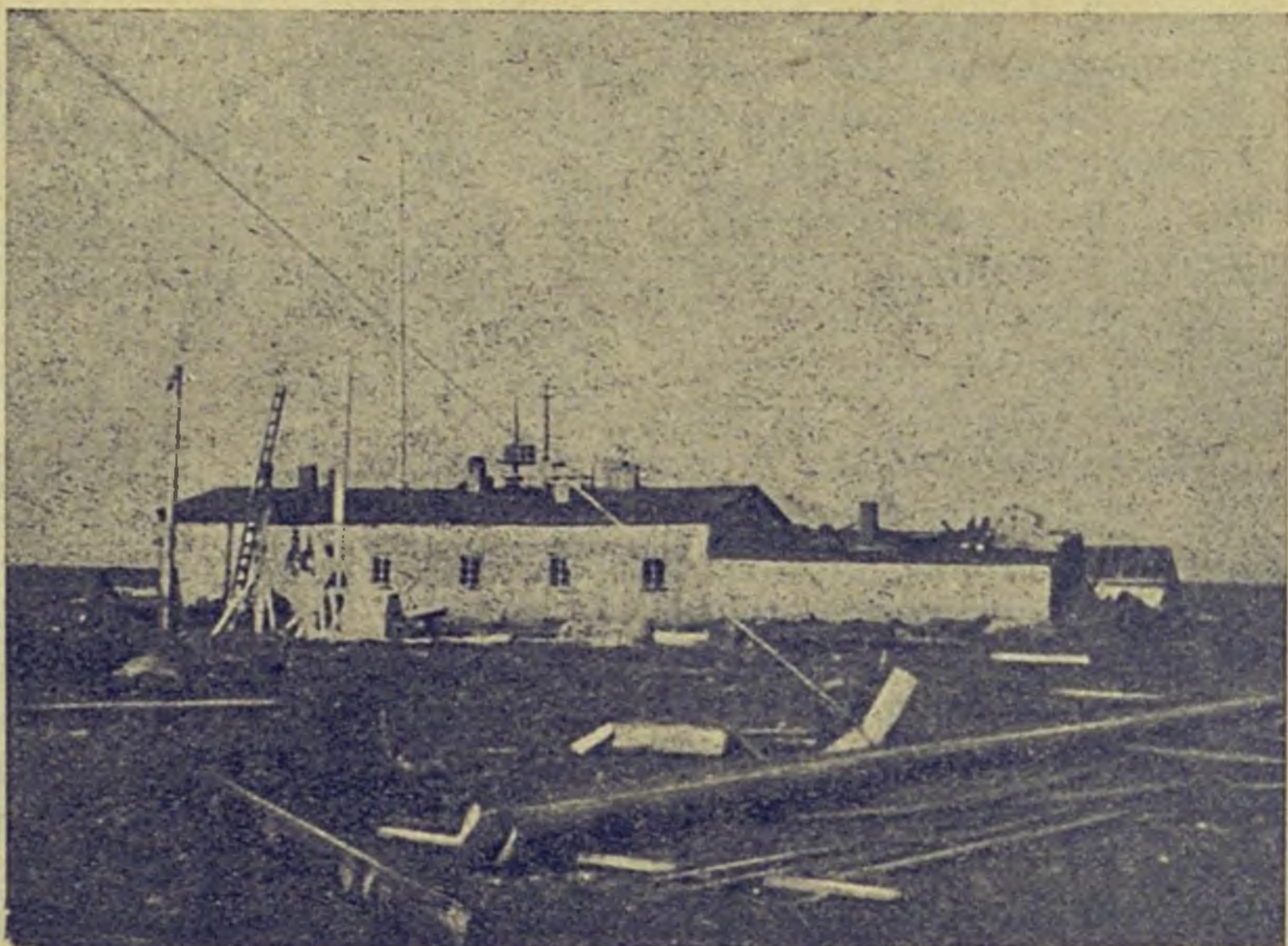
Фото Г. А. Кабалова.

не использовать эти благоприятные условия для работ в еще совершенно не исследованной северной части моря Лаптевых, но от этого пришлось отказаться — надо было поскорей доставить «Товарища Сталина» к острову Диксона. «Литке» последовал на запад, по каналу, проложенному в ледовой перемычке «Ермаком». Вскоре нам навстречу попался «Ермак», выводивший в море Лаптевых «Молотова», а несколько дальше мы увидели стоявшего во льду «Сакко» — другой пароход Ленской экспедиции. Повидимому, ледоколу было все же трудно справляться с двумя пароходами зараз, и командование «Ермака» предпочло проводить их в одиночку. Лед перемычки, вначале так не понравившийся «Ермаку», оказался легким: он уже сильно истлел, и средняя толщина его составляла около полуметра. Рано утром 22 августа «Литке» бросил якорь у мыса Челюскина.

Здесь, в ожидании проводки, стояли «Байкал» и «Партизан Щетинкин». Я очень обрадовался, увидев также родного «Сибирякова», который стоял подле самого берега, у станции. После двух арктических экспедиций, которые я провел на этом судне, я стал чувствовать к нему привязанность как к живому существу. Когда я вошел теперь в маленькую, такую скромную, по сравнению с хоромами «Литке», кают-компанию «Сибирякова», мне живо вспомнились все те дни, полные то тревоги, то радости, которые я провел на борту этого судна. Что бы ни говорили, ты прекрасное судно, мой старый «Сибиряков», и Советская страна может гордиться твоей работой и подвигами в Арктике! Когда я посетил теперь «Сибирякова», на нем, для просушки, были развешаны брезенты. Может быть, это те самые брезенты, — невольно подумал я, — которые два года назад помогли ледоколу вырваться из ледяных объятий Чукотского моря...

