

**П.К. ХМЫЗНИКОВ**

**ОПИСАНИЕ ПЛАВАНИЙ СУДОВ В МОРЕ ЛАПТЕВЫХ И В  
ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОГО МОРЯ  
с 1878 по 1935 гг.**

*ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ • ЛЕНИНГРАД • 1937*

Ответственный редактор *П.В. Орловский*

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

Предисловие .....	3
Введение .....	4
I. Период древних плаваний .....	6
II. Период научно-экспедиционных плаваний.....	15
1878 г. Плавание пароходов «Вега» и «Лена».....	16
1879-1881 гг. Дрейф яхты «Жаннета» и плавание её катеров .....	20
1893 г. Плавание «Фрама» .....	24
1901-1902 гг. Плавание яхты «Заря» .....	27
1912-1914 гг. Плавание военных транспортов-ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» .....	44
1919-1924 гг. Плавание «Мод» .....	64
III. Период экспедиционно-грузовых плаваний.....	72
1926 г. Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда» .....	73
1927 г.....	75
Плавание парохода «Колыма».....	76
Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда».....	85
Плавание моторного бота «Пионер».....	87
1928 г.....	88
Плавание парохода «Колыма».....	89
Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда».....	94
Плавание моторного бота «Пионер».....	100
Плавание катера «Устьянск».....	100

1929-1930 гг. Плавание моторного бота «Пионер».....	102
1931 г. Плавание парохода «Ленин» и моторного бота «Пионер»	103
1932 г.....	107
Плавание ледокольного парохода «Сибиряков» .....	108
Плавание речного теплохода «Эстафета» и парохода «Лена».....	111
Плавание моторного бота «Пионер».....	115
IV. Период развёрнутого грузового плавания .....	121
1933 г.....	122
Плавание ледокола «Красин» .....	123
Плавание пароходов «Сталин», «Правда» и «Володарский» .....	127
Плавание ледокольного парохода «Русанов» .....	133
Плавание ледокольных пароходов «Седов» и «Сибиряков» .....	134
Плавание ледокольного парохода «Челюскин».....	136
Плавание теплохода «Первая пятилетка» с лихтером .....	140
Плавание парохода «Север».....	143
Плавание моторно-парусного судна «Прончищев» .....	146
Плавание моторно-парусных судов «Лаптев» и «Челюскин».....	149
Плавание моторно-парусного судна «Темп» .....	151
Плавание речных пароходов «ДС-1», «ДС-2», «Леонгард», «Колхозник», «Революционный» с баржами и парохода «Ленин».....	154
Плавание моторного бота «Пионер».....	158
1934 г.....	160
Плавание ледокола «Ермак» .....	161
Плавание ледореза «Литке» .....	165
Плавание пароходов «Молотов», «Сакко», «Байкал» и речного парохода «Партизан Щетинкин» .....	168
Плавание ледокольного парохода «Русанов» .....	172
Плавание ледокольного парохода «Сибиряков» .....	175
Плавание моторного судна «Темп» .....	176
Плавание моторно-парусного судна «Лаптев».....	177
Плавание моторно-парусного судна «Челюскин».....	180
Плавание теплохода «Первая пятилетка» .....	181
Плавание речных пароходов «Генрих Ягода», «Эдуард Берзин», «Па- мять 20 августа», и «Третий ДС» с баржами и парохода «Ленин».	183
1935 г.....	184
Плавание ледокола «Ермак» .....	186
Плавание ледореза «Литке» .....	191
Плавание парохода «Куйбышев» .....	195
Плавание парохода «Десна» .....	197

Плавание ледокольного парохода «Русанов» .....	200
Плавание парохода «Рабочий» .....	205
Плавание пароходов «Ванцетти» и «Искра» .....	208
Плавание пароходов «Анадырь» и «Сталинград» .....	211
Плавание моторно-парусного судна «Смольный» .....	216
Плавание моторно-парусного судна «Ленинградсовет» .....	217
Плавание моторно-парусных судов «Темп» и «Прончищев» и теплохода «Первая пятилетка» .....	219
Плавание речных пароходов «Ламут», «Ороч», «Эвенк», «Самородок» с баржами и парохода «Ленин» .....	221
Основные источники, по которым составлены описания плаваний судов .....	223

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Плавание по Северному морскому пути, в море Лаптевых и в западной части Восточносибирского моря в особенности, развивается с изумительной быстротой. В эти полярные рейсы ежегодно идут новые и новые люди. У людей невольно является желание узнать, как плавали здесь до нас. какую погоду, какие ледовые условия встречали.

Наша книга представляет первую попытку ответить на данные вопросы. Она отнюдь не претендует на исчерпывающую сводку и о некоторых плаваниях только лишь упоминает. Несмотря на то, что некоторые часто исключительные по интересу морские походы совершены всего два-три года тому назад, собрать о них сведений не удалось. Вот это, нам думается, и указывает на своевременность составления подобной сводки, чтобы многое остальное не пропало. Большинство рукописей было добыто с немалым трудом.

Описания составлены в отношении навигационных характеристик возможно ближе к тексту подлинников. Введена по возможности лишь общая номенклатура явлений.

В предлагаемой работе сделан основной упор на характеристику каждого плавания, навигационных условий его и даты прохождения того или иного пункта. Остальные моменты плаваний либо совсем не освещены, либо о них упомянуто попутно. Это сделано для достижения основной цели книги — дать материал о прошлых плаваниях судоводи-

телям-навигаторам. Хозяйственников данный материал далеко не удовлетворит — вопросы грузооборота, рентабельности рейсов и пр. почти не освещены.

Должно отметить большую отзывчивость со стороны бывших участников плаваний, всегда охотно представлявших рукописные материалы, а иногда по нашей просьбе специально их составлявшие по личным записям и дневникам.

В конце предлагаемого вниманию судоводителей описания плаваний на участке Северного морского пути от мыса Челюскина до устья р. Колымы приведен список основных источников, по которым написана данная работа. В большей части это рукописи и рейсовые донесения, хранящиеся в учреждениях и у отдельных лиц. Остальные материалы являются преимущественно статьями, разбросанными по различным научным трудам, журналам и сборникам, вплоть до газет.

## **ВВЕДЕНИЕ**

Десять лет тому назад, в 1926 г., в море Лаптевых и в западной части Восточносибирского моря совершило плавание первое судно с грузом под флагом страны Советов. Это была старая американская шхуна, брошенная своими хозяевами в устье Колымы и восстановленная колымчанами, насколько позволяли им технические средства отдаленной, оторванной от центра окраины. Свой морской переход шхуна «Полярная Звезда» сделала из устья Колымы в бухту Тикси. Итти судну пришлось ощупью, без точных карт и лоций, не имея на пути ни одного опознавательного знака.

В навигацию 1935 г. на участке Северного морского пути между мысом Челюскина и устьем р. Колымы совершили рейсы 26 пароходов и теплоходов. В устье р. Колымы развивается порт Амбарчик, ширится Усть-Ленский порт в бухте Тикси, готовится к стройке будущий полярный индустриальный центр Нордвик. На трассе пути установлен ряд навигационных знаков, имеются рации, производится ледовая авиаразведка.

Северный морской путь, имеющий всесоюзное значение, развивается как транзитный путь между Атлантическим и Тихим океанами и как арена для большого и малого каботажа между пунктами побережья Северного Ледовитого океана. Даже в наиболее редко посещавшийся его участок — между мысом Челюскина и устьем р. Колымы — идут теперь

обыкновенные пароходы. Эти рейсы по мере возможности обеспечиваются новыми картами, лоциями, светорадиомаяками. Но нужно признать, что на сегодняшний день рост транспортных операций опережает рост их гидрографического обслуживания. Из того небольшого наследства, которое мы имеем по рассматриваемому нами участку Северного морского пути, приходится выжимать для пользования навигаторов все возможное. К числу таких подсобных материалов должны быть отнесены описания плаваний, освещающие навигационную сторону совершенных походов. Рейсовые донесения капитанов судов, отчеты руководителей, записки и воспоминания участников содержат в себе немало ценных данных для судоводителя, особенно если он впервые направляется в рассматриваемый район. В таком плане и составлено «Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточносибирского моря», охватывающее период с 1878 г. по 1935 г. Это не история плаваний в районе от мыса Челюскина до устья р. Колымы, а именно «описание», старающееся по возможности осветить с навигационной стороны прошедшие походы. История плаваний вдоль северных берегов евроазиатского континента — это история экономического и культурного развития всего нашего Севера — тема огромная, требующая большой проработки.

Но и в нашем плане совсем без истории плаваний не обойтись — характер плаваний определяется отчасти и теми причинами, которые побуждали выполнить тот или иной поход.

Плавания в морях Лаптевых и Восточносибирском начали совершаться очень давно, в первые же годы колонизации северо-востока Сибири. Эти первые плавания, как и последующие за ними походы судов Большой северной экспедиции, и некоторые другие имеют для современных нам навигаторов лишь историческое значение. Об этом «первом периоде» плаваний мы упоминаем только бегло, не вдаваясь в подробности, поскольку разница в технических средствах того времени и нашего периода настолько велика, что какие-либо аналогии и сравнения вряд ли могут иметь место. Второй период плаваний, с которого мы начинаем наши описания, начинается с 1878 г. и заканчивается в 1924 г. Этот этап плаваний экспедиционных, имеющих лишь научно-исследовательские цели. В этот период одной якутской торговой фирмой А. Громовой в 1897 г. была, правда, сделана попытка плавания маленького парохода «Лена» из р. Лены в устье р. Яны с целью перевозки грузов.

Судно это, однако, не выполнив поставленной задачи, вернулось обратно.

Следующий — третий период плаваний в море Лаптевых и в западной части Восточносибирского моря характеризуется экспедиционно-грузовыми плаваниями судов. На этом этапе транспортногрузовые операции являются основным моментом, но они продолжают проводиться в экспедиционной форме. Этот период охватывает участок времени с 1926 г. по 1932 г. и оканчивается сквозным проходом Северным морским путём в одну навигацию ледокольного парохода «Сибиряков».

Четвертый период плаваний — это период развёрнутого торгового мореплавания на данном участке Северного морского пути. И по объёму и по методике проведения операций он резко отличается от предыдущих. В обеспечение рейсов здесь введены в работу мощные линейные ледоколы, разбрасывается сеть радиостанций, для ледовой разведки применены самолёты, организуется портовое хозяйство и навигационно-лоцмейстерское обслуживание. Этот период широкого освоения Севера на базе развития морских и речных путей.

Коснёмся сначала в самых общих чертах периода древних плаваний.<sup>1</sup>

## **I. ПЕРИОД ДРЕВНИХ ПЛАВАНИЙ**

Триста лет тому назад, в 1633 г., мангазейские казаки Перфильев и Ребров спустились вниз по р. Лене и вышли в море. Этим годом начинается история плаваний по морям Лаптевых и Восточносибирскому.

Вначале мореплавание здесь развивалось с удивительной быстротой. Слухи об обилии «мягкой рухляди» (т.е. ценной пушнины) привлекли на далёкий север много людей. Смелые и алчные до наживы, они бесстрашно выходили в море на примитивных судах-кочах, шитых лыком, с парусами из звериных шкур, с привязанными на ремнях камнями вместо якорей. В своих полуразбойничьих морских походах эти выходцы из далекого Поморья сделали много географических открытий. Так, за первые пятнадцать лет плаваний (с 1633 г. по 1648 г.) ими были открыты устья всех рек, впадающих в моря Лаптевых и Восточносибирское, и даже обойдена северо-восточная оконечность Азии (казаками Алексеевым и Дежнёвым с их товарищами). Одновременно с морепла-

---

<sup>1</sup> Все даты в нашем труде даны по новому стилю.

ванием началось заселение побережья пришлыми русскими. Эти посёлки располагались в пунктах захода судов и являли собой прообраз портов, между которыми в летнее время существовало оживлённое судоходство. Насколько интенсивно было в то время мореплавание в морях Лаптевых и Восточносибирском, свидетельствует запись казака Булдакова, который, выйдя из устья Лены в 1651 г., встретил в море 8 кочей, направлявшихся на восток, в своём дальнейшем пути — ещё 4 кочи и далее ещё 1 кочь.

Однако это оживлённое судоходство просуществовало недолго и уже во второй половине XVII столетия оно стало резко сокращаться. Каковы были причины упадка в этом районе мореплавания — нам пока неизвестно, и дело историков их выяснить. Заглохло судоходство, стали увядать и приморские поселения.

Попытка к восстановлению судоходства была сделана в 30-х годах восемнадцатого столетия организацией так называемой Большой северной экспедиции под начальством Витуса Беринга. Это одно из грандиознейших в мировой истории предприятий охватило своими исследованиями весь российский север и восток — от Архангельска до Японии.

В морях Лаптевых и Восточносибирском плавания этой экспедиции начались в 1735 г. В этом году вышли в море построенные в Якутске две дубель-шлюпки: «Якутск» длиной 21 м (70 фут.) под командой Прончищева и «Иркутск» длиной 18 м (60 фут.) под командой Ласиниуса.

25 августа Прончищев на своём судне вышел в море из Быковской протоки устья р. Лены, имея задание направиться на запад к Енисею, откуда в свою очередь ему навстречу должен был идти другой корабль экспедиции.

Идя вдоль островов дельты Лены, судно 27 августа обнаружило к северу большое количество льда, которое заставило корабль придерживаться береговой черты. 10 сентября «Якутск» вошёл в устье р. Оленька, где и стал на зимовку.

Весной следующего года Оленек вскрылся 2 июля, но в море в это время ещё стоял невзломанный лед. Судно смогло выйти из устья и продолжить свое плавание лишь 14 августа, когда льды отнесло от берега. 16 августа «Якутск» подошёл к устью р. Анабары и, занимаясь промерами глубин в Анабарской губе, пробыл здесь до 23 августа. Отправившись далее к северу, корабль вскоре встретил льды, среди которых ему

пришлось лавировать при противном ветре. На следующий день судно миновало устье Хатангского залива.

28 августа «Якутск» с трудом пробирался среди льда мимо губы, покрытой сплошным ледяным покровом. По-видимому, это был пролив между островами Петра и материком. Через двое суток судно миновало еще одну большую губу — видимо залив Фаддея, увидев впереди два острова, между которыми был пролив шириною около мили. За этими островами пришлось отвернуть к северу, чтобы обойти сплошные невзломанные льды, примыкавшие к берегу. Но и в этом направлении льды были настолько тяжелы, что судну все время грозила опасность быть ими раздавленным.

Наконец, 31 августа «Якутск» около полуночи принуждён был повернуть обратно, с широты в  $77^{\circ}29'$ . Считая эту широту не вполне точной, всё же, судя по описаниям пройденных мест, видно, что Прончищев дошёл до района о-вов Самуила (теперь носящих название о-вов «Комсомольской Правды»). Так как стоял штиль и шло образование молодого льда, пробираться обратно судну пришлось греблей.

Лишь 5 сентября задул крепкий ветер с N, и судно со льдом понесло на юг. Этим же сильным ветром на следующий день окружавший корабль лёд разредело, и он смог самостоятельно двигаться вперёд. С попутным ветром «Якутск» добрался до устья Хатангской губы, но войти в неё не смог — путь преградили льды, заставившие судно следовать дальше на восток, к р. Оленёк.

8 сентября судно подошло к устью Оленька, но из-за противных ветров и льдов войти в реку не имело возможности в течение шести дней. Весь экипаж от холода и перенесённых трудностей был в полном изнеможении и едва мог управлять обледенелыми парусами корабля. Сам Прончищев был болен и не выходил из каюты. 10 сентября от обострившейся болезни он скончался. По его смерти в командование судном и экспедицией вступил штурман Семён Челюскин. 14 сентября судну удалось войти в Оленек, где оно стало на зимовку. На высоком берегу к югу от мыса Тумул экспедиция похоронила своего бывшего начальника Василия Прончищева. Могила этого смелого исследователя Арктики сохранилась поныне. Вскоре умерла участвовавшая в этом плавании жена Прончищева, Мария<sup>1</sup>, и была похоронена вместе с мужем.

---

<sup>1</sup> На самом деле, как выяснилось уже в наше время, её звали Татьяной. — прим. OCR.



На следующий год в конце июля Челюскин на «Якутске» вышел в море и направился обратно к устью Лены, считая, что после неудач прошлой навигации в проходе к Енисею новые попытки в этом направлении бесцельны. Поднявшись на судне до Якутска, Челюскин отправился в Петербург. Руководившая экспедицией Адмиралтейств-коллегия, рассмотрев представленные Челюскиным карты, постановила сделать ещё раз попытку обогнуть Таймырский полуостров с моря, на той же дубель-шлюпке. В случае же невозможности это выполнить экспедиции надлежало произвести опись побережья северного Таймыра сухим путём. Командиром на «Якутск» вместо Прончищева был назначен Харитон Лаптев. Вместе с ним в экспедицию возвратился и штурман Челюскин.

20 июля 1739 г. Харитон Лаптев после исправления дубель-шлюпки отправился на ней из Якутска вниз по Лене. 31 июля судно вышло в море и взяло направление на запад. Вскоре были встречены льды. Продолжая путь среди льдов, судно миновало устье Оленька, а затем, пройдя бухту Нордвик, подошло 17 августа к Хатангской губе. Здесь Лаптев намеревался устроить продовольственное депо, но льды, окружавшие судно, не позволили произвести выгрузку провианта на берег. Усилившимся северным ветром льды сжали судно, и оно в таком состоянии оставалось до 27 августа. Когда ветер переменился, льды отнесло в море, и корабль получил возможность продолжать свой путь. 31 августа судно достигло мыса Фаддея. Здесь появились опять льды и стали прижимать корабль к материковому берегу. У самого мыса Фаддея был встречен неподвижный лёд, преградивший судну дальнейший путь. С судна, отдавшего здесь якорь, были посланы люди на берег для выяснения с прибрежных возвышенностей характера Ледовых условий. Оказалось, что к северу море было покрыто гладким сплошным льдом, среди которого никакого прохода не имелось. Так как наступала уже осень, стояли морозы, Лаптев решил повернуть обратно.

В этом обратном пути судно с большим трудом пробиралось среди льдов. Наконец, 7 сентября корабль вошёл в Хатангу и стал на зимовку в устье р. Блудной. Из плавника была выстроена на берегу изба, в которой и разместился экипаж с судна. В течение зимовки одним из участников экспедиции, геодезистом Чекиным, была совершена на собаках экскурсия к устью р. Таймыры.

В следующую навигацию Лаптев решил вернуться к устью Лены, так как считал, что льды не позволят ему обогнуть Таймырский полуостров. Дважды «Якутск» пытался выйти из Хатангского залива в море, но

оба раза льды принуждали судно возвращаться обратно. Наконец, 10 августа судно сделало в третий раз попытку покинуть залив. С большим трудом «Якутск» в этот раз стал пробираться среди льдов, направляясь на восток.

24 августа льды сжали дубель-шлюпку, надломили форштевень и пробили судно в подводной части, от чего в нём появилась большая течь. Повреждённые места засыпали мукою и золою. Корму льдом погрузило, а нос приподняло. Несмотря на непрерывное откачивание помпами, вода в судне не убывала. К полночи началось снова сжатие льдов. С бортов судна для его предохранения спускали балки, но их тотчас ломало. Нажимом льда теперь сломало весь форштевень ниже ватерлинии и выбросило его на лёд. Течь сделалась больше прежней. Нос стал погружаться, а корму приподняло. Ветер, дувший с ONN, засвежел и погнал льды на запад. Вскоре судно прижало к стоячей льдине (видимо, ста-мухе). Мореплаватели продолжали заделывать пробоины мукой с золой и старой парусиной. На рассвете следующего дня прибыль воды в судне была столь велика, что заполнила больше половины корабля и затопила весь провиант. Под сильно погружённый в воду нос был подведён гротстаксель, а пространство между парусом и корпусом судна засыпано мукой. Но и этот пластырь не уменьшил течи. Ветер между тем продолжал свежать. Утро наступило морозное, не переставал идти снег.

Не видя возможностей спасения судна, из трюма стали доставать какой было можно провиант и выбрасывать его на лёд, продолжая в то же время откачку воды. Так прошёл весь день. Вечером залившая судно вода подходила уже к самой палубе. Ветер к ночи отошёл, не ослабевая, к NtW; течением и ветром дубель-шлюпку со льдом стало дрейфовать на OSO. Сделав из вёсел и рей санки, погрузив на них провиант, экипаж оставил погибавшее судно и отправился по льду к берегу, находившемуся милях в 15, которого и достиг около полудня 27 августа.

Только 2 октября с большими трудностями потерпевшим кораблекрушение удалось добраться до прежнего их зимовья в Хатангском заливе, потеряв на этом пути 12 человек умершими от холода, болезней и голода. Дальнейшая работа экспедиции проводилась сухопутными экскурсиями. Всё побережье Таймырского полуострова в результате поездок на собаках и оленях было описано. В одну из них штурман Челюскин в 1742 г. обогнул северную оконечность Азии, в дальнейшем получившую его имя.

Вышедшая из Лены в море одновременно с Прончищевым 20 августа 1735 г. дубель-шлюпка «Иркутск» под командой Ласиниуса направилась на восток. 24 августа судном были встречены льды, продвигаться через которые пришлось с большим трудом. По мере движения на юго-восток льды становились всё тяжелее и, наконец, 29 августа заставили корабль зайти в устье р. Хараулах и стать здесь на зимовку. Во время зимы среди экипажа развилась цинга, от которой к весне умерло 43 человека, в том числе и сам Ласиниус. Оставшиеся в живых 9 человек также были совершенно больны. На смену погибшим из Якутска Беринг отправил новый состав судна во главе с Дмитрием Лаптевым. Спустившись по Лене на дощаниках до устья, Лаптев вышел в море к р. Хараулах. Встреченные непроходимые льды заставили, однако, оставить дощаники в устье Быковской протоки, а к р. Хараулах направиться на лёгких лодках под берегом. 29 июня Лаптев достиг устья Хараулаха и стал подготавливать «Иркутск» к плаванию.

11 июля судно вышло в море и направилось к устью Лены, чтобы забрать оставленные дощаники. В море продолжало держаться много льда, пробраться через который удалось с большим трудом. Перегрузив на бот с дощаников провизию, Дмитрий Лаптев 22 августа снова вышел в море и направился вдоль берега для следования на восток. Два дня судно шло среди льдов, на третий же день льды настолько сплотились, что зажатое ими судно потеряло возможность управляться. В таком состоянии бот носило по морю до 26 августа, пока льды несколько не разредились. Находя, что ледовая обстановка не даёт надежды на продолжение пути, Лаптев вернулся 12 сентября к устью Быковской протоки, поднялся вверх по реке и 17 сентября стал на зимовку в одном из притоков Лены.

В следующем, 1737 г. Лаптев на дубель-шлюпке дошёл до Якутска и отсюда уехал в Петербург с докладом Адмиралтейств-коллегии. Последняя, однако, решила сделать ещё одну попытку прохода на восток морем и лишь при неудаче таковой провести сухопутную опись. Лаптев был направлен обратно в Якутск, где приступил к ремонту «Иркутска» и подготовке его к плаванию.

18 июня 1739 г. судно направилось из Якутска вниз, а 4 августа Быковской протокой вышло в море. 19 августа «Иркутск» подошёл к мысу Борхая, а через трое суток достиг устья Яны, против которого стал на якорь. 24 августа с задувшим попутным ветром судно продолжало путь. На следующий день ветер достиг силы шторма и заставил корабль

сутки простоять на якоре из опасения набежать на мель. 26 августа, когда ветер несколько затих, судно продолжало путь и в тот же день миновало мыс Святой Нос. В 28 милях от мыса был усмотрен остров, названный Меркурьевым, а затем расположенный далее на NNW $\frac{1}{4}$ W в 14 милях остров, получивший название Диомида. Оба эти острова в настоящее время не существуют, вероятно разрушенные работой моря. Последний, кто видел о. Диомида, был, как увидим ниже, Шалауров. 27 августа судно было принуждено из-за густого тумана простоять на якоре сутки, пока западный ветер не прояснил горизонт. 30 августа при юго-восточном ветре в изобилии шёл снег. В последующие дни плавание сильно затруднялось противным ветром и течением. 2 сентября судно вышло в район пресной воды, стало на якорь и отправило шлюпку на берег узнать, около какой реки оно находится. 4 сентября, когда шлюпка ещё не вернулась, с SO задул шторм, так что корабль с трудом отстаивался на якоре. Через двое суток буря стала утихать, и бот попробовал приблизиться к берегу, давая сигналы выстрелами из пушек возвращавшейся шлюпке. С SO на судно наносило много льду, избегая нажима которого приходилось беспрестанно менять место. Корабль старался укрываться за большими льдинами, служившими ему защитой от напавшего более мелкого льда. Однако, несмотря на предосторожности, судно от льда получило повреждения форштевня и борта, с большим трудом исправленные.

11 сентября Лаптев послал штурмана снова на шлюпке к берегу подыскать удобное место для зимовки. На следующий день при восточном ветре море покрылось льдом, и шлюпка не смогла вернуться на корабль. 15 сентября задул опять свежий ветер теперь от WSW, которым лёд взломало и вместе с судном понесло на NO. Через сутки ветер отошёл к NW и снова приблизил корабль к берегу. Через несколько дней заштилело, и 20 сентября судно окончательно вмёрзло в лёд недалеко от образовавшегося из льдин высокого вала. С берегом вскоре затем было установлено сообщение по молодому льду. Выяснилось, что зимовка бота расположена, примерно, в 25 милях от дельты р. Индигирки. 5 октября экипаж судна перебрался на берег в находившееся русское зимовье, перевозя провизию на собаках якутов, прибывших на корабль. Во время зимовки членами экспедиции производилась опись района к востоку от мыса Святой Нос.

Весной 1740 г. Дмитрий Лаптев предпринял мерь: к спасению дубель-шлюпки. С большими трудностями разбивая лёд, ему удалось в

июне вывести судно на безопасное место. Здесь он приступил к исправлению корабля и к концу июля приготовил его к дальнейшему плаванию.

И августа судно направилось на восток, продолжая возложенные на него задачи экспедиции. Идя вдоль берега, «Иркутск» 13 августа миновал устье р. Алазеи. На следующий день 14 августа с корабля был усмотрен остров из группы островов Медвежьих. Этому острову Лаптев дал название о. «Св. Антония». Вероятно, это был о. Крестовский. Спеша использовать для продолжения пути открытое от льда море, судно, не задерживаясь, проследовало далее. Лишь 15 августа, находясь у устья Колымы, корабль сделал остановку, чтобы дать о себе знать в ближайшее селение. Для этого на берег была отправлена шлюпка, по возвращении которой 17 августа судно продолжило свой путь на восток. Вскоре встреченные льды сильно затруднили плавание, а затем у мыса Большого Баранова и совсем преградили дорогу вперёд. 25 августа Лаптев был остановлен ледяным припаем у только что упомянутого мыса и, не видя прохода на восток, повернул к устью Колымы, в которую и вошёл на следующий день. Поднявшись до Нижнеколымска, судно стало на зимовку. На следующий год по вскрытии реки корабль 17 июля вышел в море и вновь направился на восток. 16 августа, как и в предыдущем году, у мыса Большого Баранова судно встретило непроходимые льды, из-за которых опять повернуло к Колыме 18 августа.

Лаптев теперь был убеждён в невозможности пройти в Тихий океан морем и решил предпринять сухопутное путешествие на р. Анадырь, опись которой входила в задачи его экспедиции. Сделав этот переход по р. Большому Анюю и далее через Яблоновый хребет, экспедиция произвела опись Анадыря. Лаптев затем через Нижнеколымск и Якутск в 1743 г. вернулся в Петербург.

Плавание и работы Большой северной экспедиции впервые точно положили на карту берега Ледовитого океана. Эти работы сохраняли своё значение до последних десятилетий, т.е. почти двести лет некоторые участки карты наносились по данным этой экспедиции. Должно отметить, что данные эти, несмотря на несовершенство инструментов того времени, отличаются большой точностью, что показывает умение и тщательность работы наших первых исследователей Северного морского пути.

Встреченные трудности в плаваниях кораблей экспедиции охладили интерес к судоходству в данном районе, и оно не совершалось в течение последующих двух десятилетий.

Лишь в 1760 г. якутский купец Шалауров на собственные средства построил на Лене судно — галиот и решил на нём совершить плавание вокруг северо-восточной Азии. Этот поход был санкционирован сенатским указом.

Галиот во главе с Шалауровыми его товарищем и помощником Баховым в 1760 г. вышел из Лены в море. Вследствие встреченных льдов судно в этом году добралось лишь до устья р. Яны и, войдя в последнюю, стало на зимовку.

В июле следующего года галиот вышел из Яны в море и направился на восток, придерживаясь берега для того, чтобы по возможности избежать встречи со льдами.

17 сентября, обогнув мыс Святой Нос, с судна усмотрели к северу гористую землю — о. Большой Ляховский.

В дальнейшем плавании к востоку судно, не встречая препятствий от льдов и погоды (ветров), проследовало 26 сентября проливом между материковым берегом и о. Диомида. На следующий день благодаря попутному SW-му ветру и отсутствию в море льдов галиот прошёл устье р. Индигирки. 29 сентября судно миновало устье р. Алазеи и направилось к о-вам Медвежьим. Вскоре затем, находясь между о-вами Медвежьими и материком, галиот был окружён льдами. Когда, наконец, судну удалось выйти вновь на чистую воду, Шалауров ввиду позднего времени повернул в р. Колыму, где стал на зимовку. Несмотря на изобилие свежей рыбы и Оленины, у зимовавших всё же была цинга, от которой умер помощник Шалаурова, Иван Бахов.

В 1762 г. Шалауров вышел в море 1 августа. Большое количество встреченного льда и противные ветры не дали возможности судну в эту навигацию обогнуть мыс Шелагский, и оно должно было 23 сентября вернуться обратно в устье Колымы и зазимовать на прежнем месте.

Возвратясь отсюда на Лену, Шалауров отправился в Москву, где получил правительственную субсидию на продолжение своего путешествия, которое он и предпринял к Шелагскому мысу в 1764 г. Из этого плавания Шалауров уже больше не вернулся. Он умер на берегу материка, куда спасся с своего погибшего во льдах судна.

Это было последнее плавание той эпохи, который мы называли «древним». После походов Шалаурова больше ста лет ни одно судно не

совершало плаваний в рассматриваемом районе. За эти сто с лишним лет коренным образом изменился и род судов; с появлением парового двигателя изменились и методы навигации.

Следует отметить, что за время, когда плаваний не происходило, изучение района хоть и очень медленно, но всё-таки продолжалось посылаемыми экспедициями. Эти экспедиции проводились сухопутными маршрутами и описывали береговую линию, а переходы морем совершали зимой по льду на собаках. Таковы были экспедиции Геденштрома, Анжу и других исследователей и промышленников.

Теперь перейдём к обзору плаваний следующего периода, который мы называли периодом научно-экспедиционных плаваний. Так как этот период представляет в полной мере интерес и для настоящего времени, то описание его плаваний, также как и последующих, постараемся дать в отношении навигационных особенностей возможно ближе к тем источникам, по которым составлены данные описания.

## **II. ПЕРИОД НАУЧНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ПЛАВАНИЙ**

Больше чем сто лёг ни одно судно не рассекало вод морей Лаптевых и Восточносибирского. Грандиозное предприятие по восстановлению судоходства в данных морях, осуществлённое в виде Большой северной экспедиции, потерпело крах. Богатейший научный материал, полученный в результате блестящих работ этой экспедиции, оказался погребённым в архивах и не был использован для осуществления основной цели — воссоздания здесь мореплавания. Правительственные мероприятия сменились мелкобуржуазным предпринимательством. Субсидированная Сенатом экспедиция Шалаурова явилась последним аккордом. В последующие годы происходила сдача в аренду отдельным промышленникам тех или иных новооткрываемых мест для эксплуатации их природных богатств. Правительственные экспедиции были очень невелики и организовывались, чтобы только-только поддерживать столь же мелкое предпринимательство. Таковы были описные партии Геденштрома, Хвойнова и др. Аналогичный характер носили и экспедиции, состоявшие из нескольких человек, например экспедиции Врангеля и Анжу. Лишь таланты исполнителей этих работ — Геденштрома, Врангеля, Анжу и др. — сделали то, что эти мелкие исследовательские работы оставили богатое научное наследство. К концу XIX века произошло

укрупнение предприятий якутского севера. Появились фирмы, до известной степени монополизировавшие ту или иную отрасль северного хозяйства и промышленности. Такими явились, например, якутские фирмы Громовой, Кушнарева и др. Эти фирмы охотно меценатствовали над рядом экспедиций, искавших новые пути, новые производственные возможности края. Кроме русских промышленников, в освоении природных богатств севера был одинаково заинтересован и иностранный капитал, издавна, с XVI века, со времён мореплавателя Ченслера, осевший в Поморье. Путь севером на восток одно время, на заре развития буржуазии, был одной из ведущих идей. Возможности севера, однако, продолжали привлекать капитал и в конце XIX века. Исследователи-энтузиасты полярных районов легко находили меценатов для своих научно-исследовательских экспедиций. Таковой явилась финансовая база экспедиций Норденшельда, Нансена, частично Толля. Правительство России вело такую же политику субсидирования отдельных научных предприятий вроде экспедиции Толля. Несколько иначе стоит вопрос об организации экспедиции Северного Ледовитого океана в форме специально построенных транспортов-ледоколов «Таймыр» и «Вайгач». Это крупное исследовательское предприятие в значительной мере имело своей подоплёкой военные причины. Но оно, не будучи связано с экономическими мероприятиями, на развитие севера не имело особенно большого влияния. Наконец, в этом периоде интересна экспедиция Амундсена — энтузиаста-рекордсмена Арктики, организовавшего блестящую научную экспедицию на деньги, вырученные от спекуляций во время империалистической войны. Это прекрасный пример характеристики финансовых условий для исследователей данной эпохи.