— Уж наверно Чукотку вспомнили! — пробудил меня голос Ю. К. Хлебникова, капитана «Сибирякова». — Хорошее было время! А не забыли, как мы с вами маялись в прошлом году здесь же, у Челюскина? Нынче ничего похожего нет! Лед не тревожит, на днях всю выгрузку кончаю. Спасибо тоже Папанину, хорошая ему в голову мысль пришла — взять на «Сибирякова» танкетки. Они чрезвычайно ускорили и облегчили нам разгрузку. Да что же это я болтаю с вами на палубе? — вдруг спохватился капитан. — Прошу в кают-компанию отведать нашего хлеба-соли, полакомиться диксоновской рыбкой. Гостеприимный хозяин повел меня к столу.

Из старых сибиряковцев, кроме Ю. К. Хлебникова, я застал на ледоколе еще старшего механика М. М. Матвеева. Долго беседовали мы в кают-компании, вспоминая и горести и радости минувших схваток с ледяной стихией. Большое дело ты затеял тогда, два года назад, боевой корабль! Благодаря тебе, мечта столетий превратилась в действительность. Арктика ожила. Я гляжу в иллюминатор и, вместо недавно пустынного берега, вижу целый поселок; из противо-



Жилой дом на мысе Челюскина.

Фото Г. А. Кабалова.

положного иллюминатора видны стоящие на рейде торговые суда... Это все твои дела, незабываемый «Сибиряков»!

Станция на мысе Челюскина была построена в 1932 году экспедицией на «Русанове», которой руководил профессор Р. Л. Самойлович. Для освоения Северного морского пути эта станция имеет исключительно большое значение. Дело в том, что пролив Вилькицкого, вследствие высокой географической широты, в которой он расположен, является одним из наиболее трудных участков Северного морского пути. Экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» показала, что лед в этом проливе вскрывается не каждый год. Часты ли такие случаи, или же они составляют только редкое исключение, — этого мы пока еще не знаем, как не знаем и того, когда здесь обычно происходит вскрытие льда и когда пролив становится. У нас почти нет

сведений о характере и толщине льда в проливе в навигационное время, мы очень мало знаем о динамике льда, т. е. о его перемещениях под влиянием ветра и течений. Все эти вопросы могут быть удовлетворительно разрешены только при помощи систематических многолетних наблюдений, а потому Арктический институт в качестве первого мероприятия по освоению Северного морского пути и решил поставить на берегу пролива Вилькицкого станцию.

Ледовые условия в проливе были летом 1932 года исключительно благоприятными, — только изредка показывались отдельные льдины, — и нелегкая задача сооружения станции на мысе Челюскина была выполнена в кратчайший срок. 22 августа «Русанов» начал выгрузку, а 5 сентября все работы на берегу были уже закончены. За это время на мысе Челюскина были выстроены жилой дом, в котором помещалась также радиостанция, баня, сарай и собачник. На первую зимовку здесь осталось десять человек, во главе с доктором Б. Д. Георгиевским.

Совершенно иные ледовые условия наблюдались в проливе Вилькицкого в следующем, 1933 году, когда к мысу Челюскина, с новой сменой людей и строительными материалами, подошел «Сибиряков». Надвинутые к берегу льды, находившиеся почти все время в движении, чрезвычайно затрудняли выгрузку. Карбасы с грузом приходилось проталкивать между льдинами, сплошь и рядом их затирало, и тогда грузы переправлялись на плечах людей, которые перепрыгивали со льдины на льдину. Тем не менее, даже при столь тяжелых условиях, за время с 1 по 14 сентября удалось перебросить на берег 650 тонн груза и два самолета. Позднее время и установившиеся низкие температуры воздуха, вследствие которых происходило быстрое замерзание пролива, не позволили тогда осуществить намечавшееся планом расширение станций и устройство авиабазы, и строительство ограничилось одним большим сараем. На вторую зимовку на мысе Челюскина осталось 12 человек во главе с товарищем Рузовым. Теперь эту партию сменял тот же «Сибиряков».

Руководил строительством на мысе Челюскина И. Д. Папанин, новый начальник зимовки. С этим замечательным человеком, большевиком и бывшим красным партизаном, я впервые познакомился в 1931 году, будучи начальником экспедиции на «Малыгине» на Землю Франца-Иосифа. В том году состоялась первая в Арктике встреча дирижабля («Граф Цеппелин») с ледоколом. В ознаменование этого события в СССР и в Германии были выпущены особые почтовые марки. Почтовые отделения имелись как на дирижабле, так и на «Малыгине», причем последним заведывал И. Д. Папанин, в то время ответственный работник наркомата связи. Арктика сразу захватила этого впечатлительного человека, в котором жажда необыкновенной деятельности была через край. Мысль провести год в бухте Тихой, где произошла встреча цеппелина с ледоколом, крепко засела в голову Ивану Дмитриевичу. Глядя на скромную еще тогда научно-исследовательскую станцию на Земле Франца-Иосифа, Папанин в мечтах уже видел ее другой. По его мнению, здесь должен был стоять целый поселок, где научным работникам были бы предоставлены все необходимые условия и удобства для их работы, где находились бы авиабаза с ангаром, ветряной двигатель, обеспечивающий поселок электрической энергией, телефон, скотный двор и т. д. и т. д. С увлечением развивал Иван Дмитриевич перед малыгинцами свой план строительства на Земле Франца-Иосифа. «Бухта Тихая должна быть не только самой северной в мире станцией, но и самой лучшей! Она должна стать образцовой полярной обсерваторией», — таков был вывод Ивана Дмитриевича. Для таких людей, как Папанин, слово есть дело. Свой план строительства в бухте Тихой он осуществил полностью уже в следующем году. Тогда как раз проводился так называемый «Второй международный полярный год», широкая программа работ на Земле Франца-Иосифа, выдвинутая И. Д. Папаниным, пришлась как нельзя более кстати, и необходимые кредиты на развертывание станции в бухте Тихой в полярную обсерваторию были отпущены. Исключительная работоспособность Папанина,