**1878 г.**

### **Плавание пароходов «Вега» и «Лена»**

В 1878 г. шведский учёный А.Э. Норденшельд, известный ранее своим путешествием на Шпицберген и плаваниями в устье Енисея, предпринял проход морским путём из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Евразии. Экспедиция организовалась на средства, предоставленные поровну шведским королём Оскаром II, шведским торговцем Оскаром Диксоном и русским промышленником А.М. Сибиряковым. Для экспедиции был приобретён трёхмачтовый паровой барк



«Вега» в 357 регистровых тонн, постройки 1872/73 г., с паровой машиной в 60 номинальных сил, длиною по палубе 43,4 м и шириной 8,4 м. В помощь «Веге», как разведчик, А.М. Сибиряковым был придан небольшой пароход «Лена», который экспедиция должна была оставить в устье р. Лены «Вега» под командой капитана Паландера и начальством А.Э. Норденшельда вышла из Карлскроны 22 июня 1878 г. В Тромсе, куда она прибыла 17 июля, к ней присоединился пароход «Лена» под командой капитана Иоганнесена. 21 июля оба судна покинули Тромсе и в дальнейшем пути вплоть до устья Лены следовали, по возможности, совместно. 30-31 июля пароходы пришли в Югорский Шар и на следующий день двинулись дальше. 6 августа «Вега» и «Лена» достигли Диксона, почти не встречая льдов. Здесь их ожидали вспомогательные суда экспедиции, принадлежавшие А.М. Сибирякову, — пароходы «Экспресс» и «Фразёр», привёзшие уголь для бункеровки «Веги» и «Лены». 10 августа «Вега» и «Лена» двинулись дальше. Их путь до мыса Челюскина хоть и проходил во льдах, но не был особенно тяжёлым. Плывая под берегом Таймырского полуострова, суда встречали льды, находившиеся уже на значительной степени разрушения таянием. Сравнительно ранний срок прохода и его лёгкость для таких судов, на каких шла экспедиция, отмечает 1878 г. как малоледовитый в данном районе.

К мысу Челюскина «Вега» и «Лена» подошли 19 августа, являясь первыми судами у северной оконечности Старого Света. «Вега» для астрономического определения мыса Челюскина задержалась у него до полудня 20 августа, отправив «Лену» для гидробиологических работ. «Лена», направившись к северу от залива, где стояла «Вега», через восемь миль встретила довольно сплочённый лёд, видимо заставивший судно повернуть обратно.

20 и 21 августа «Вега» и «Лена», следуя плану экспедиции плыть от мыса Челюскина к Новосибирским островам для выяснения — нет ли земли на этом пути, шли беспрепятственно данным направлением среди разреженного льда. На пути было встречено несколько больших ледяных полей, но айсберги отсутствовали. Плавание проходило в столь густом тумане, что ледяные поля можно было различать лишь в непосредственной их близости к кораблю.

К полудню 22 августа при наличии того же сильнейшего тумана встреченный лёд оказался настолько сплочённым, что суда принуждены были изменить курс на более южный. Но оказалось, что и в этом направлении путь преграждён льдами, вследствие чего пароходы в

ожидании рассеяния тумана ошвартовались у большого ледяного поля. После полудня того же дня горизонт несколько прояснило, экспедиция двинулась было дальше, но вскоре вновь была остановлена туманом, усилившимся в такой степени, что, по выражению матросов, «его можно было резать ножом».

Опасаясь быть затёртым в лабиринте расположенных к востоку льдов, Норденшельд отказался от своего намерения проплыть от мыса Челюскина прямо на Новосибирские острова, решил придерживаться берегов и таким путём достигнуть открытого моря.

23 августа утром просветлело, и суда продолжали плавание среди плавучего льда. Встреченные ледяные поля были сильно разъедены таянием, из чего вытекало, что кромка льда находится недалеко. Однако попытки судов пробиться к чистой воде в восточном, западном и южном направлениях не увенчались успехом. Пришлось избрать невыгодный для слабой машины «Веги» при усилившемся к этому времени довольно свежем NW-м ветре путь к северу. Лишь к 18:30 часам суда достигли входа в канал среди льдов.

Выбравшись из льдов, «Вега» и «Лена» направились к берегу и открыли его в 20 час. 45 мин. 23 августа. Берег был низменный и простирался с севера на юг. Экспедиция пошла вдоль него в расстоянии 7-10 км. Северо-западный бриз гнал «Вегу» без помощи пара вперёд по тихой воде.

24 августа суда продолжали следовать вдоль берега к югу. Утром этого дня стояла прекрасная погода, море было чисто ото льда настолько, что иногда нельзя было с судна видеть даже малейших льдин. К полудню открыли о. Преображения, однако добраться до него удалось лишь к 18 часам. У юго-западной стороны острова, близ отвесного уступа скалы, суда стали на якорь для сбора естественно-исторических коллекций.

В 22:30 того же числа «Вега» и «Лена» подняли якоря и двинулись вдоль побережья дальше в путь.

25, 26 и 27 августа погода стояла тихая, ясная, а море было совершенно свободно ото льдов. Температура воды поднялась до 5,8°, солёность значительно уменьшилась.

26 августа ночью судам с большим трудом удалось миновать несколько мелких мест, расположенных к западу от дельты Лены, против устья Оленька.

По первоначальному плану намечался совместный заход «Веги» и «Лены» в один из рукавов р. Лены, но вследствие малых глубин при приближении к дельте Лены, попутного ветра и безлёдности моря Норденшельд решил расстаться со своим спутником в море против о. Тумат. Это состоялось ночью с 27 на 28 августа, после того как капитан Иоганнесен побывал на «Веге» и получил там приказания, почту и прочее.

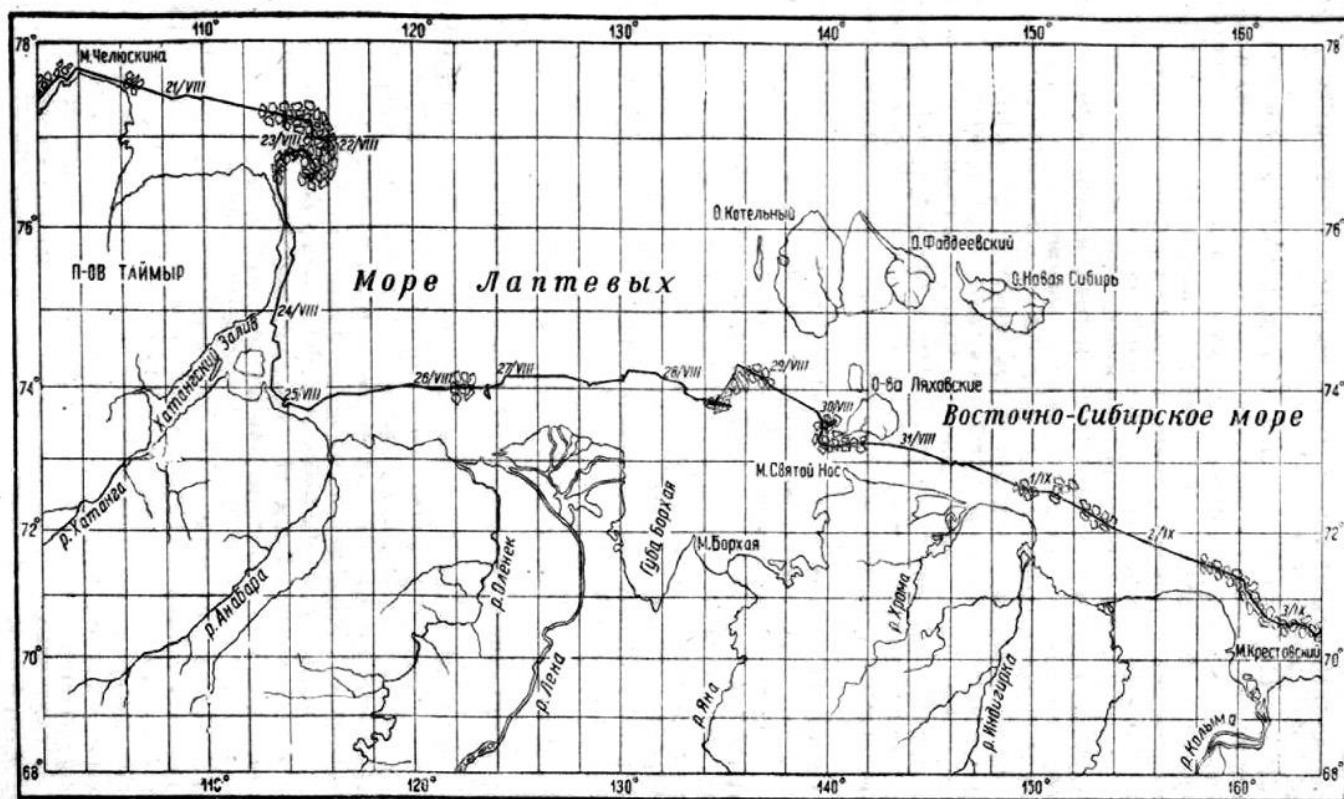


Рис. 1. Схема плавания парохода «Вега» в 1878 г.

После полудня 28 августа с «Веги» были усмотрены о-ва Семеновский и Столбовой. Погода была тихая, небо покрыто тучами, температура воздуха опустилась до 4°. С приближением к островам глубины сильно уменьшились, так что судно большие расстояния шло по 6-7 м. На пути иногда попадался разъединенный таянием лёд, принуждая «Вегу» терять много времени на обходы и не позволяя ей идти полным ходом.

30 августа «Вега» подошла к западному берегу о. Большой Ляховский. У северного и восточного берегов острова льда не было, к западному же берегу ветер согнал массу льда. Этот лёд и отмельный берег, удлинявшие намеченную остановку для исследования острова, вызвали решение Норденшельда отказаться от неё, и «Вега» стала спускаться на юг к проливу Лаптева.

Ночью 31 августа был пройден мыс Святой Нос. В течение всего последующего дня стояла прекрасная погода, а море было спокойно. 1 сентября плавание продолжалось при слабом южном ветре и полуденной

температуре воздуха 5,6°. Ночью 2 сентября ветер переменялся на северный и температура воздуха опустилась до -1°. Земли не было видно, хотя судно проходило в небольшом расстоянии от берега. Тянувшаяся вдоль последнего широкая полоса воды была почти свободна ото льда. В море же был виден вдали лёд. В следующую ночь выпал снег, так что вся палуба судна и Медвежьих острова, которых экспедиция достигла 3 сентября в полдень, оказались под снеговым покровом.

Свой дальнейший путь «Вега» совершила под материковым берегом вплоть до Колючинской губы, где льды заставили её стать в конце сентября на зимовку. Летом следующего года судно продолжило свой путь и вошло в Берингов пролив, впервые в истории осуществив плавание Северо-восточным проходом. В Швецию «Вега» вернулась, обогнув с юга Азию и Европу.

Пароход «Лена», расставшись с «Вегой», вошёл Быковской протокой в Лену и с тех пор до настоящего времени обслуживает рейсы в низовьях этой реки.

## **1879-1881 гг.**

### **Дрейф яхты «Жаннета» и плавание её катеров**

8 июля 1879 г. из Сан-Франциско вышла в море и направилась к Берингову проливу паровая яхта «Жаннета» с арктической экспедицией, возглавляемой Джорджем Де-Лонгом. Экспедиция имела своей задачей достижение Северного полюса, следуя через Берингов пролив. Кроме того, ей поручалось выяснить судьбу экспедиции Норденшельда, вышедшего на «Веге» год тому назад.

Экспедиция на «Жаннете» была организована Морским министерством США на средства известного мецената географических исследований Гордона Беннета, издателя газеты.

28 августа «Жаннета» прошла Берингов пролив и приблизилась к мысу Сердце-Камень. Здесь Де-Лонг выяснил, что «Вега», перезимовав благополучно в Колючинской губе, вошла в Тихий океан.

От мыса Сердце-Камень «Жаннета» направилась на север, в районе о. Геральда встретила тяжёлые льды, была в них затёрта и начала с ними дрейф. Генеральное направление дрейфа было на NW, на отдельных же участках он отличался большой извилистостью. К середине мая 1880 г. судно находилось в широте 73-73½° и долготе около 179° восточной.

Наступившее лето не принесло изменений в положении корабля, он ото льдов не освободился и должен был продолжать с ними свой дрейф. Наступила осень, а за ней и вторая зимовка экспедиции во льдах. Как и в предыдущую зиму, судно часто испытывало сжатия льдом, временами корабль кренило, затем вновь выравнивало. Во льду вблизи судна иногда открывались трещины и узкие каналы.

16 мая 1881 г. экспедиция, находясь в широте  $76^{\circ}43,3'$  и восточной долготе  $161^{\circ}53,8'$ , обнаружила на запад от своего места небольшой скалистый остров, который получил название о. Жаннетты. Более точные координаты этого острова удалось получить 20 мая. Он оказался в широте  $76^{\circ}47'28''$  и долготе  $159^{\circ}20'45''$ .

К этому времени значительно участились подвижки льда вокруг судна, создававшие сильные удары о него льда и тем усиливавшие имевшиеся в корпусе после двух зимовок повреждения.

24 мая с судна был открыт ещё один остров, названный о. Генриетты, расположенный в широте  $77^{\circ}8'$  и долготе  $157^{\circ}43'$ . 31 мая на последний остров для его исследования была отправлена партия из 6 человек во главе с инженером Мельвиллем. Партия высадилась на остров 2 июня и, пробыв на нём около суток, возвратилась на корабль. В сложенном на острове гурии был оставлен отчёт Де-Лонга о плавании «Жаннетты».

10 июня под бортом корабля вскрылся лёд, и судно выпрямилось. На следующий день с утра вновь начались подвижки льда, а в 16 часов он с огромной силой начал напирать вдоль всего левого борта судна, которое под его давлением накренилось на  $16^{\circ}$  на правый борт.

В машинном отделении была обнаружена большая пробоина, и вода стала быстро заполнять правые бункера. Судно раскалывалось надвое. Ночью сжатие временно прекратилось. Однако на следующий день в 17 часов оно вновь возобновилось с ужасающей силой. Весь корабль трещал. В 18 часов судно стало быстро наполняться водой и вскоре затонуло. К этому времени на лёд, в сторону от трещин, были перетащены судовые катера, продовольствие и снаряжение. Здесь потерпевшие кораблекрушение разбили свой первый лагерь на льду.

К 17 июня запасы были погружены на сани и в три шлюпки, поставленные на полозья, и экспедиция двинулась на юг в направлении Новосибирских островов.

Движение шло медленно, тяжело нагруженные сани и шлюпки с трудом протаскивались в торосистом льду, который продолжал дрейфовать часто в сторону обратную следования экспедиции.

10 июля путешественники на юго-западе увидели землю, достичь, однако, которой им удалось лишь 28 июля. Этот новооткрытый остров был назван о. Беннета. На нём, производя его обследование, экспедиция пробыла до 5 августа.

От о. Беннета лёд тянулся разреженный, шлюпки были спущены на воду и двинулись дальше под вёслами. На первом катере находился Де-Лонг с 12 людьми, второй катер возглавлялся Чиппом и на нём находилось 10 человек и, наконец, на третьей шлюпке — китобойном вельботе — находился Мельвилль с 9 спутниками. Следует отметить, что за время двух зимовок и последующего изнурительного пути по торосистому льду экспедиция не потеряла ни одного человека, и люди её не имели даже сколько-нибудь серьёзных заболеваний. Это являлось следствием весьма тщательного отбора людей, отличным снабжением и строгой организованностью и налаженностью самой экспедиции.

В последующие дни движение происходило попеременно то по воде, то протаскиванием ботов по льду, преграждавшему путь.

31 августа шлюпки прошли мимо поварни на о. Фаддеевском. На следующий день экспедиции пришлось перенести довольно свежий ветер с волной, от которой удалось укрыться в встреченном дрейфующем льду. Во время этого шторма катер Чиппа отстал и лишь 3 сентября присоединился к остальным ботам.

В последующие дни продвижение шло среди льда, по малым глубинам, немногим превышавшим 1 м, в часто набегавших снежных шквалах. 6 сентября экспедиция посетила расположенную на о. Котельном поварню, а 7 сентября прибыла к мысу Медвежьему. Обходя встреченные льды, боты следовали дальше при сильном ONO-м ветре и бурном море. Непрерывно приходилось из шлюпок откачивать воду.

8 сентября к утру ветер, затихая, перешёл на SO. До 16 часов боты шли на SSO, а затем пристали для отдыха к льдине. Двинувшись на следующий день при лёгком S-м ветре дальше, экспедиция вскоре усмотрела в расстоянии 15-20 миль о. Столбовой. После полудня была встречена большая полоса битого льда, распространявшаяся к востоку и западу. К вечеру заштилело. Глубины упали до 2 м. На ночь экспедиция пристала к льдине, стоявшей на мели.

10 сентября боты подошли к о. Семёновскому, и экспедиция расположилась здесь лагерем.

В дальнейший путь шлюпки вышли 12 сентября. В 11 часов экспедиция пристала к льдине для обеда, после чего последовала дальше. К вечеру ОНО-й ветер усилился и перешёл в шторм. К 20 часам отставший второй катер перестал быть видимым с двух других. В 21 час китобойный вельбот Мельвилля, уйдя вперёд, разлучился с первым катером Де-Лонга. На катере Де-Лонга штормом повредило мачту, и паруса пришлось спустить. До 18 часов следующего дня этот катер был в чрезвычайно сильном НО-м шторме, идя под большим креном. Лишь 14 сентября улеглось волнение, ветер перешёл к S. Катер медленно двигался на запад.

16 сентября путники увидели землю, однако высадиться из-за отлогого берега удалось лишь к вечеру следующего дня.

Дальнейшая судьба этой партии экспедиции, во главе с Де-Лонгом, оказалась трагичной. Место высадки её располагалось в НО-й части дельты Лены. Не имея сведений о распределении населения, путешественники, естественно, выбрали кратчайший путь к обозначенному на карте посёлку в низовьях Лены — Кумах-Сурту. Однако этот кратчайший путь как раз проходил по нежилым местам, посёлки оставались на запад и восток от него. Продовольствие у партии окончилось, настали морозы, надорванные организмы не выносили непосильной работы. 6 октября, на 116 день после крушения «Жаннеты», последовала первая смерть в партии Де-Лонга.

В последующие дни двух наиболее здоровых людей, Ниндеманна и Нороса, Де-Лонг отправил вперёд за помощью, остальные же остались её ожидать, не имея сил двигаться вперёд. Помощь, однако, не пришла, и в течение октября вся партия во главе с Де-Лонгом умерла от истощения и холода.

Высланные вперёд Ниндеманн и Норос встретили жителей, но не зная языка, не смогли добиться немедленной помощи своим товарищам.

Судьба другой шлюпки — китобойного вельбота, возглавляемой Мельвиллем, оказалась иной. Уйдя вперёд от первого катера, вельбот проследовал на SW. 14 сентября вельбот, встретив малые глубины, повернул на SO, а 15 сентября изменил направление на SW.

16 сентября утром вельбот подошёл к устью большой протоки дельты Лены и, часто садясь на мель, стал подыматься вверх.

19 сентября путешественники встретили жителей и оказались спасёнными.

Судьба третьей шлюпки — катера Чиппа — осталась неразгаданной. Несмотря на все предпринятые поиски, следов её обнаружить не удалось. Вероятно она погибла в шторме, разлучившем её с другими шлюпками.

**1893 г.**

### **Плавание «Фрама»**

Экспедиция Норденшельда 1878-1879 гг., блестяще разрешившая проблему плавания по Северному морскому пути, не получила, однако, своего, казалось бы, естественного продолжения. Идея грузового морского пути вдоль северного побережья Сибири, смело выставленная Норденшельдом, не имела поддержки ни правительства России, ни торгово-промышленных её кругов. Отдельные же, более просвещённые промышленники, как Сибиряков, Сидоров и немногие другие, ратовавшие за неё, сами были слишком слабы, чтобы поднять это грандиозное предприятие, требовавшее вложения крупных капиталов. Да и состояние мировой техники было ещё на столь низком уровне, что она не могла оказать сколько-нибудь существенной помощи в преодолении препятствий, выставляемых могучей природой Арктики. В итоге богатейшее по своему содержанию плавание Норденшельда оказалось одинокой индивидуальной попыткой решить мировую проблему.

Прошло 15 лет. Неизвестный север продолжал, как и раньше, привлекать к себе пытливые взоры учёных. Вынос к Гренландии остатков раздавленной к северо-востоку от Новосибирских островов американской паровой шхуны «Жаннеты» поставил перед молодым тогда норвежским учёным Фритьофом Нансеном проблему изучения дрейфа льдов в Полярном бассейне. Решение этого вопроса Нансен предложил осуществить путём пассивного движения со льдом на вмёрзшем в нём судне. Потребные на это смелое предприятие средства были в двух третях предоставлены норвежским парламентом, в остальной части — частными лицами. Построенное специально для экспедиции судно «Фрам» имело обводы корпуса, при которых сжатие льда лишь выпирало вверх корабль. Размеры «Фрама» были: длина по палубе 39,0 м, ширина наибольшая (без ледовой обшивки) — 11 м, водоизмещение в полном грузу (включая уголь и провиант для людей и собак на 5 лет) — 800 т.



Экспедиция под начальством Фритьофа Нансена состояла из 13 человек.

14 июля 1893 г. «Фрам», под командой капитана Отто Свердрупа вышел из Тромсе. Обогнув Нордкап, судно направилось на Югорский Шар, куда прибыло 30 июля. Дальнейший путь до мыса Челюскина шёл преимущественно придерживаясь восточных берегов Карского моря. Если в начале этого пути «Фрам» плыл быстро, то с приближением к северной оконечности Азии движение вперёд встречало всё больше и больше трудностей. Малая исследованность проходимых многочисленных групп островов и встреченные льды замедлили и сильно затруднили продвижение вперёд экспедиции.

Лишь 10 сентября удалось судну добраться до мыса Челюскина. Нансен на «Фраме» хотел было зайти в тот залив у северной оконечности Евразии, в котором стояли «Вега» с «Леной», но последний оказался забитым сплочённым льдом. 11 сентября, с трудом пробравшись через встреченные массы льда, «Фрам» направил сначала свой путь на восток, а затем начал поворачивать на юг. 12 сентября судно продолжало плыть при тихой ясной погоде, со слабым S-м ветром. Вокруг судна резвилось множество моржей. «Фрам» шёл вдоль берега Таймыра. Так как море казалось чистым ото льда, судно несколько раз пробовало сократить свой намеченный путь на устье Оленька более прямым курсом. Но при каждой такой попытке, как только судно начинало уходить от берега, оно встречало каждый раз кромку мощных ледяных полей и было принуждено возвращаться к прежнему пути вдоль Таймыра. Здесь, между прочим, судно ощущало сильное встречное течение, шедшее, вероятно, от р. Хатанги.

14 сентября экспедиция достигла берега, расположенного между рр. Хатангой и Анабарой. Это довольно высокая гористая страна с низким побережьем, но море здесь очень мелко, и ночью «Фрам» имел глубину всего в 7 м, так что принуждён был отойти дальше от берега. В этом районе также всюду в море встречался лёд, но пространство открытой воды между берегом и ледяными полями было настолько широко, что судно могло свободно им идти.

На следующий день 15 сентября корабль имел в видимости совершенно чистую ото льда воду, но с глубинами не более 12-13 м. С востока шла сильная мёртвая зыбь, указывавшая на близость открытого моря на востоке. Ясно сказывалось влияние выносимой Леной тёплой воды. Вода здесь была более тёмного цвета с примесью речной мути.

Нансен решил отказаться от своего первоначального намерения идти к Оленьку, чтобы там взять заготовленных ему ездовых собак. Он боялся из-за мелководья прибрежной полосы в этом походе потерять зря много времени и предпочёл направиться прямо на восток к Новосибирским островам.

16 сентября «Фрам» шёл северо-восточным курсом по открытому ото льда морю. Тёмное небо на севере указывало на чистую волю впереди пути. Погода была тёплая, температура воды достигала  $+2^{\circ}$ . Течение наблюдалось противное и сносило судно к западу.

На следующий день был встречен лёд, и корабль должен был несколько отвернуть к югу.

18 сентября при отличной погоде «Фрам» снова держал курс к северу, намереваясь пройти к западу от о. Бельковского. Море было чисто ото льда, попутный западный ветер сообщал судну хороший ход. Погода стояла ясная и после полудня выглянуло солнце. Изменили курс в северо-восточном направлении. Судно уже достигло широты  $75,5^{\circ}$ , а между тем открытая вода и тёмное (водяное) небо виднелись на севере и на западе. Вечером лишь был замечен отблеск льда впереди и справа, видимо происходивший от покрытого снегом о. Котельного.

19 сентября «Фрам» продолжал плыть к северу на всех парусах и парках по чистому ото льда морю. Утром и после полудня стоял туман, так что судну пришлось сбавить ход до малого, ожидая встретить берег. Однако берега не удалось увидеть за весь день и вечер. Ни в каком направлении не было и отблеска льда.

20 сентября в 11 часов, когда судно почти достигло  $78^{\circ}$  широты, оно вдруг испытало сильный толчок. Оказалось, что оно в тумане упёрлось в сплошной лёд, лежавший на далёкое пространство. Кромка льда, видимо, на востоке склонялась к югу, почему Нансен, желая достичь возможно высших широт, направился вдоль неё к западу. Выглянувшее на одно мгновение солнце дало возможность сделать обсервацию, указавшую, что судно находится около  $77^{\circ}44'$  северной широты. Следует отметить, что экспедиция здесь видела много различных птиц, вызывавших предположение о наличии неподалёку земли. Стая куликов или других голенастых попалась навстречу судну, проводила его на некоторое расстояние и затем направилась к югу. Однако вследствие тумана, который всё время стоял над льдом, с судна разглядеть ничего не смогли. Несколько позже опять видели стаи маленьких куликов, присутствие которых вновь указывало на близость земли.

21 сентября снова стоял густой туман. Судно, идя по каналу во льду, достигло вскоре глухого его конца и, не имея возможности двигаться дальше, было принуждено остановиться и ожидать прояснения погоды. В течение дня с корабля несколько раз опускали лот, но он не достал дна даже на глубине 400 м. День 22 сентября отметился яркой солнечной погодой и белым блестящим льдом впереди пути судна. На западе кромка льда тоже, видимо, заворачивалась к югу.

Последующие дни не принесли «Фраму» возможности двигаться вперёд. Судно оказалось окружённым льдинами, между которыми образовался молодой лёд, быстро утолщавшийся. Судно стало на зимовку и начало со льдом свой знаменитый дрейф через Полярный бассейн, который продолжался до 18 июля 1896 г. 14 марта 1895 г. Нансен с одним сотрудником покинули судно с целью достичь северного полюса по льду. Достигнув  $86^{\circ}04'$  северной широты, они должны были повернуть обратно. Выйдя на Землю Франца-Иосифа, путешественники перезимовали, а в следующее лето 1896 г. встретились с экспедицией Джексона, которая и доставила их на родину. «Фрам», достигнув наивысшей широты в  $85^{\circ}57'$ , продрейфовал в Гренландское море, недалеко от Шпицбергена освободился ото льдов и почти одновременно с Нансеном вернулся в Норвегию.

## **1901-1902 гг.**

### **Плавание яхты «Заря»**

Дрейф Нансена на «Фраме», обогативший науку совершенно новыми представлениями о Полярном бассейне и его режиме, всколыхнул научно-исследовательские круги почти всех стран и вызвал известное внимание общественных и правительственных кругов к научному изучению Арктики.

В России этот момент подъёма учёл полярный исследователь крайнего севера Якутии Э.В. Толль.

Мысль Толля была — изучение района к северу от Новосибирских островов с целью открытия Земли Санникова, в существовании которой Толль был убеждён и горы которой он видел с Котельного во время экспедиции 1886 г.

Представленный проект экспедиции был одобрен с тем, что экспедиция на своём пути займётся подробным естественно-историческим изучением проходимых районов. Расходы по экспедиции полностью взяло на себя правительство, поручив её осуществление Академии наук.

Потребное экспедиции судно было приобретено в Норвегии при содействии друга Толля — Фритьофа Нансена — и знаменитого строителя «Фрама» — Колин Арчера. Это был трёхмачтовый китобойный барк «Harald Harfinger» постройки 1873 г., переименованный после покупки в яхту «Заря». Судно имело 43,9 м (144 фут.) длины, 10,1 м (33 фут.) ширины, водоизмещение в полном грузу 1082 т (дейдвейд 493 т), машину в 228 индикаторных сил и сидело ахтерштевнем 5,2 м (17 фут.). По типу судно принадлежало к плеяде полярных кораблей: «Вега», «Стелла Поляре», «Белджика» и многих других. Начальником экспедиции, которая получила наименование «Русской полярной экспедиции Академии наук» являлся Э.В. Толль.

«Заря» вышла 21 июня 1900 г. из Ленинграда (Петербурга) под командой Н.Н. Коломейцева. Зайдя в Александровск на Мурмане, судно направилось в Югорский Шар, которого достигло 7 августа. Следуя дальше, «Заря» зашла на Диксон, где простояла с 12 по 18 августа. Путь от Диксона на восток оказался для судна очень тяжёлым из-за встреченных льдов, и оно, не имея возможности пробиться к мысу Челюскина, принуждено было стать на зимовку в одной из бухт западного Таймыра (в широте  $76^{\circ}8'3''$  и долготе  $96^{\circ}6'30''$  восточной). Во время зимовки были сделаны многочисленные экскурсии, осветившие прилегающий район Таймыра. Весной капитан яхты Коломейцев ушёл к устью Енисея для устройства там, а также на севере Якутии угольных депо для судна. Корабль оставался скованным льдом до 11 августа 1901 г., когда шестибалльным восточным ветром вскрыло бухту, и «Заря» (теперь под командой Ф.А. Матисена) вышла в море и стала пробираться на северо-восток.

1 сентября «Заря» обогнула мыс Челюскина, явившись первым русским судном в этом месте.

У следующего мыса по восточную сторону бухты судно пробовало стать на якорь, но этому помешали двигавшиеся вдоль берегов полосы разбитого льда. По восточную сторону мыса стоял лёд, который пришлось обогнуть, склоняясь ещё более к северу до  $77^{\circ}50'$  — самой северной широты в плавании «Зари». Выйдя из разбитого льда, застопорив

машину, измерили глубину — получили 199 м (109 саж.<sup>1</sup>). По курсу SO море было чисто ото льда.

2 сентября шли при пасмурной погоде в виду берегов, постоянно пеленгуя их. Прошли о-ва Самуила (ныне «Комсомольской Правды»), мыс Фаддея и о. Павла. Туман и пасмурность мешали ориентироваться более точно, однако под береговой чертой были замечены два островка, указанные Лаптевым у мыса Фаддея. В 15 час. 2 сентября и в полдень 3 сентября имели астрономические обсервации, в промежутке между которыми шли на О вдоль берегов восточного Таймыра, ни разу не встречая льда.

В 16 час. 3 сентября на 115-м меридиане повернули на S. На горизонте в направлении на NO видны были отдельные плавающие льдины. Состояние моря позволяло идти прямым курсом на о. Котельный, и поворот на юг определялся неисправностями в машине, которые требовали постановки судна на якорь где-нибудь у берегов Таймыра.