умение спланировать вокруг себя коллектив и заражать его своим энтузиазмом сделали то, что через год станция на Земле Франца-Иосифа стала неузнаваемой.

На мысе Челюскина Папанин с такой же горячностью взялся за дело, как тогда на Земле Франца-Иосифа. Вместе с ним, почти в полном составе, были его товарищи по зимовке в бухте Тихой. Работая сам как вол и, в период строительной горячки, почти не зная сна, Папанин требовал такой же работы от своих подчиненных. И все же, при первом зове Папанина, старые зимовщики, не колеблясь, снова последовали за ним в Арктику. Как и в 1932 году, вместе с Иваном Дмитриевичем на зимовку на мысе Челюскина оставалась его жена. В первый раз Иван Дмитриевич увез ее в Арктику «контрабандой», и присутствие женщины на корабле обнаружилось уже только тогда, когда судно приближалось к Земле Франца-Иосифа. Теперь спутница жизни Папанина ехала вполне официально, состоя равноправным членом коллектива зимовщиков с самого момента выхода «Сибирякова» из Архангельска. Как и в бухте Тихой, жена Ивана Дмитриевича была единственной женщиной на зимовке. Нередко приходится слышать, будто такое положение всегда чревато нежелательными последствиями. Действительно, история полярных зимовок знает такие случаи. Но я вместе с тем утверждаю, что бывает и наоборот, когда присутствие женщины на полярной станции ни в какой мере не осложняет ни жизни зимовщиков, ни их работы. Обе зимовки, которыми руководил И. Д. Папанин, являются тому доказательством.

Во время нашей стоянки у мыса Челюскина на борт ледореза явился находившийся на «Ермаке» начальник ленско-карских операций П. В. Орловский. По его предложению было устроено совещание для обсуждения вопроса о зимовщиках на островах Сергея Каменева. Положение их вызывало некоторую тревогу. В 1932 году на острова Каменева были заброшены четыре сотрудника во главе с начальником станции Ниной Петровной Демме. Эту партию в 1933 году должны были сменить новые зимовщики, ехавшие на



Строительство на мысе Челюскина. На заднем плане
«Сибиряков».

Фото Г. А. Кабалова.

«Седове». Однако, навигация в северо-восточной части Карского моря была в том году тяжелой, и Северная Земля в течение всего лета блокировалась сплоченными льдами. С 15 августа до 13 сентября «Седов» тщетно пытался подойти к островам Каменева, но так и не мог пробиться сквозь льды. Н. П. Демме с ее тремя товарищами были вынуждены остаться на вторую зимовку. В 1934 году смену должен был произвести ледокольный пароход «Садко», походом которого руководил С. С. Иоффе. В августе «Садко» легко достиг района острова Визе, откуда взял курс прямо на острова Каменева. Этот вариант пути оказался, однако, неудачным, и, не доходя до островов Каменева, судно попало в тяжелые льды, в которых вскоре было затерто. Очутившись в сфере влияния нордического

течения, действующего у западных берегов Северной Земли, корабль с довольно большой скоростью стал дрейфовать на север. В то время, когда мы стояли у мыса Челюскина, он находился уже в широте $80^{\circ}12' N$. Таким образом тревогу вызывала не только станция на островах Каменева, где, кроме зимовщиков, находились также Б. В. Лавров и летчик Линдель, но и «Садко», которого могло вынести в Полярный бассейн. В виду неудачи, постигшей «Садко» при его попытках подойти к островам Каменева, казалось наиболее целесообразным снять зимовщиков при помощи самолета. На этой мере наше совещание и остановилось. Что касается «Садко», то было решено, по выводе всех ленских судов в море Лаптевых, идти к нему на выручку на «Ермаке».

Стоявший у мыса Челюскина пароход Ленской экспедиции «Байкал» 23 августа был проведен через перемычку пролива Вилькицкого «Ермаком», проводку же «Партизана Щетинкина» взял на себя «Литке». «Партизан Щетинкин» представляет собою сильный речной буксир, который раньше работал на Оби и в 1933 году должен был быть переброшен на Лену. Однако, в том году эта операция, вследствие неблагоприятной ледовой обстановки, осталась невыполненной. Порученная теперь «Литке» проводка «Партизана Щетинкина» являлась делом нелегким и весьма деликатным, так как толщина стенок парохода не превышала 7 мм, составляя местами только 3 мм. Поэтому удар даже о небольшую льдину мог иметь для речного буксира печальные последствия. Однако, операция по проводке «Партизана Щетинкина» прошла без всяких осложнений и еще раз показала, что наш капитан не даром заслужил славу искусного ледового навигатора. П. В. Орловский горячо благодарил капитана, мы же все радовались как за нашего дорогого Николая Михайловича, так и тому, что «Литке» обеспечил Якутии новую мощную единицу для ленского парового флота.

Днем 24 августа мы расстались с мысом Челюскина и, имея в кильватере «Товарища Сталина», пошли к острову Диксона. Там нас с нетерпением дожидался «Малыгин», временно обслуживавший Карскую опера-

цию. По прибытии на Диксон, мы должны были сменить «Малыгина», который спешил выполнить свое основное задание — постройку станции на острове Русском. Южная часть пролива Вилькицкого и Таймырский залив оказались свободными от льда. В проливе мы встретили сильное течение, шедшее с запада на восток, скорость которого можно было оценить в 5—6 узлов. В некоторых местах наблюдался бурный сулой.¹ Согласно исследованиям последних лет, произведенным как с экспедиционных судов, так и зимою со льда сотрудниками станции на мысе Челюскина, восточное течение является преобладающим в проливе Вилькицкого. Оно обнаруживает, однако, большие колебания, природа которых в настоящее время выяснена еще недостаточно.

Когда мы проходили мимо островов Фирнлея, расположенных у западного входа в пролив Вилькицкого, внимание капитана привлекло небольшое скопление льдин, остававшихся совершенно неподвижными. Было очевидно, что эти льды сидели на мели, не показанной на карте. Для того, чтобы хоть ориентировочно обследовать эту банку, представлявшую несомненную опасность для судов, которые посещают теперь пролив Вилькицкого ежегодно, капитан приказал самым малым ходом подойти к ней. Когда мы приблизились, то увидели, что льды лежали на надводном рифе, имевшем в длину около четверти мили. Среди льдин там и сям были видны обнаженные камни. Открытый «Литке» риф находился в четырех милях к северу от северного из островов Фирнлея; приближенные координаты рифа: $77^{\circ}20' \text{ N}$, $100^{\circ}40' \text{ E}$.

Около Русского острова чистая вода кончилась. Чтобы обогнуть лед, «Литке» взял курс на север, но и там вскоре встретились большие поля годовалого льда, средней толщиной около полуметра. «Паршивый лед, я вам прямо скажу», — определил Д. С. Дуплиц-

¹ Сулой или сувой (поморское выражение) — толчая со всплесками волн, образующихся в местах с сильными неправильными течениями. Особенного развития это явление достигает при спорных течениях, когда оно становится опасным для шлюпок и маленьких судов.

кий. Горизонтальные размеры отдельных полей были весьма значительны, но между полями всюду имелись разводья, о чем свидетельствовало темное водяное небо. Из опасения попасть в тупик, капитан решил приблизиться к Русскому острову, где он надеялся найти чистую воду под самым берегом. Недалеко от юго-западной оконечности этого острова «Литке» сел на банку. Хотя ледорез и шел самым малым ходом, толчок при посадке был все же довольно сильный. Литкенцы высыпали на палубу. Одним из первых выскочил из своей каюты доктор Угаров. Он стоял в одной «майке», без шапки, и к каждому вновь появлявшемуся на палубе обращался со словами: «Тише, ничего страшного, без паники!» Посадка на мель составляет почти обязательный эпизод во всякой полярной экспедиции, работающей в необследованных водах, а потому никаких признаков паники на ледорезе, конечно, не было. Некоторое волнение обнаруживали только наш милейший доктор и С. Я. Щербина, с бледным лицом кинувшийся в машинное отделение. Капитан приказал произвести около судна промер. Оказалось, что мы сели легко, и, откачав воду, нам удалось быстро сняться.

Вскоре после этого было получено радио с «Ермака». Он сообщал, что идет на выручку «Садко», дрейфовавшему в тяжелых льдах на крайнем севере Карского моря, находится недалеко от нас, и запрашивал, не нужна ли нам его помощь. Ледовая обстановка, в которой мы тогда находились, не была особенно тяжелой, разводий кругом было много, и я несколько не сомневался в том, что мы будем в состоянии продвигаться вперед, не прибегая к форсированию льда. Д. С. Дуплицкий и Н. М. Николаев решили воспользоваться предложением «Ермака».

Ледокол подошел к нам на следующий день и повел «Литке» с «Товарищем Сталиным» вдоль кромки льда на запад. Вскоре налег густой туман, и «Ермак» сигнализировал, чтобы мы остановились. Только на следующий день небольшой караван двинулся дальше. 28 августа, когда мы находились в широте $76^{\circ}40' N$, долготе $90^{\circ}31' E$, «Ермак» сообщил нам, что вследствие

вполне благоприятной ледовой обстановки он считает нецелесообразным тратить время на проводку «Литке» и берет курс на север. Действительно, на пути, пройденном совместно с «Ермаком», сплоченность льда нигде не превышала 7 баллов, составляя большею частью только 1—2 балла.

После того, как «Ермак» покинул нас, мы прошли вперед около 20 миль, пока не наткнулись на стык двух огромных ледяных полей, протяжением не менее десяти миль. Среднюю толщину этих полей можно было оценить в 1½ метра, и они были, повидимому, двухгодовалые. На юге чернело темное водяное небо, там, несомненно, находились обширные пространства чистой воды. Попытка обогнуть ледяное поле с севера не увенчалась успехом, неудачно кончился и опыт взорвать перемычку между двумя полями аммоналом. «Литке» стал на ледяной якорь у большого поля, недалеко в большом разводе остановился «Товарищ Сталин». Небо было покрыто тонкими высоко-кучевыми облаками, изредка принимался падать небольшой снежок. Прошли сутки. С тоской я глядел на темный южный горизонт, который так и манил к себе. Днем 30 августа я был неприятно удивлен, заметив, что Куканов и Куква возились около стоявшего на юте самолета. Очевидно, они готовились лететь в ледовую разведку. Но к чему она? Распределение льдов отражалось на небе, как в зеркале, и эта небесная карта ясно указывала нам нужный курс.