К полудню 4 сентября «Заря» спустилась до широты 75°40', вовсе не встречая льда, и повернула на SW к берегу. В 15 час. глубины уменьшились до 14,6 м (8 саж.), и нашёл туман, скрывший берега.

От берега было заметно течение на NO. Так как туман не редел, а повреждение в машине позволяло судну идти, Толль решил воспользоваться спокойной погодой и чистым ото льда морем и идти к Новосибирским островам. Судно взяло курс на южную оконечность о. Бельковского.

6 сентября при S-м ветре в 5 баллов на «Заре» впервые поставили все паруса и пошли под ними. Несмотря на туман, удалось сделать астрономическое определение, которое показало, что течением судно отнесло на NNW почти на 30 миль. В полдень 7 сентября ветер засвежел и отошёл к О. Пришлось уклониться от курса влево, так как судно теряло ход от встречной волны, которая наблюдалась почти в 5 м (15-16 фут.) высотой.

На следующий день ветер от SO достиг 7-8 баллов. Попытки выгрести против ветра, волны и течения, имевшего здесь направление к северу, не привели ни к каким результатам — судно больше дрейфовало, чем подвигалось вперёд. Толль поэтому решил не терять напрасно времени на выгребание к о. Котельному, а воспользоваться ветром и идти прямо

---

<sup>1</sup> Здесь и далее имеется ввиду морская сажень, равная ≈1,83 м. — прим. OCR.

на N, тем более что на предыдущем переходе машина и котёл работали исправно и не нуждались в экстренном ремонте.

В полдень 8 сентября, определившись астрономически, легли на NO 71° и поставили прямые паруса, прибавившие судну 2 узла ходу.



Рис. 2. Яхта „Заря“ на зимовке.

Ветер продолжал свежить. На следующий день 9 сентября он достиг силы 10 баллов (22 м в сек.), почему пришлось убавить парусов, оставив одни штормовые, фор-стенги-стоксель, нижний марсель и трисель. Показались отдельные льдины. В 9 час. корабль прошёл полосу разбитого льда, а в полдень «Заря» подошла к кромке сплочённого битого льда, без видимых проходов. Уклониться вправо не позволял противный шторм. Войти в густой битый лёд из мощных льдин, высоко выступавших над водой и сталкивавшихся между собой от проходившей крупной зыби, было рискованно. Поэтому судно привели в крутой бейдевинд на левый галс и почти

без хода, дрейфуя на NW, стали ожидать окончания шторма. Ветер, продолжая свежить, начал отходить к S. До поворота удалось получить астрономическое определение, показавшее, что судно находится на широте 77°9' и долготе 140°21,5' восточной.

К вечеру того же дня ветер достиг силы 30 м в сек. (12 баллов), отмеченной по анемометру. Волна наблюдалась в 6,1 м (20 фут.) высоты. Перебои в машине заставили остановить последнюю. Положили руль лево на борт и на стопор. Яхта, обладая очень хорошими морскими качествами, великолепно держалась в бейдевинд левым галсом под штормовыми парусами, хотя размах качки достигали 25°.

Увеличилась лишь прибыль воды в трюме через дейдвудный сальник, который разработался вследствие перебоев винта.

К полудню 10 сентября ветер стих и отошёл на W, что позволило поставить все паруса. Из сравнения обсервованных мест до и после шторма выяснилось, что судно при курсе SW сдрейфовало на 20 миль на NW 56°. Во время сильного ветра горизонт был довольно ясен, но никаких признаков земли замечено не было.

Начальник экспедиции Толль решил воспользоваться W-м ветром и идти к о. Беннета; судно с этой целью легло на SO.

К вечеру ветер отошёл к N. По курсу начали встречаться полосы разреженного торосистого льда, которые судно свободно проходило, не уменьшая хода и парусов.

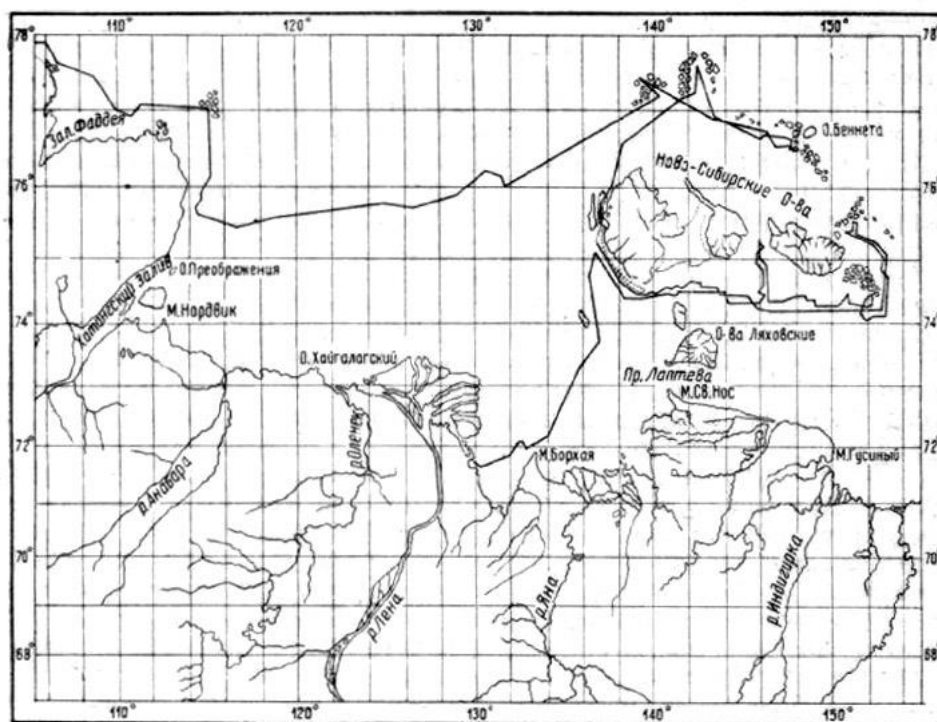


Рис. 3. Схема плавания яхты „Заря“.

Утром 11 сентября был встречен сплочённый битый лёд большой мощности (пак), кромка которого тянулась с NW на SO. «Заря» стала огибать этот массив, склоняясь к S. В полдень корабль имел обсервацию, показавшую, что он находится в широте  $76^{\circ}34'$  и долготе  $146^{\circ}47'$ , т.е. приблизительно в 20 милях от мыса Эмма о. Беннета. Но в это время туманный горизонт не позволил рассмотреть даже вершин этого гористого острова. «Заря» продолжала двигаться на SO по кромке битого тяжёлого льда (пака), местами неразбитых полей, как вдруг на NO из тумана сразу выступили в 14 милях очертания замечательно красивого высокого берега с совершенно круглой куполовидной вершиной, покрытой снегом. Это был мыс Эмма с вершиною, высотой приблизительно 600-900 м (2000-3000 фут.). Вплотную к берегу тянулся сплошной лёд, окружавший остров поясом до 12 м шириною, с кромкой от NW на SO, уходившей далее за горизонт. Вскоре снова густой туман скрыл землю; стемнело настолько, что пришлось прекратить поиски прохода к берегу и остановить машину, подойдя к кромке льда. Был полный штиль, дававший возможность в любое время дать ход и выбраться из

льда в случае, если он стал бы надвигаться на судно. К S и SW до сгущения тумана была видна до горизонта чистая вода.

С 20 час. 11 сентября и до вечера 13 сентября стоял густой туман, скрывавший не только остров, но и кромку прибрежного льда. Тем не менее судно за этот промежуток времени пыталось обогнуть ледяной массив, двигаясь по его кромке сначала с SO, а потом с NW, пока не стало ясным, что путь вдоль кромки только удаляет от берега. В конце концов, судя по сделанному астрономическому определению, удалось приблизиться к берегу на расстояние в 10 миль, углубившись в один из закрытых заливов в береговом тяжёлом льду. Поверхность этого льда была очень неровная, торосистая, с выдающимися льдинами. Измерение одной из плавающих льдин дало 3,7-4,3 м (12-14 фут.) мощности.

В ночь на 13 сентября задул SO-й ветер в 4 балла (6 м в сек.) и нагнал новые ледяные массы, от которых нужно было уходить, выбираясь на NW, чтобы судно не оказалось затёртым. Температура воздуха уже несколько дней была ниже 0°, доходя до -5°, и на поверхности моря начали образовываться ледяная каша и блинчатый лёд. К вечеру того же 13 сентября Толль после двухдневной безрезультатной стоянки у острова решил идти на «Заре» снова к долготе предполагаемого местонахождения Земли Санникова и, если там зимовка окажется неудобной, спуститься на S в Нерпичью губу о. Котельного. Единственные данные относительно положения Земли Санникова заключаются в пеленге NO 14-18°, взятом Толлем на вершины её гор с устья р. Решетниковой на северной оконечности о. Котельного. Поэтому экспедиция решила идти к широте 77° на пересечение курса с пеленгом и далее направиться к северу, по возможности, ещё на 1° широты, затем спуститься к месту судна, где оно находилось 10 сентября. Таким образом, замкнулся бы треугольник, площадь которого при ясной погоде заключила бы вполне обследованную область.

В 20 час. 13 сентября «Заря» легла на курс W, огибая встречаемый лёд. В 8 час. 14 сентября судно пришло уже на пересечение курса с пеленгом и повернуло на NW 11°. Погода была неблагоприятная, всё время стоял густой туман от близости льда, полосы которого корабль несколько раз пересекал, оставляя большие массы льда влево от курса. В 17 час. прояснило, но нигде кругом по горизонту земли не было видно. Вскоре туман снова спустился, и по носу выступила кромка сплочённого льда, уходившего за горизонт, с единственным проходом по направлению обратного курса. Оказалось, что судно попало в замкнутый ледяной



залив. Из-за наступившей темноты «Заре» пришлось остановиться и переждать здесь ночь для отыскания прохода. Счислимое место судна было: широта  $77^{\circ}32'$  и долгота  $142^{\circ}17'$ . Ночью при ветре ONO 4 балла (7 м в сек.) лёд стало надвигать с N и O на яхту, смыкая ледяной залив, в котором она стояла. Судно немедленно стало выбираться к S среди льда, избегая быть затёртым.

В 5 час. 15 сентября на рассвете туман рассеялся. Прямо на N был виден густой битый лёд, а по остальным частям горизонта, исключая проход на SW, сплочённые массивы льда.

Толль решил прекратить поиски земли и идти с «Зарёй» в Нерпичью губу для исправления машины и чистки котла. К полудню вышли на чистую воду и имели астрономическую обсервацию: широта  $77^{\circ}5,5'$  и долгота  $141^{\circ}16'$ .

На следующий день 16 сентября в 9 час. открылся северный берег о. Котельного, а в полдень, когда совершенно рассеялся туман, был усмотрен и о. Бельковский. «Заря» направилась в пролив между островами, идя по ровной глубине в 18-20 м (10-11 саж.). Шли S-ми курсами вдоль западного берега о. Котельного, пока не заметили на траверзе глубоко вдающийся залив, ограниченный с N и S двумя мысами. Приближаясь малым ходом по убывающим глубинам к берегу, на южном мысу увидели знак с флагом, а к югу от него в расстоянии 2 миль на берегу моря поварню, из которой выбежали люди. Здесь экспедиция Толля встретилась со своей вспомогательной партией под начальством К.А. Воллосовича.

На следующий день после предварительного промера, «Заря» пошла в проход, ведущий в бухту. При повороте за южную косу стремительное течение ударило в правую скулу и, несмотря на полный ход и положенный право на борт руль, судно не послушалось руля, и его ветром и течением навалило на северную косу. На следующий день в полную воду яхта снялась с мели, отдала якорь в бухте и приступила к ремонту машины и помп, а также к чистке котла.

К 24 сентября работы были закончены, и «Заря» готова вновь к выходу в море. Но утром того же дня температура воздуха понизилась до  $-6,5^{\circ}$ , температура воды была  $-1^{\circ}$ , появился блинчатый лёд около судна, а вся бухта покрылась толстым слоем сала. На следующий день температура не повысилась, и сало начало смерзаться в молодой лёд. Начальник экспедиции Толль решил считать плавание окончанным и

объявил зимовку судна. Два дня спустя в губе лёд был настолько крепок, что можно было переходить по нему на берег. Началась вторая зимовка Русской полярной экспедиции. В течение её сотрудниками экспедиции были проведены большие научные работы как стационарного, так и экскурсионного характера. Состояние личного состава было хорошее, но во время этой зимовки экспедиция потеряла одного своего члена — умер от болезни сердца врач и натуралист Г.Э. Вальтер. Во время зимовки и особенно весной был совершён ряд экскурсий как самим Толлем, так и его сотрудниками. Наконец, 5 июня Толль с астрономом Зебергом и двумя якутами-каюрами оставил судно с целью пробраться на о. Беннета, для его исследования. Ко времени вскрытия моря, кроме партии Толля, в отсутствии находилась ещё партия зоолога А.А. Бялыницкого-Бирули, ушедшего с исследовательскими целями летовать на о. Новая Сибирь, с тем что его снимет «Заря» во время навигации.

Первые явления вскрытия лагуны Нерпалах проявились 8 июля образованием трещины во льду пролива между входными косами, в последующие дни развившейся в полынью. Пилкой льда ледяными пилами и взрывами его пироксилином 14 июля «Заре» удалось освободиться от ледяных оков и выйти из лагуны в Нерпичью губу, где она стала на якорь у кромки неподвижного льда. В последующие дни напором ледяных масс, забивших губу, судно оказалось затёртым льдом. Из-за выявившейся неисправности котла пришлось прекратить пары, хотя в них нуждались буквально каждую минуту, так как лёд прижимал судно то к одному, то к другому берегу. 5 августа затёртую «Зарю» задувшим SO начало дрейфовать со льдом на NW.

7 августа исправившей свои повреждения «Заре» форсированием льда полными ходами удалось выбраться на чистую воду и стать в губе на якорь. От кромки упёршегося в о. Бельковский льда отделялись большие многолетние льдины, передвигавшиеся течением с большой быстротой, от которых судну нужно было уходить и менять якорное место. Одна из льдин, метра в 3 мощности и около кабельтова диаметром, с такой силой ударила в борт, что все судно получило сотрясение.

8 августа лёд стал медленно дрейфовать на SSW. Утром 9 августа в сильный туман «Зарю» прижало к берегу у Южного мыса на расстоянии  $\frac{3}{4}$  кабельтова. Подняв пары, судно, когда туман несколько рассеялся, выбралось сколько можно было на NW и вновь стало на ледяной якорь

у сплошного непроходимого пака. Дрейф на SSW продолжался со скоростью около одного узла. В полдень 11 августа судно было на траверзе мыса Шилейко. Здесь «Зарю» вновь совершенно затёрло. Ветер с начала дрейфа был W-х румбов, и лёд, прижатый к берегу, двигался сплошной массой полей вдоль о. Котельного на юг, а вместе с ним «Заря» в расстоянии 2-3 миль от берега по ровным глубинам 14,5-18 м (8-10 саж.). Временами, когда судно прижимало близко к берегу и глубины начинали уменьшаться, льдину, у которой держались на ледяном якоре, приходилось бросать и выбираться к W в одну из образующихся полыней.

13 августа судно было на траверзе Урасалоха всё в том же положении — дрейфуя с непроходимым льдом.

К 15 августа продолжающимся дрейфом на S «Зарю» отнесло к южной оконечности о. Котельного, мысу Медвежьему. Попытка пробраться на север под берегом не удалась, так как сплошные льды выводили судно на малые глубины. К вечеру того же дня ветер на короткое время изменил своё направление на SO, но затем снова перешёл через NO на NW. Затёртую «Зарю» несло дальше и дальше на SO. Исчезли очертания берегов и только вершины Малакатын-Хая синели на горизонте. Однако даже этих нескольких часов перемены ветра оказалось достаточным, чтобы отодвинуть лёд от берега. На другой день «Заря» с трудом стала выбираться из окружавших её со всех сторон обломков полей, между которыми плотно набились мелкие льдины. Работая передним и задним ходом, удалось с помощью завоза ледяного якоря развернуться и выйти на чистую воду в лабиринт полыней между мощными льдинами. Вдоль W-го берега Котельного образовалась полоса воды с разбитым льдом, по которой судно взяло курс к Нерпалаху, чтобы исправить и вычистить котёл. По мере движения на север полоса прибрежной воды суживалась и заполнялась шедшим навстречу густым битым льдом. Вскоре уже с траверза Урасалоха «Заря» не смогла идти по курсу и начала лавировать между многолетними взломанными полями. У наиболее выдающейся части Котельного лёд настолько сгустился, что только под самым берегом в расстоянии нескольких кабельтовых «Заря» смогла обогнуть мысы Розовый, Толстова и Южный. От N через W до S шёл сплошной, даже без проблесков воды лёд, состоящий из взломанных торосистых полей многолетнего образования.