Днем Куканов вылетел, но скоро вернулся — ледовой разведке помешала плохая видимость. С этим результатом, после печального опыта в Чукотском море, можно было мириться. Но вечером Куканов, вместе с третьим помощником капитана В. И. Петровичем, вылетел вторично и на этот раз случилось то, чего я опасался: самолет не вернулся. Во время старта погода была приличная — дул слабый WSW-й ветер, видимость составляла 10—15 миль. Вскоре, однако, налег туман и вместе с тем скорость ветра увеличилась до 11 метров в секунду. Снова, как в Чукотском море, ночь на «Литке» прошла полная тревоги и волнений. Утром туман рассеялся, и вслед затем прилетел само-

лет. Оказалось, что в тумане самолет потерял всякую ориентировку и даже не мог лететь к берегу, потому что направление на него было неизвестно: берег не был виден, компас же врал нещадно. Не оставалось другого выхода, как снизиться в первом попавшемся разводье, что Куканов и сделал. Всю ночь летчики дрогли на ветру около своей машины, которую ежеминутно грозило разбить. По словам Куканова, на юге и на юго-западе воды было видно очень много.

Вскоре после возвращения самолета мы имели возможность получить обстоятельную картину ледовой обстановки между тем местом, где тогда находился «Литке», и островом Диксона. «Малыгин», которому стало невтерпёж ожидание прибытия ледореза к Диксону, вышел к Русскому острову, спеша использовать конец навигационного сезона для постройки там станции. Когда наш «Ш-2» снижался около ледореза, на горизонте показался дымок, и в скором времени «Малыгин» эффектным маневром приткнулся к ледяному полю, став недалеко от ледореза. Гости поведали нам, что на пути от Диксона к «Литке» они не встретили никаких затруднений со стороны льдов. Окраска неба давала нам, следовательно, правильные указания, и если бы мы руководствовались ими, то уже давно были бы на Диксоне.

На «Малыгине» находился мой юный друг и энтузиаст Арктики Костя Званцев, и встречей с ним я был чрезвычайно обрадован. Несмотря на свою молодость, К. Званцев имеет уже солидный полярный стаж. В 1929 году Званцев поехал в качестве метеоролога станции в Маре-Сале, на западном берегу Ямала. За год до его прибытия в Маре-Сале, вследствие плохого снабжения, весь персонал станции переболел цынгой, метеорологические наблюдения были брошены, и большинство зимовщиков погибло. Условия, в которых зимовал Званцев, были также очень тяжелые, но он сумел противопоставить суровым силам природы свою волю и находчивость, цынга не захватила его, и метеорологические наблюдения он довел до конца. В 1929 году Званцев поехал в качестве метеоролога на остров Врангеля, где пробыл безвыездно три года



На ледовом якоре «Литке» и «Тов. Сталин».

Фото Г. А. Кабалова.

подряд. Здесь из энергичного комсомольца выковался настоящий полярник, и он в совершенстве овладел необходимым для каждого полярного исследователя искусством — приспособляться к своеобразным и суровым условиям Арктики и не теряться в любых положениях. В 1933 году я имел Костю Званцева у себя на борту «Сибирякова», где он проходил практику гидрологических работ. Теперь Званцев направлялся в качестве начальника зимовки на Русский остров. Личный состав этой зимовки был немногочисленный,

состоя только из четырех человек, все комсомольцев. Вместе со Званцевым ехала его жена, которой во время зимовки предстояло исполнять должность кока. Зимовщики были снабжены неважно, и мы, по мере сил, помогли им.

Устройство станции на Русском острове имеет большое значение для обслуживания навигации по Северному морскому пути, так как у северных берегов архипелага Норденшельда часто наблюдаются скопления тяжелых льдов. Причины большой ледовитости этого района в настоящее время еще недостаточно известны, и основной задачей новой станции и должно явиться изучение гидрометеорологического режима моря, омывающего Русский остров. Весьма необходимо будет устроить, кроме того, другую станцию в проливах архипелага Норденшельда. До начала советских работ по освоению Северного морского пути, все суда, совершавшие плавания к мысу Челюскина, пользовались этими проливами («Вега» 1878, «Фрам» 1893, «Заря» 1900, «Таймыр» и «Вайгач» 1915, «Мод» 1918), тогда как советские суда, впервые появившиеся в этих водах в 1932 году, всегда огибали архипелаг с севера. Весьма вероятно, что в одни годы будет целесообразнее пользоваться проливами, в другие же обходить Русский остров с севера. Однако, прежде чем начать пользоваться проливами, необходимо тщательно исследовать их в гидрографическом отношении.

Как я узнал по приходе на остров Диксона, «Малыгину» не удалось построить станцию на Русском острове, так как на пути к нему ледокольный пароход повредил себе руль, что лишило его возможности маневрировать в сплоченных льдах. Вместо Русского острова станция была устроена на мысе Стерлегова (на берегу Харитона Лаптева), где она, несомненно, тоже принесет большую пользу в деле обслуживания навигации. Пожалуй, Костя Званцев не очень жалеет, что ему не пришлось зимовать на Русском острове. Более унылый клочок суши трудно себе представить. Я помню, как в 1933 году на «Сибирякове», будучи затерты во льдах, мы со Званцевым в течение целой недели имели возможность любоваться красотами



Мишка приветствует юного гостя с «Ермака».

Фото К. А. Радвилловича.