17 августа в 16 час. «Заря» вошла в лагуну и стала на своё прежнее якорное место. Три дня, которые судно простояло в Нерпалахе, дул крепкий WNW, часто шёл снег и стоял густой туман. При сильном NNW-

м и WNW-м ветре в лагуну вносило большие льдины, которые с хода садились на якорный канат, выдерживавший их с сильным натяжением.

Утром 21 августа «Заря», окончив исправления, при том же упорном NW-м ветре со снегом, в туман, при температуре  $-3^{\circ}$  вышла в море из Нерпалаха. Однако всего лишь две вахты можно было идти довольно чистой водой по курсам на N. Многолетние взломанные поля, чередуясь с более раздробленным льдом, образовали за полуостровом Огрина к N целый лабиринт узких полыней, беспрестанно меняющих свою величину и направление от движения льда с разными скоростями. Густейший туман ещё более затруднял путь. Вскоре курс был брошен, и в конце концов «Заря» оказалась со всех сторон окружённой непроходимым льдом, замкнувшим кольцом небольшую полынь. На другой день, 22 августа туман несколько рассеялся, и кругом по горизонту был виден сплошной непроходимый лёд. «Заре» оставалось снова стать на ледяной якорь. Снова прежний дрейф на S со скоростью около 2 узлов понёс вплотную под берегом всю массу льда с затёртым судном. Как и в предыдущих подобных случаях, на «Заре» зорко следили за движением льда относительно судна. Для постановки на ледяной якорь выбиралась мощная большая льдина, которая двигалась медленнее других и потому обыкновенно имела полынь с одной стороны. С приближением к берегу или же когда полынья, в которой стояло судно, смыкалась, старались иметь у бортов лёд битый и однолетнего образования, избегая ставить яхту между обломками полей.

По осмотре из бочки с мачты состояние льда оказалось следующим: от W-го берега Котельного через N на W и SW стоял сплошной торосистый лёд. На SW был виден проход в небольшую полынь, за которой виднелась другая, более обширная, но нельзя было решить, возможен ли туда проход. В направлении береговой черты был битый лёд, который, по-видимому, сплывался под самым берегом.

На следующий день, 23 августа картина изменилась мало: к N сплошные поля, особенно сплочённые на NO. Между громадными полями отмечались редкие полыньи, не имевшие между собой сообщения, NW-й ветер с небольшими колебаниями к N и W упорно продолжал дуть с силой 3-5 баллов (5-8 м), и не было оснований предполагать, что он переменится. Становилось очевидным, что массы льда были прижаты к NW-м и N-м берегам о. Котельного, Фаддеевского и Новой Сибири, а от южных берегов лёд, вероятно, отогнало. К S и SW с судна отмечался более

редкий лёд, через который, хоть и с трудом, но была возможность двигаться.

Такое ледовое состояние заставило исполнявшего за отъездом Толля обязанности начальника экспедиции командира «Зари» Ф.А. Матисена принять решение идти к югу и через Благовещенский пролив постараться достичь мыса Высокого и о. Беннета.

Для выполнения этого решения судно стало пробираться на S и SW и вскоре под южной оконечностью о. Бельковского встретило чистую воду к W и югу от него. Обогнув Котельный SO-ми курсами по сравнительно чистой воде, от меридиана мыса Медвежьего яхта пошла вдоль Земли Бунге, не приближаясь к границе её ближе 15 миль. Лёд здесь был встречен однолетний, раздробленный, свободно проходимый судном. К югу от этой прибрежной полосы воды всё время виднелись на горизонте массы льда.

25 августа приблизительно на траверзе середины Благовещенского пролива после неполной обсервации «Заря» повернула в него, придерживаясь курса N и середины пролива между берегами. Через несколько часов хода судно очутилось в густом льду прибрежного образования. Очень неровные глубины затрудняли плавание; стоял густой туман, не дававший возможности определиться и знать, в какой части пролива судно находится. Сильное течение с N несло лёд навстречу «Заре».

В 6 час. 26 августа прояснило, открылись оба берега. Оказалось, что судно находится милях в 20 от мыса Высокого. Сделанные несколько попыток пробраться дальше на север и приблизиться к берегу были безуспешны — судно упиралось каждый раз или в сплошной лёд, запиравший северную часть пролива, или в малые глубины. Положение «Зари» во льду, движущемся на W и SW со скоростью 1-2 узлов среди мелей, было далеко не безопасно, тем более что усилившаяся течь через дейдвуд требовала обжима сальника. Для выполнения последней работы судну пришлось выйти на большие глубины и стать на ледяной якорь с таким расчётом, чтобы за время в 2-3 часа, необходимое для ремонта, его дрейфом не вынесло бы на мель. После окончания набивки и поджатия сальника дейдвуда «Заря» ещё раз сделала попытку пробраться на север, но, как и раньше, встретила непроходимый лёд и малые глубины. От партии А.А. Бирули судно, видимо, находилось милях в 15. Но поскольку положение этой партии в смысле её возвращения было в достаточной мере обеспеченным, Матисен решил, не теряя времени, сделать

попытку снять Толля со спутниками с о. Беннета. Для этого рациональным являлся путь вокруг Новой Сибири с подходом к мысу Высокому с севера, выясняя, таким образом, состояние льда под Беннетом. Такой вариант пути удовлетворял целям снятия обеих партий Толля и Бирули. В последующие дни плавание в этом направлении сопровождалось туманом, лавировкой в битом льду и частыми выходами на малые глубины. Чтобы удалиться от отмелей, «Заря» спустилась ещё южнее, огибая, таким образом, SO-ю оконечность Новой Сибири в расстоянии около 40 миль. Здесь цвет воды резко изменился с мутного на зелёный, глубины сделались ровнее, хотя не возрастали более 11-12,8 м (6-7 саж.), но группировка встречающегося битого льда и в особенности его сплочённые участки довольно правильно указывали на встречающиеся отмели. Под SO-м берегом о. Новой Сибири лёд снова принял характер морских, мощных, очень неправильных и изъеденных льдин, нижние части которых от касания о дно были в илу, а на поверхности встречался плавник и следы грунта.

28 августа «Заря» изменила курс на N, как только пересекла меридиан восточного берега Новой Сибири, но вскоре встретила ряд банок и к вечеру очутилась в опасном положении. Густой туман и наступившая темнота не позволяли различать ничего далее  $\frac{1}{2}$  кабельтова. Течение нажимало судно на банку, стать же на якорь было нельзя, потому что с NO надвигались массы льда. Пробираясь среди льда обратными курсами, лишь к утру удалось выбраться на ровные девятиметровые (5 саж.) глубины, где судно стало на якорь для необходимого кратковременного отдыха личному составу, стоявшему по две вахты. 29 августа удалось сделать неполную (по одной сомнеровой линии) обсервацию, определив место: широта  $74^{\circ}25,5'$ , долгота  $151^{\circ}30'$  восточная.

Двинувшись дальше, «Заря», наконец, под восточным берегом Новой Сибири нашла чистую ото льда воду и ровные глубины в 12,8-14,6 м (7-8 саж.) при курсе приблизительно на N и в расстоянии 20-30 миль от острова. Перед выходом на чистую воду была встречена огромная стахла, около 3 кабельтовых в окружности, высотой 17,4 м (57 фут.) и окружающей глубиной более 11 м (6 саж.).

К полдню 30 августа начал попадаться лёд сначала отдельными льдинами, постепенно сгущавшимися; к югу до горизонта виднелось чистое море. Вскоре лёд впереди настолько сгустился, что «Заре» пришлось с большим трудом пробираться из полыньи в полынью между взломанными полями и битым льдом, держа, приблизительно, курс на

WNW. Здесь с бочки по пеленгу NO 35° была усмотрена шапкообразная вершина горы, окутанная туманом, как куполом. Матисен считал, что это один из островов Де-Лонга и удивлялся на огромную видимость в 120 миль. Сейчас не вызывает сомнения, что был виден о. Вилькицкого<sup>1</sup>, открытый впоследствии экспедицией на ледоколе «Таймыр» в 1912 г. К ночи того же дня «Заря» оказалась окружённой густым мощным льдом и вследствие тумана и темноты должна была стать на ледяной якорь.

Утром полынья, в которой судно стояло ночь, уменьшилась, и льдины начали окружать корабль. Чтобы не оказаться затёртой, яхта в густом тумане стала выбираться на SO и вскоре вышла в более обширное пространство воды и остановилась без ледяного якоря. Дрейф окружающего льда и судна был переменный, видимо, от влияния приливо-отливных течений, так как было безветрие.

На другой день, 31 августа, туман несколько рассеялся, и из бочки можно было осмотреть состояние окружающего льда. Он был очень густой от S через W до N и более редок на SO, характера частью морского, торосистого, частью однолетнего, прибрежного происхождения.

Постоянно меняя курс из SW-й в NW-ю четверть, придерживаясь генерального направления WNW, судно пробиралось из полыньи в полынья малыми ходами. Когда стемнело, нашёл опять густой туман, и «Заре», покругившись в последней полынье, в которую она зашла, пришлось остановиться и ожидать рассвета. В полночь края полыньи стали сближаться, но судну вовремя удалось выбраться в другую полынья и избежать участи быть затёртым. Как только рассвело, «Заря» продолжала пробираться дальше, пока к 4 часам не подошла к кромке непроходимого пака. К этому времени прояснило по всему горизонту и явилась возможность оценить ледовые условия. Корабль стоял упёршись носом в торосистый многолетний мощный лёд. Все проходы между полями были плотно забиты обломками. Около судна была небольшая полынья чистой воды с единственным узким проходом, через который оно вошло. По горизонту от NO до SO через W стоял сплошной лёд с очень редкими, отдельными, как небольшие озёра, полыньями, не имеющими между собой сообщения. Далее к горизонту пропадали и они — там тянулись невзломанные поля с гладким покровом нового снега. В особенности плотный лёд с белым отблеском по небу был на SW, W и N.

---

<sup>1</sup> Имеется ввиду о. Вилькицкого в Восточно-Сибирском море, к востоку от о. Котельный, т.к. существует ещё группа островов и отдельный остров с таким же названием в Карском море. — прим. OCR.

В окружающем судно льду замечалось беспрестанное движение неправильного характера. Единственный выход был на О — в густой битый лёд. Пока в течение 20 минут Матисен осматривал из бочки состояние льда по горизонту, положение судна резко изменилось. Пришлось спешно выбираться, чтобы не быть «Заре» затёртой. Форсируя лёд в узких перемычках, удалось выбраться в проход с битым льдом между двумя полями. Тем временем нашёл густой туман, ещё более затруднивший лавировку между льдинами. Продолжая продвигаться, наконец удалось всё же выйти в более редкий лёд, где судно и остановилось.

Состояние льда, как видно из описанного, свело на нет обе попытки разными путями достигнуть мысов Высокого и Эммы. Располагая для дальнейшего всего лишь 11-12 днями плавания и не ожидая изменения ледового состояния за этот период, Матисен решил предпринять новую попытку снятия Толля, идя к северу от Котельного. Он полагал, что, возможно, там совершились за истёкшее время перегруппировки ледяных массивов. С этим намерением в 21 час 1 сентября он пошёл на «Заре» курсами на пролив Санникова. Однако обратный путь под южными берегами островов оказался труднее, чем можно было ожидать. Массы льда, которые при первом проходе были видны к югу на горизонте, теперь придвинулись к берегам. Пришлось тратить немало времени на обход этих льдов, состоявших из обширных, мощных, плотно сдвинутых льдин большей частью многолетнего образования.

4 сентября, когда «Заря» находилась под берегами Земли Бунге, разразилась настоящая пурга. Пробираясь частью в густом льду, временами огибая его, к полудню того же дня судно вышло под южную оконечность о. Котельного и, когда прояснило, были усмотрены горы Малакатын-Хая. Здесь удалось получить полную астрономическую обсервацию, давшую для места «Зари» широту  $74^{\circ}23,5'$  и долготу  $138^{\circ}46'$  восточную.

По западную сторону о. Котельного положение льда оказалось прежним: вдоль берега шли сплошные льды с редкими полыньями. Впереди по курсу NW располагалась широкая полоса проходимого льда.

5 сентября судно продолжало пробираться на север. В это время выяснилось, что вследствие постоянных перемен курса и малых ходов, а также стоянок в тёмное время, остающегося запаса угля на «Заре» на путь до Беннета и обратно не хватит. Назначенный срок ожидания Толлем судна истёк 3 сентября, и он мог уже не быть на мысе Эмма, пред-



приняв обратный путь. В силу этих обстоятельств Матисен решил повернуть на юг и идти в бухту Тикси. В пути на юг «Заря» пришлось идти в густом льду, но особенные трудности представились, когда пришлось выбираться под о. Столбовым на его восточную сторону.

Наконец, утром 6 сентября «Заря» вышла на чистую воду и взяла курс на мыс Борхая. 8 сентября судно стало на якорь в бухте Тикси, закончив плавание.

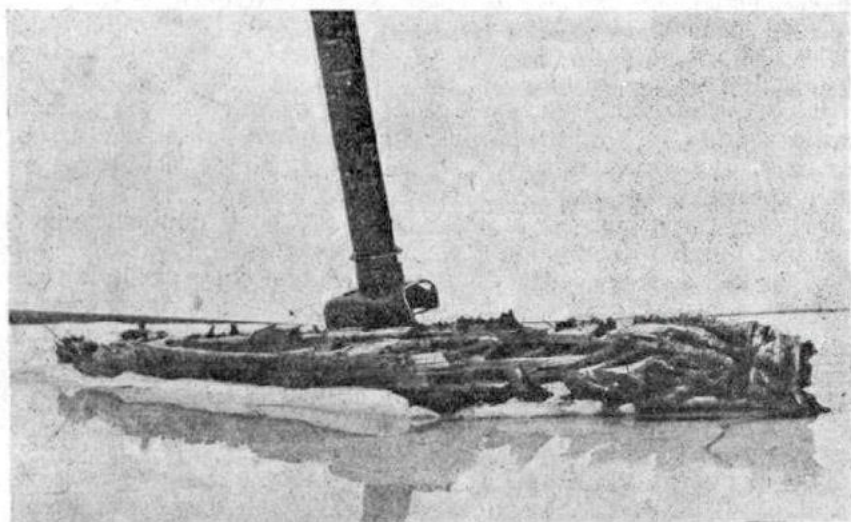


Рис. 4. Остатки яхты «Заря». (Фото А. И. Гусева.)

В дальнейшем «Заря» Академией наук была передана якутской фирме Громовой за услуги, оказанные экспедиции. Судно было разоружено, снаряжение и инвентарь постепенно вывозились в Якутск. Сама яхта была оставлена без присмотра в бухте Тикси, полузатонула

и в виде груды металла и дерева с торчащей одиноко трубой сохранилась до настоящих дней, мало напоминая прежнюю красавицу «Зарю».

Партия зоолога А.А. Бялыницкого-Бирули, которую «Заря» не смогла снять с Новой Сибири, в декабре того же 1902 г. благополучно вернулась на материк.

Судьба партии Э.В. Толля, не снятой судном с о. Беннета, оказалась трагичной. Ввиду невозвращения Толля в зиму 1902/03 г. Академией наук летом 1903 г. были организованы его поиски.

Одна из партий, возглавляемая одним из бывших участников экспедиции Толля, 22 февраля 1903 г. выехала из Ленинграда (Петербурга), 21 марта прибыла в Якутск, откуда направилась через Верхоянск в село Казачье. Тем временем в районе устьев Яны и Индигирки были закуплены 161 ездовая собака, на которых были отправлены на Новосибирские острова один из китобойных вельботов «Зари» и потребное снаряжение и продовольствие для партии.

5 июня экспедиция достигла поварни Михайлов стан, расположенной у S-й оконечности о. Котельного, где и остановилась в ожидании вскрытия моря. Из-за невозможности прокормить в течение лета всех пришедших собак, из последних 80 лучших были в двух партиях отправлены на NW-й и SO-й берега Котельного, остальные убиты стрихнином.