Русского острова. Мы решили тогда, что семи дней вполне достаточно, чтобы безотрадный вид этого острова превратил любого весельчака в мрачного меланхолика.

Днем 31 августа, распрощавшись с «Малыгиным», мы продолжали наше плавание к острову Диксона. Состояние льдов, как нам правильно сообщил «Малыгин», оказалось вполне благоприятным, и сплоченность льда не превышала 5 баллов. Первого сентября «Литке» вышел на чистую воду и на следующий день утром бросил якорь у острова Диксона. Здесь к нам на борт перешел начальник морской проводки Карской операции В. Шибинский. У Диксона мы должны были оставаться, с целью обслуживания Карской операции,

до прихода «Садко». «Товарищ Сталин» расстался здесь с нами и пошел в Игарку за грузом леса.

Еще на пути к Диксону мы получили радостную весть, что летчик А. Д. Алексеев снял с острова Сергея Каменева всех четырех зимовщиков, вместе с Б. В. Лавровым и М. Я. Линделем, и доставил их на стоявшего у мыса Челюскина «Сибирякова». Через несколько дней эта весть, к сожалению, была омрачена сообщением о смерти повара станции на острове Каменева, тов. Мировича, скончавшегося вскоре после прибытия на «Сибирякова».

Сдав зимовщиков на «Сибирякова», А. Д. Алексеев вылетел на Диксон, где он и находился во время прихода сюда «Литке». Летчик сообщил, что во время своего полета к островам Каменева, выполненного 30 августа, он видел у западных берегов Северной Земли полосу чистой воды или очень разреженного льда, шириной около 5 миль, дальше же в море находился восьмибалльный лед. По заключению Алексеева подход для судов к островам Каменева с юга был в это время года возможен. Таким образом, в 1934 году распределение льдов отчасти походило на таковое в 1930 году, когда «Седов» не мог пройти к островам Каменева со стороны острова Визе, но без особых затруднений достиг этого с юга. Насколько можно судить по опыту плаваний в северной части Карского моря, пока, правда, еще небольшому, а также учитывая особенности гидрологического режима моря, острова Каменева доступны со стороны острова Визе, повидимому, только в редкие годы, и, как правило, мореплаватель встретит более благоприятные условия при подходе к этим островам с юга.

На Диксоне в 1934 году началось строительство порта. Во время нашего пребывания здесь находилось свыше 200 рабочих и служащих во главе с начальником строительства инженером Светаковым. Бухта Диксон, наравне с бухтой Тикси, в ближайшем будущем явится важнейшим портом на Северном морском пути. Основное значение порт Диксона будет иметь как угольная база. Корабли будут грузиться углем у небольшого, расположенного в бухте, островка Конус, на



После тяжелых трудовых дней «Литке» приводится в парадный вид.
Боцман Ф. М. Бирюков.

Фото К. А. Радвилловича.

котором уже приступлено к устройству причалов. Порт-товый поселок начал строиться на матером берегу, недалеко от могилы Тессема, участника норвежской экспедиции на «Мод». На самом острове Диксона во время нашего пребывания сооружался мощный радио-центр. Строительные работы на Диксоне предполагалось вести и в течение полярной ночи, и с этой целью на зимовку должно было остаться 120 человек.

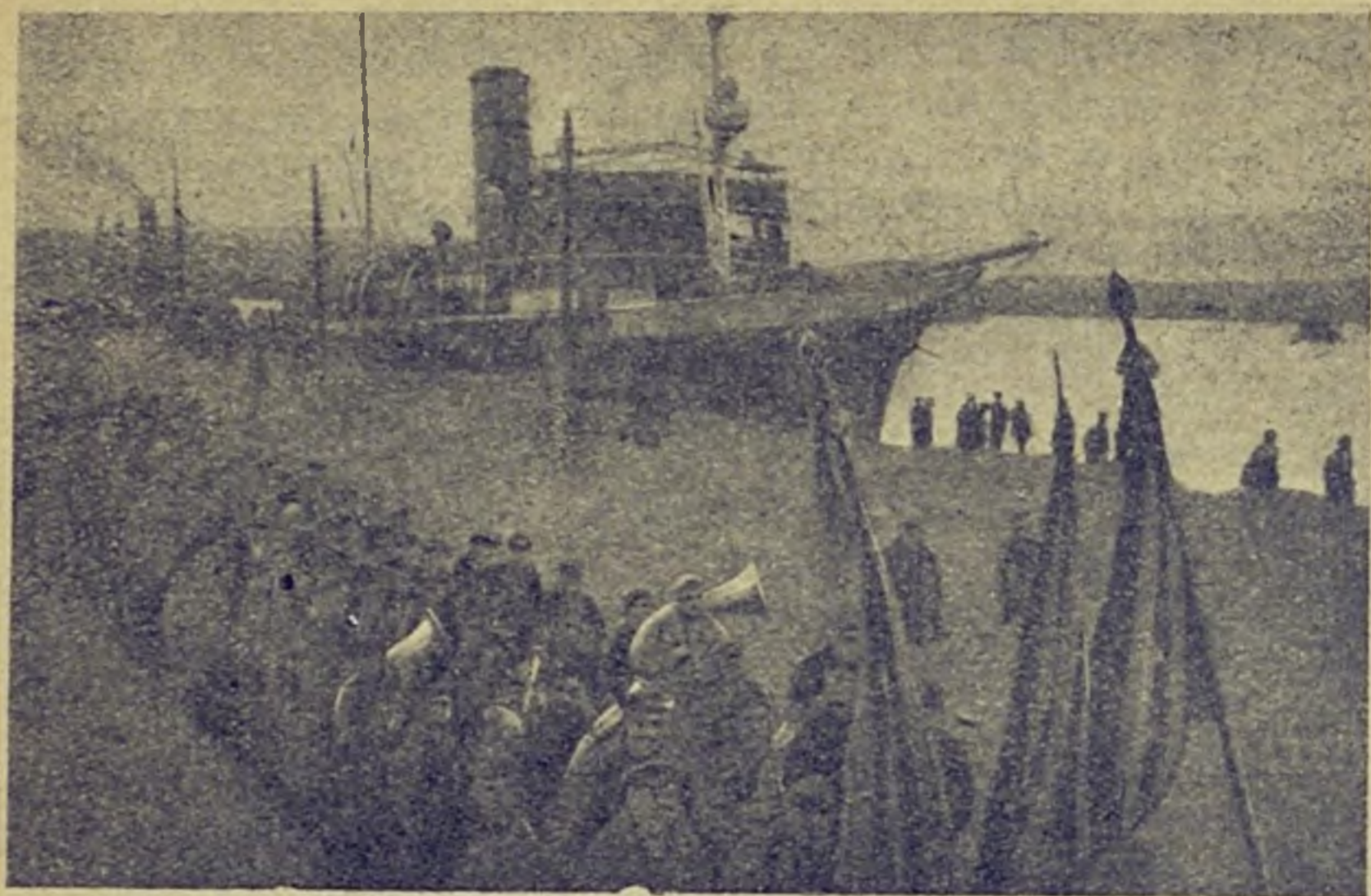
Порт Диксона был открыт в 1875 году Норденшельдом. После плавания «Веги», заходившей сюда в 1878 году, Норденшельд сказал про эту бухту следующее: «Гавань Диксон является лучшей из всех известных гаваней на северном берегу Азии, и в будущем она несомненно получит большое значение для торговых сношений с Сибирью». Норденшельд не ошибся, но на осуществление его предсказания по-

надобилось более полувека, понадобился великий Октябрь.

Мы взяли со стоявшей в бухте баржи 430 тонн угля, после чего «Литке» пошел в верховья Енисейского залива, чтобы запастись там пресной водой. На пути мы по радио получили известие, что два иностранных парохода, зафрахтованных для Карской операции и груженых лесом, сели на мель в устье Енисея, около Сопочной Корги. Одному иностранцу удалось сняться, к другому на помощь подошел «Товарищ Сталин», но его попытка снять пароход с мели оставалась пока безрезультатной. На выручку пришлось идти «Литке». После того, как часть леса была перегружена с иностранца на «Товарища Сталина», ледорезу удалось стянуть пароход. Однако, при этой операции попал на мель сам «Литке». Дождавшись полной воды, мы легко снялись и пошли обратно к острову Диксона.

На следующий день, 12 сентября, в бухту Диксон вошел ледокольный пароход «Седов», на котором находилась научная экспедиция, возглавляемая моим другом профессором Р. Л. Самойловичем. «Седову» удалось выполнить в северной части Карского моря большую работу, и научные работники «Литке» не без зависти внимали рассказам седовцев. Впрочем, на столь же богатую научную жатву никто из нас и не рассчитывал, так как основной целью «Литке» являлись оперативные задания, притом достаточно сложные, тогда как «Седов» совершил свое плавание со специальной и единственной целью производства научно-исследовательских работ.

Через два дня к Диксону подошел новый гость с севера — ледокольный пароход «Садко». В конце концов ему все-таки удалось вырваться из ледяных объятий, но от похода к островам Сергея Каменева, за поздним временем, пришлось отказаться. Таким образом в работе станции на островах Каменева должен был произойти годовой перерыв. На пути из северной части Карского моря к Диксону «Садко» зашел на остров Уединения, где устроил новую метеорологическую радиостанцию, которая, благодаря



В Мурманске.

Фото Г. А. Кабалова.

своему открытому положению, будет безусловно весьма ценной для изучения гидрометеорологического режима северной части Карского моря.

Когда мы находились у острова Диксона, в адрес «Литке» почти ежедневно стали поступать поздравительные радиогаммы. Одна из первых была получена от О. Ю. Шмидта:

«Находясь в отпуску, с восторгом следил за вашим героическим продвижением. Поздравляю с успешным преодолением наиболее трудных участков, дающим уверенность осуществления всего задания полностью. Сердечный привет. Шмидт».

От происходившего в то время Всесоюзного съезда писателей мною была получена следующая радиогамма: «Горячий привет вам, капитану, Дуплицкому и экипажу «Литке». Поздравляем с завершением труднейшего пути, желаем дальнейших успехов. Уверены, что первый рейс великим Северным морским путем с востока будет выполнен в одну навигацию».

С приходом «Садко», который должен был сменить нас в деле обслуживания Карской операции, мы были свободны и могли продолжать наш путь на запад. 14 сентября «Литке» снялся с якоря и 16 сентября, не встретив в Карском море льда, вошел в Югорский Шар. Плавание «Литке» продолжалось уже третий месяц, и за это время наш ледорез в значительной степени потерял тот свежий вид, какой он имел во Владивостоке. От дыма и угольной пыли краска почти всюду почернела, и теперь вряд ли кто-нибудь сравнил бы наш корабль с белым лебедем. Мы не хотели явиться в конечный порт в неопрятном виде, и поэтому решили сделать в Югорском Шаре остановку, чтобы хорошенько почиститься. Весь ледорез, как снаружи, так и внутри, был сперва основательно вымыт горячей водой и мылом, после чего выкрашенные в белый цвет части судна были покрыты свежей краской и вся медь надраена. Когда наш корабль снова засверкал, мы продолжали плавание, взяв курс на Мурманск.