23 июля основная часть экспедиции из 7 человек, остававшаяся с вельботом в Михайловом стане, сделала попытку выйти в море по образовавшимся в районе стоянки большим полыньям во льду. Однако, дойдя до мыса Медвежьего, было обнаружено, что лёд за ним стоит плотно надвинутым на берег, вследствие дувших до этого времени О-х ветров.

Лишь 31 июля с переходом ветра в крепкий, до степени шторма NW лёд стал отходить от берега острова и позволил вельботу направиться вдоль южных берегов Котельного и Земли Бунге к Благовещенскому проливу. На этом переходе экспедицию сопровождали почти непрерывные густые снегопады. Береговые отмели Земли Бунге были окаймлены 8-10-метровыми валами летних торосов льда, отделявших отмершую полосу воды, через которую с большими трудностями приходилось перетаскивать лагерное снаряжение при высадках на берег.

Обогнув S-ю оконечность о. Фаддеевского, вельбот направился Благовещенским проливом, следуя его западной частью. Высадки на берег здесь оказались ещё затруднительнее, чем в районе Земли Бунге.

10 августа экспедиция достигла мыса Благовещенского, с которого усматривался мыс Высокий о. Новая Сибирь; видимая часть моря и пролив были покрыты битым льдом.

Переход к мысу Высокому представил очень большие трудности, вследствие сильных приливо-отливных течений в проливе. Туман и снег усугубляли тяжёлый переход, во время которого временами приходилось вытаскивать вельбот на стоячие льдины, чтобы избежать напора стремительно двигавшихся льдов. У мыса Высокого экспедиция встретила со своей вспомогательной партией. Пополнив запасы продовольствия, экспедиция 15 августа двинулась в море по направлению к Беннету. Двое суток вельбот шёл почти непрерывно то греблей, то под парусами. В море были встречены редкие мощные льдины, на которые экспедиция высаживалась для короткого отдыха и еды.

На вторые сутки пути при прояснившемся от тумана горизонте были усмотрены отвесно спускающиеся в море скалы о. Беннета. С приближением шлюпки к берегу ветер стих, и вельботу пришлось под вёслами пробираться среди скопления мощных льдин, возвышавшихся над водой на 6-8 м.

Найдя среди скал узкое песчаное побережье, экспедиция высадилась и приступила к поискам следов Толля и его спутников. Близ мыса Эмма

был найден керн, около которого лежала бутылка с документами и планом острова. Руководствуясь последним, была посещена построенная Толлем поварня. Найденные документы свидетельствовали о том, что Толль со спутниками 8 ноября 1902 г. покинул остров и направился на юг.

Взяв небольшую часть геологических коллекций Толля, разыскивавшая его партия 20 августа вышла с Беннета в обратный путь. Переход к Новой Сибири был сделан также приблизительно в течение двух суток, но при иных условиях, чем на пути вперёд. В море теперь было очень много льда, а погода под конец пути засвежела, хотя присутствие в море льда и не давало образоваться большой волне. Опасаясь в тумане и во льду входить в Благовещенский пролив, экспедиция направилась к мысу Вознесения, к которому прибыла 22 августа. 24 августа вельбот пришёл на стан Бирули, расположенный на о. Новая Сибирь, и здесь партия сделала трёхдневную остановку для отдыха. Двинувшись дальше 27 августа, вельбот пересёк Благовещенский пролив, употребив на это более двух суток, и 29 августа достиг о. Фаддеевского с S-й стороны Благовещенского мыса. 31 августа экспедиция, приняв на шлюпку встреченную здесь вспомогательную партию, проследовала на S. 2 сентября отмечилось густым снегопадом; в течение дня держался мороз до  $-2^{\circ}$ , море покрывалось салом и молодым льдом. С большими затруднениями вельбот прошёл о. Фаддеевский и 9 сентября прибыл к Михайлову стану о. Котельного. Здесь экспедиция остановилась и стала ожидать зимы для возвращения на материк. В последующее время море то покрывалось льдом, то последний уносило ветрами. Лишь 29 ноября экспедиции удалось двинуться в путь по ещё не вполне окрепшему льду на материк. 14 декабря путешественники прибыли в Казачье, откуда направились в Якутск и Иркутск.

В дальнейшем сведений о Толле больше получено не было. Таким образом Э.В. Толль, астроном Ф.Г. Зееберг и промышленники Василий Горохов и Николай Дяконов, видимо, погибли на переходе с Беннета на материк по движущемуся льду полярной ночью.

## Плавание военных транспортов-ледоколов «Таймыр» и «Вайгач»

Наименее изученной частью Северного морского пути являлась её восточная часть, и туда естественно было направлено всё внимание Морского ведомства, когда оно взялось за решение вопроса об эксплуатации этого пути; западный же участок был в первом приближении описан по гидрографическим работам в девяностых и девятисотых годах экспедициями А.И. Вилькицкого.

Для обследования в гидрографическом отношении восточного сектора была создана «Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана». Специально для её работ под наблюдением участников экспедиции Толля были спроектированы и выстроены два судна ледокольного типа «Таймыр» и «Вайгач», длиной в 54 м, шириной грузовой ватерлинии 11 м, водоизмещением в полном грузу в 1500 т, машиной в 1200 индикаторных сил, с запасом угля по 500 т, что обеспечило каждому из них при экономическом ходе в 8 узлов район плавания до 12000 миль.

Обводы корпуса кораблей были сделаны с таким расчётом, что судно в случае давления льдов должно было выпираться кверху. Форштевень был сделан из литой стали, срезанный — общеледокольного типа, позволявший кораблю легко взбираться на льдину, ахтерштевень позволял работу во льду на заднем ходу.

План экспедиции в основном включал производство гидрографических работ, по окончании которых, в случае благоприятных ледовых условий, корабли должны были пройти сквозным проходом Северным морским путём с востока на запад, т.е. в направлении обратном тому, как шла «Вега».

9 ноября 1909 г. оба ледокола вышли из Ленинграда (Петербурга) и направились южным путём вокруг Евразии во Владивосток, куда прибыли 3 июля 1910 г. По окончании необходимого ремонта после столь длительного перехода суда под начальством И.С. Сергеева вышли на север. Пройдя Берингов пролив, суда достигли мыса Инцова<sup>1</sup> и затем повернули обратно во Владивосток, куда прибыли 20 октября.

---

<sup>1</sup> Современное название — мыс Инчоун. — прим. OCR.

В 1911 г. экспедиция в составе тех же судов вышла из Владивостока 4 августа и 23 августа вошла в Северный Ледовитый океан. За время навигации этого года экспедицией была произведена опись побережья и промер вдоль него от Берингова пролива до устья р. Колымы, а также совершён рейс на о. Врангеля. В конце октября суда вновь вернулись во Владивосток.

В 1912 г. экспедиция продолжила свои работы, по-прежнему находясь под начальством И.С. Сергеева. 13 июня транспорты «Таймыр» (под командой Б.В. Давыдова) и «Вайгач» (под командой К.В. Ломан) вышли из Владивостока в своё северное плавание. 22 июля был пройден Берингов пролив и суда вошли в Чукотское море. Пройдя в ночь с 22 на 23 мыс Сердце-Камень, начали плавание во льдах. Форсируя льды среди подчас густых туманов, суда 29 июля достигли устья Колымы и стали на якорь у мыса Медвежьего. С 29 июля транспорты производили опись группы о-вов Медвежьих. Роли были распределены следующим образом: «Вайгач» описывал группу с севера, «Таймыр» — с юга. Оба судна встретились по окончании своих работ в заранее намеченном месте — у южной оконечности о. Крестовского.

Отсюда корабли 3 августа взяли курс на запад. На пути были встречены ледяные поля и битый лёд, которые суда проходили в обычно стоящем здесь тумане. Глубины изменялись от 9 до 15 м (от 5 до 8½ саж.). Около 15 час. пришлось стать на якорь, так как глубина уменьшилась до 7,6 м (25 фут.). Когда туман рассеялся, с марса увидели полосу берега. Выявилась невозможность описи из-за мелководья при большой осадке судов (они сидели 6,1 м). Дальше корабли в густом льду малым ходом пошли к Новосибирским островам.

5 августа всю ночь шли во льдах, которые были очень сплочены и состояли из ледяных полей и битого льда. Вначале ещё можно было пробиваться, не особенно сильно удаляясь от курса, во время обхода льдин. К 2 час., однако, уже пришлось по временам давать задние ходы, чтобы сползти со льдины, на которую судно наползало, не расколов её. Несколько раз суда застревали во льду и с большими усилиями, давая переменные ходы, высвобождались. Вода была покрыта салом, которое шуршало и звенело под форштевнем ледокола. После 2 час. ко льдам прибавился ещё густой туман. По временам сирена одного ледокола не бывала слышна на другом, несмотря на то, что оба судна находились друг от друга всего в 2 милях.

Около 10 час. льды стали значительно редеть, но погода начала све-  
жесть, и к 18 час. суда уже шли при качке, в тумане, среди отдельно пла-  
вающих льдин. К вечеру суда вновь стали склоняться к югу, так как  
начальник экспедиции решил ещё раз сделать попытку описи берегов.  
В 20 час. из-за густого тумана и большого скопления льдов ледоколы  
стали на якорь.

6 августа в 7 час. суда снялись с якоря и двинулись дальше. В 15 час.,  
дойдя до глубины около 8 м ( $4\frac{1}{2}$  саж.), они стали на якорь у устья р. Ин-  
дигирки, в 20 милях от него. Сначала предполагали здесь произвести  
промер до устья реки на моторных катерах, но от этого отказались, так  
как катера не были достаточно надёжны, чтобы обеспечить плавание,  
район которого при промере должен был быть около 60 миль. Около по-  
лудня 7 августа транспорты снялись и пошли к о. Большому Ляховскому  
раздельно, с целью вести промер двумя параллельными галсами. Пере-  
ход был довольно тяжёлый — «Вайгач» шёл в густом тумане и среди  
льдов. Несколько раз являлось сомнение — сможет ли пароход про-  
биться в таком тяжёлом льду. К мысу Шалаурова «Вайгач» подошёл 9  
августа и стал на якорь на девятиметровой (5 саж.) глубине. «Таймыр»  
вёл промер ближе к материку, отбивая вдоль берегов девятиметровый  
(5-саженный) фарватер. 11 августа суда соединились, причём сначала в  
тумане довольно долго разыскивали друг друга, хотя предварительно  
обменялись радио о том, что оба находятся у мыса Шалаурова. Берего-  
вая черта о. Большого Ляховского была загромождена битым льдом, и  
вследствие малых глубин суда стояли в расстоянии около 1,5 миль от  
берега. От мыса Шалаурова транспорты опять разделились: «Вайгач»  
пошёл для описи о-вов Ляховских, Столбового, Семёновского и Василь-  
евского, «Таймыр» — с описными работами к устью р. Лены. Местом  
встречи судов была назначена бухта Тикси.

12 августа в  $8\frac{1}{2}$  час. «Вайгач» снялся с якоря и во льдах при тумане  
пошёл в пролив Лаптева. Судно, обогнув п-ов Кигилях, направилось к о.  
Малый Ляховский, к северо-западной окраине коего прибыло в  $15\frac{1}{2}$  час.  
По пути встречались отдельные большие льдины, в общем не препят-  
ствовавшие плаванию. С полудня погода стояла превосходная, при со-  
вершенно ясном небе. Часть состава судна съехала на берег для опреде-  
ления астрономического пункта и установки на его месте знака. Вне-  
запно в 21 час. нанесло такой густой туман, что в десятке метров ничего  
не было видно. К 22 час. туман стал реже, но звёздных астрономических

наблюдений произвести всё же не удалось, так как небо оставалось закутаным серой мглой.

14 августа судно около 16 час. снялось с якоря и пошло к мысу Медвежьему на о. Котельном, но вскоре встретило такой лёд, что пробиться ему оказалось не по силам. Ледокол так заклинился среди ледяных глыб, что только на одно разворачивание на месте ему пришлось употребить 55 мин. Кроме того, малые глубины на пути к мысу Медвежьему, дошедшие до 5,8 м (19 фут.), заставили «Вайгач» свернуть на о. Столбовой, не доходя до Котельного. В этом направлении кораблю также пришлось идти во льдах, выбирая хода между большими ледяными нагромождениями и преодолевая более лёгкий лёд. По временам находил сильный туман. Глубины были встречены очень хорошие, в среднем держались около 18 м (10 саж.), но течение наблюдалось весьма сильное, со скоростью в  $1\frac{1}{8}$  мили в час. У Столбового стали на якорь в 6 час. 15 августа близ его юго-восточной оконечности. Здесь производство наблюдений преследовал такой же густой туман. Восточная и северная части острова оказались забитыми большими нагромождениями льда, южная же, где стоял ледокол, была от них совершенно чиста.

17 августа утром удалось установить знак на южной оконечности Столбового, определить астрономический пункт и магнитное склонение, после чего в 15 час. «Вайгач» снялся с якоря и пошёл с описью берегов острова.

В 19 час. ледокол стал на якорь у северной части Столбового, так как нашедший густой туман мешал производству работ. Туман был настолько густой, что берег, около которого, едва различая его, стало судно, открылся в 22 часа своими крутыми, обрывистыми скалами в каких-нибудь 360 м (200 саж.). Увидя себя в такой близости к берегу, «Вайгач» тотчас снялся с якоря и пошёл дальше на работы. Глубины у острова оказались прекрасные: они были от 18 до 26 м (от 10 до 14 саж.) недалеко от берега.

От Столбового «Вайгач» направился к о. Васильевскому, расположенному западнее, примерно, на 30 миль. На этом переходе был встречен крупный лёд, но его было немного.

18 августа из-за густого тумана, стоявшего весь день, лишь к вечеру ледокол нашёл о. Васильевский, пробродив вблизи него во льдах около суток.

19 августа в 1 час 35 мин. судно стало на якорь в 2 милях от берега, на глубине 8,2 м (27 фут.). В тумане вокруг судна двигался лёд и временами

напирал на якорный канат и борта, так что приходилось давать ход, чтобы не потерять якоря. Туман, простоявший весь день, не позволял произвести астрономических обсерваций, и «Вайгач» в полдень следующего дня снялся с якоря и пошёл с промером к о. Семёновскому. Погода стояла пасмурная; льду сначала было не особенно много. Обойдя Семёновский, «Вайгач» направился к Столбовому, чтобы привязать промерные галсы к определённом там астропункту. На этом пути к северу от Семёновского пришлось идти в густых полосах льда, состоящих из больших ледяных полей, иногда торосистых. К вечеру открылся Столбовой, от которого легли на юго-запад и пошли в бухту Тикси.

На этом переходе пришлось несколько раз пересекать большие и сильно сплочённые полосы льда.

21 августа при ясной погоде в 1½ час. вышли из последней полосы льдов и дальше шли совершенно чистым морем. На следующий день в 4½ часа «Вайгач» бросил якорь к северо-востоку от о. Бруснева в бухте Тикси и приступил к чистке котлов.

На о. Бруснева был определён астрономический пункт и построен знак.

Транспорт «Таймыр», расставшись у мыса Шалаурова с «Вайгачом», прошёл к мысу Святой Нос, где произвёл астрономические наблюдения и построил знак. Отсюда с промером он двинулся к мысу Борхая, затем к Быковскому полуострову и, наконец, 26 августа прибыл в бухту Тикси, где его уже ожидал «Вайгач».

До 28 августа ледоколы простояли в Тикси. Дальнейший путь судов был намечен так: «Таймыр» должен идти для определения астропунктов на о-вах Петра и мысе Челюскина, «Вайгачу» предлагалось сделать гидрологический разрез к северу от Челюскина. В 13 час. корабли соединённо вышли из Тикси. Море было чисто от льдов, отмечалась порядочная зыбь, дул ветер с запада. Суда, обогнув с промером дельту Лены, подошли к знаку Сагастырь и стали на якорь для производства наблюдений. В 19½ час. нашёл туман. К ночи туман несколько разошёлся, ветер и зыбь усилились.

30 августа туман совсем рассеялся, и ледоколы пошли в направлении к о-вам Петра, ведя в пути промер. С 10 час. начали встречать лёд, который постепенно усиливался. Стали появляться ледяные поля, которые заставили менять курсы, склоняться на юг и даже юго-восток. В 20 час. суда выбрались из полосы льдов и направились на юго-запад к Хатанг-



скому заливу. В 21 час ледоколы стали на якорь для производства научных наблюдений. Течение на стоянке отмечалось очень сильное:  $1\frac{1}{2}$  мили в час на ОНО. Погода была пасмурная и туманная.