Двадцатого сентября стояла прекрасная тихая и ясная погода. Солнце заливало своими лучами Кольский залив, который лежал как зеркало. «Литке», не спеша, откладывал последние мили своего победного пути. Около острова Сального к нам навстречу вышла флотилия из шести пароходов, расцвеченных флагами, с оркестрами музыки. С одного из пароходов на борт ледореза перешли представители общественных и правительственных организаций Мурманска, чтобы передать нам первый привет от трудящихся Мурманского края. Вскоре к почетной флотилии присоединилось еще одно судно — «Персей». Этот корабль никогда не славился быстротой хода, и теперь бедняга отстал от других судов, вышедших нам навстречу. Однако, приветствие «Персея», заслуженного ветерана Арктики, только что вернувшегося из своего юбилейного 50-го исследовательского рейса, было нам дорого.

Вот, наконец, и Мурманск — конечная цель нашего плавания. Все стоящие в порту суда, советские и иностранные, встречают нас оглушительным ревом гудков и сирен. Наши ответные гудки, которыми мы передаем обещанный привет от трудящихся Дальнего Востока,

совершенно теряются в хаосе звуков. При несмолкаемых криках «ура!» и звуках Интернационала «Литке» пришвартовывается к пристани. Он победил!

На следующий день на «Литке» праздник: получена телеграмма правительства, дающая походу ледореза высшую оценку.

Начальнику экспедиции — Дуплицкому.

Капитану ледореза — Николаеву.

Руководителю научной части экспедиции — Визе.

Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза «Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной поход с Дальнего Востока на запад.

Успехи экспедиции «Литке» свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и глубоких знаниях Арктики у руководителей экспедиции. В славном походе «Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей великой социалистической родины.

Мы входим с ходатайством в ЦИК Союза ССР о награждении участников экспедиции ледореза «Литке».

СТАЛИН, МОЛОТОВ, КАГАНОВИЧ, КАЛИНИН, ВОРОШИЛОВ, КУЙБЫШЕВ, ОРДЖОНИКИДЗЕ, АНДРЕЕВ, МИКОЯН, ЧУБАРЬ, РУДЗУТАК, ЖДАНОВ.

Москва, 21 сентября.

От двух предшествовавших советских экспедиций Северным морским путем — на «Сибирякове» и на «Челюскине» — поход «Литке» отличается не только тем, что это было вообще первое безаварийное плавание северным путем в одну навигацию. Вместе с тем нельзя не подчеркнуть ту легкость, с которой это плавание было выполнено. Если не считать форсирования льда у островов «Комсомольской Правды», эпизода, в сущности, не имеющего прямого отношения к пла-

ванию Северным морским путем, то можно сказать, что «Литке» встретил очень мало затруднений на своем пути. Припоминая экспедиции последних лет, в которых мне пришлось участвовать, — на «Малыгине» в 1928 г., на «Седове» в 1929 и 1930 гг. и на «Сибирякове» в 1932 и 1933 гг., — я могу констатировать, что всем этим экспедициям пришлось бороться с несравненно большими ледовыми трудностями, чем «Литке» на его пути из Тихого океана в Атлантический. Таким образом 1934 год приходится считать годом с относительно благоприятными ледовыми условиями на всем протяжении Северного морского пути. Повидимому, такая ледовая обстановка наблюдается не так часто, и обычно одни участки находятся в благоприятных условиях, тогда как на других в это же время наблюдается тяжелое состояние льдов. Так, например, в 1932 году тяжелая ледовая обстановка наблюдалась в северной части моря Лаптевых и в Чукотском море, в 1933 году — в северной части Карского моря и в Чукотском море. В 1934 году на пути следования «Литке» не встретилось ни одного участка, где состояние льдов было бы менее благоприятным, чем в среднем многолетнем выводе.

Относительную легкость навигационных условий в ледовом отношении, наблюдавшуюся по Северному морскому пути летом 1934 года, может характеризовать следующая табличка, показывающая число миль, пройденных «Литке» во льдах:

	Число миль ледового плавания	Из них в сплоченных льдах
Чукотское море . . .	135	60
Восточносибирское море	345	16
Море Лаптевых . . .	94	58
Карское море	179	0
Баренцово море . . .	0	0
Всего 753		134

Так как расстояние между Беринговым проливом и Мурманском равно 3505 милям, то отсюда получаем,

что в год плавания «Литке» 78% Северного морского пути было свободно от льдов. Расстояние же, пройденное ледорезом в сплоченных льдах, составляет всего только 4% общего протяжения Северного морского пути.

Если благоприятное состояние льдов и являлось важным фактором, обеспечившим успех «Литке», то все же это был не единственный фактор. Громадное значение в экспедиции «Литке» имел также тот опыт, который в последние годы был накоплен советскими мореплавателями и полярниками. Сплоченный коллектив испытанных моряков, возглавлявшийся мастером ледового плавания Н. М. Николаевым, прежде всего способствовал тому, что «Литке» выпала честь вписать новую прекрасную страницу в историю большевистского наступления на Арктику.

Март 1935 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. В поход	3
2. Наши предшественники	16
3. «Федор Литке»	29
4. На Север	43
5. В Чукотском море	58
6. Прибрежной полыньей	75
7. В пустынных водах	88
8. На выручку пленникам льда	111
9. У цели	130