31 августа стоял яркий солнечный день. Суда безуспешно пробивались к Восточному Таймыру в тяжёлых льдах. По счислению они должны были находиться у о. Преображения, но ни берега, ни острова видно не было. В 23 часа по сигналу с «Таймыра» корабли стали на якорь. На стоянке течением наносило льдины на судно, содрогая весь корпус от напора. Течение здесь отмечалось на SO со скоростью в 0,6 мили в час.

В последующие дни продолжалась безуспешная борьба судов со льдами. Наконец, 5 сентября было установлено, что лёд непроходим, и суда направились на восток. В густом тумане «Таймыр» и «Вайгач» разъединились: «Вайгач», огибая большую полосу льдов, лёг на запад, затем весь день и всю ночь шёл каналами среди торосистых полей на северо-запад. Встречаемые льды были очень мощные, многолетнего образования.

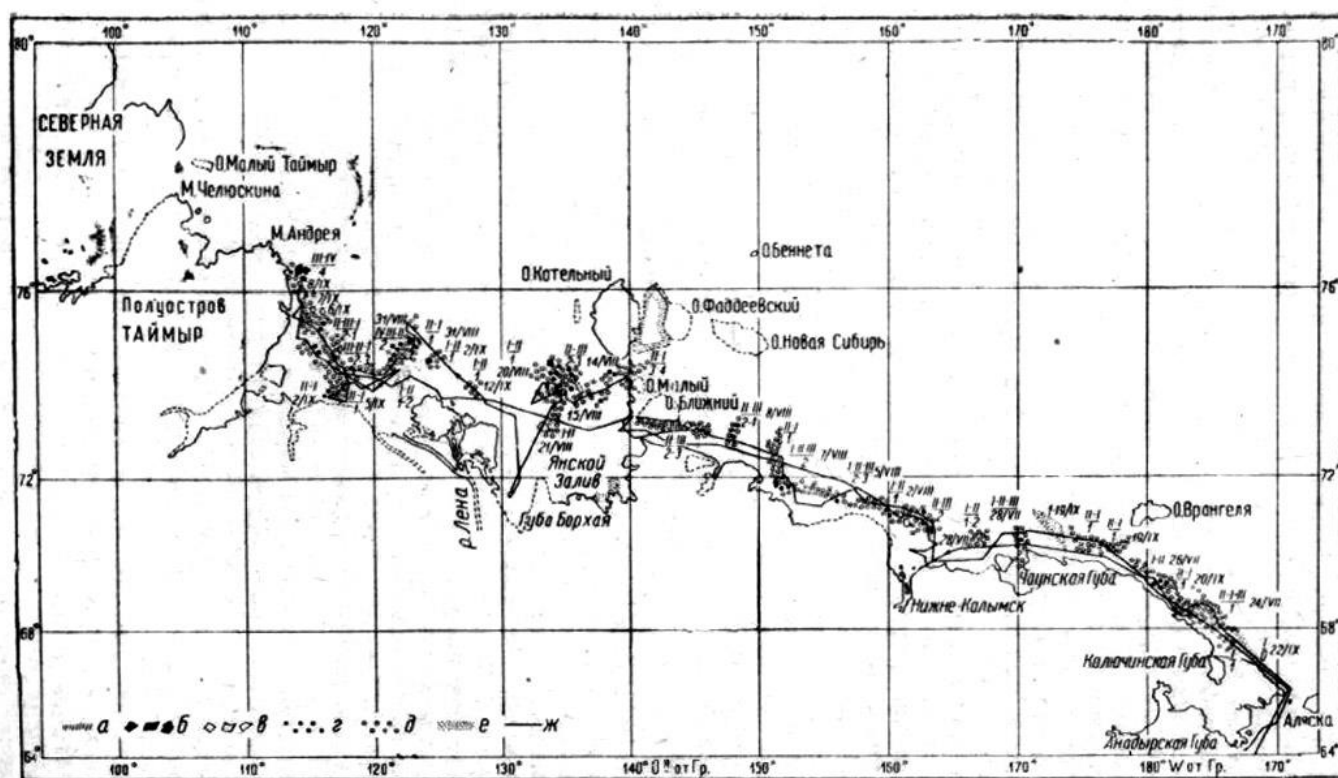


Рис. 5. Схема плавания транспортов-ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» в 1912 г.

а — зимний лёд, годовалый береговой припай; б — поля многолетнего торосистого льда; в — ледяные поля годовалого льда; г — плотный разбитый лёд; д — редкий разбитый лёд; е — новый и снежный лёд; ж — пути судов экспедиции «Таймыр» и «Вайгач»; з — мелкий раздробленный лёд; и — круглый раздробленный лёд; к — обломки полей (свыше 500 м); л — поля свыше одной мили; м — судно правит по курсу; н — судно правит до румба; о — пробивается без определенного направления; п — движения нет. Числа и месяцы обозначены по новому стилю.

6 сентября «Вайгач» продолжал путь на северо-запад. Ветер дул с северо-востока, и на судно напирал лёд. Началась снежная буря. «Вайгач»

вошёл в связь по радио с «Таймыром», который, узнав его местонахождение, пошёл на randevу к мысу Челюскин. В это время «Вайгач» проби-  
вался в очень густом льду. В 22 часа глубина моря уменьшилась до 16,5  
м (9 саж.). Продолжался ветер с туманом и морозом. Впереди судна ни-  
чего не было видно. Корабль решил стать на якорь у одной из стамух. Во  
время постановки на ледяные якоря стамуха раскололась, обдавая  
брызгами заводивших якоря людей. Судно пришвартовалось к оставав-  
шейся на мели части стамухи. Ветер с NW продолжал свежить, палубу  
занесло снегом, мимо судна проносились льдины в направлении на SO.

7 сентября в 1 час 30 мин. на «Вайгаче» лопнули швартовы, на кото-  
рых судно стояло. Пришлось переменить место. Ветер превратился в же-  
стокий шторм до 10 баллов. Мелкий лёд уносился, а большие льдины  
появлялись в облаке брызг, садились на мель (при глубине моря в 22 м).  
Вьюга приносила массу снега. Судну все время приходилось давать хода,  
чтобы увернуться от ударов плавучих льдин. К утру переменили место  
и стали за большим полем, защищавшим от напора льда. Ночью ветер  
доходил до 11 баллов (28 м в сек. по измерению), утром он доходил до  
10 баллов (24 м в сек.).

Днём туман разошёлся, и в 1,5 милях от судна открылся берег Тай-  
мырского полуострова. Затем проглянуло солнце, и удалось взять ши-  
роту, а потом долготу. Место «Вайгача» оказалось: широта 75°28' и дол-  
гота 114°. «Таймыр» получил точное место своего соплавателя и напра-  
вился к нему, встречая битый лёд при ветре в 8-9 баллов.

В 5½ час. «Вайгач» снялся с якоря, пошёл к стамухе, у которой стоял  
ночью, подобрать с неё ледяные якоря и куски перлиней, а затем напра-  
вился вдоль берега к северу. Ветер хотя и стал немного тише, но всё же  
сила его равнялась 9 баллам (20 м в сек.). Мелкий лёд унесло на восток,  
и до сумерек корабль шёл вперёд. В 22½ час. судно стало на якорь у бе-  
рега. Море было молочно-белого цвета от ледяного сала; температура  
воды -2°, воздуха -4,8° ветер 9 баллов (19 м в сек.). За день прошли 24  
мили к северу. Место стоянки: широта 75°44' и долгота 114°10'.

8 сентября обнаружилось, что на «Вайгаче» повреждён корпус с ле-  
вого борта: попадает вода в левую кормовую угольную яму. В 7½ час.  
ледокол снялся с якоря и пошёл к северу вдоль берега, в 3 милях от него  
— в расстоянии, определяемом стоянкой стамух. Ветер дул по-преж-  
нему с северо-запада, но сила его была 6 баллов (11 м в сек.). Судно про-  
шло ещё 24 мили, но принуждено было повернуть, так как глубина с 13  
м упала до 6 м. Пурга продолжалась, всё было покрыто пушистым слоем

снега, так что не было видно, где спаяны отдельные льдины, где лёд тонкий и где он вообще проходим. В воде было большое количество ледяного сала, в некоторых местах превратившегося в блинчатый лёд. «Вайгач» в ожидании подхода «Таймыра» стал на якорь.

9 сентября «Вайгач» пошёл на юг навстречу «Таймыру», около которого остановился в 9½ час. Льды отодвинулись от берега на восток, так что суда стояли на якоре на глубине 40 м (22 саж.), в то время как накануне «Вайгач», идя по кромке льда, не встречал глубин больше 13 м (7 саж.). Около 15 час. ледоколы снялись с якоря и направились в Тикси, к месту возможной зимовки, если таковая нависнет над ними. В море встречались сало, лёд и ледяные поля. Температура воздуха была -5° и шёл снег. Пройдя миль 40, суда в 22 часа стали на ночёвку. На стоянке отмечалось сильное течение на восток при северном ветре. В последующие дни суда продолжали путь во льдах.

12 сентября около 15 час. корабли вышли из полосы льдов и пошли полным ходом по совершенно чистому водному пространству, на котором свирепствовал северо-западный шторм. Качка доходила до 20° на борт.

Начальник экспедиции решил идти во Владивосток, не заходя в Тикси.

14 сентября в 8 час. суда вошли в пролив Лаптевых и продолжали идти полным ходом по чистой от льда воде. Шторм к этому времени совсем стих, температура воздуха была 1,4°, воды 0,5°.

16 сентября был пройден о. Крестовский, а затем, обойдя о-ва Медвежьи с севера, суда стали на якорь в 21 час в 25 милях от устья Колымы.

Следующие дни ледоколы продолжали свой путь на восток, лишь изредка встречая легко проходимый лёд.

23 сентября они прошли Берингов пролив, а 23 октября прибыли во Владивосток.

В течение зимы ледоколы оставались в плавании, помогая портовому ледоколу ломать лёд в бухте Золотой Рог. Это вызвало запоздание начала необходимых ремонтных работ на судах и их несвоевременный выход в полярное плавание летом 1913 г.

В 1913 г. «Таймыр» (под командой Б.А. Вилькицкого) и «Вайгач» (под командой П.А. Новопашенного) вышли из Владивостока 8 июля.

Во главе экспедиции, как и в предыдущем году, стоял И.С. Сергеев. 24 июля во время стоянки ледоколов в бухте Провидения тяжело заболел начальник экспедиции и по консилиуму врачей через несколько дней

был отправлен на попутном пароходе во Владивосток. В командование экспедицией вступил капитан «Таймыра» Б. А. Вилькицкий.

6 августа суда прошли мыс Дежнёва и вступили в Северный Ледовитый океан.

Производя разведку льдов и пополняя опись предыдущих лет, корабли раздельно прошли Чукотское море и соединились у о-вов Медвежьих, к которым «Вайгач» подошёл 12 августа, а «Таймыр» 15 августа. Отсюда путь ледоколов намечался к Таймырскому полуострову, причём «Вайгач» должен был идти, придерживаясь береговой линии, а «Таймыр» направлялся к островам Новой Сибири и Беннета, оттуда на W и затем предполагал спуститься к о. Преображения, у которого было назначено рандеву 22-25 августа.

«Таймыр», снявшись с якоря, лёг от о-вов Медвежьих на N, но уже в 23½ часа на фоне узкой яркорозовой полосы на горизонте заката увидел отдельные крупные льдины; ветер от NW постепенно крепчал.

На следующий день 17 августа судно встречало уже довольно большие полосы льда и ледяные поля до мили и более длиною. Встречалось также много плавника. Встречаемые льды корабль оставлял к востоку. Милях в 30-40 от SO-й оконечности Новой Сибири судно попало на 5,8-метровую (19-футовую) глубину, составлявшую в то время величину осадки судна носом. Весь следующий день прошёл в том, что по радиусам от места стоянки производили промеры, ища для судна выхода на глубину. 19 августа при засвежевшем до 5 баллов ветре «Таймыр», идя ощупью, ставя вешки, выбрался из окружающих отмелей и продолжал свой путь. Под вечер был усмотрен на NNW низкий берег Новой Сибири. Засвежевшим ветром лёд отнесло, и поднялось довольно сильное волнение, при котором качка судна доходила до 30° на борт. Свободный от льда путь вёл в общем на NO. Идя в этом направлении, 20 августа рано утром с корабля заметили на горизонте очертания небольшого высокого острова. Глубины, на всём пути от материка до Новой Сибири не превышавшие 14,5-16,5 м (8-9 саж.) здесь были значительно больше. По мере приближения к новооткрытому острову, получившему впоследствии название о. Вилькицкого, дно понижалось, и в 2 кабельтовых от берега, где «Таймыр» стал на якорь, глубина была около 34 м.

После экскурсии сотрудников экспедиции на остров судно обошло его с описью, а затем в 20 час. отправилось дальше к о. Беннета. Пройдя совершенно свободным от льда морем часть ночи на 21 августа, в 3 часа

с ледокола увидели несколько справа от курса и впереди этот малодоступный остров. Когда судно подошло к острову, дул свежий SO-й ветер, не позволявший сделать высадку, из-за сильного прибоя на S-м или O-м берегах, где находились коллекции, оставленные Толлем. Подойти к острову с другой стороны и послать за коллекциями береговую партию означало потерять 1-2 суток, чего не позволяло время. Вследствие этого «Таймыр» оставил попытки снять коллекции и направился от Беннета на W. Сколько можно было видеть в это туманное утро, у берегов острова совсем не было ледяного припая, и море было чисто от льда. Шёл снег, но после полудня погода прояснилась, и горизонт оказался совершенно чистым. До утра 23 августа, когда открылся берег Таймырского полуострова, судно шло всё время свободным от льда морем. Лишь 22 августа прошли мимо края полосы разбитого талого льда, которую ветром отгоняло к северо-востоку.

Путь «Таймыра» лежал в этой области, где, по наблюдениям Санникова и Толля, должна была находиться так называемая Земля Санникова. Однако с ледокола не удалось заметить никаких признаков земли, хотя видимость была хорошая и смотрели с судна напряжённо.

Подойдя к берегу Таймыра, севернее о. Преображения, корабль направился вдоль него к югу. В 17 час. 23 августа уже в виду о. Преображения был усмотрен «Вайгач», приближавшийся к месту соединения с W. Через час оба судна стали на якорь у небольшой кошки, отходящей от северного берега острова.

«Вайгач», расставшись с «Таймыром» у о-вов Медвежьих, направился к проливу Лаптева, обследовал подход к нему с востока, а затем, обогнув мыс Святой Нос, подошёл к Ванькиной губе. Вход в эту губу прикрывается двумя косами. Обследование входа шлюпочным промером не смогло быть выполнено из-за свежего ветра, и судно, простояв в ожидании улучшения погоды сутки перед входными шестиметровыми глубинами (20 фут.), в полдень 19 августа пошло дальше.

Обогнув дельту Лены чистым от льда морем, утром 21 августа с ледокола открыли берег возле р. Оленька, откуда должны были начаться описные работы. Однако малые глубины, а также оказавшийся здесь лёд не подпустили судно близко к берегу для его описи. Не имея, таким образом, возможности производить работу, «Вайгач» пошёл вдоль кромки сплочённого мелкобитого льда по направлению к бухте Нордвик.

22 августа ледокол стал на якорь у мыса Пакса в Нордвике. Здесь была сделана опись южного берега о. Бегичева, промер бухты и уничтожение девиации на судне. Во время промера значительная у входной части глубина в 20 м (77 фут.) вдруг сразу упала до 6,7 м (22 фут.), а затем судно коснулось грунта. Отойдя на глубину в 6,7 м, «Вайгач» стал на якорь и приступил к обследованию глубин шлюпочным промером. Однако, спустя полтора часа, обнаружилось, что вода спала на 0,9 м (3 фута), и ледокол стоял на мели. Вода продолжала уходить, и судно накренилось на 10°, когда отлив достиг наибольшей величины 1,8 м (6 фут.). На другой день, 23 августа, в 6 час. с полной водой «Вайгач» вышел из бухты и направился к о. Преображения, где встретился с «Таймыром».

24 августа в 6 час. суда вновь разошлись: «Таймыр» пошёл со съёмкой берега на север, «Вайгач» остался до 17 час. производить астрономические и магнитные наблюдения, а затем направился вслед «Таймыру».

25 августа «Вайгач» вошёл в бухту, названную впоследствии бухтой Марии Прончищевой, и приступили её описи. Во время промера этой большой и извилистой бухты прошли вглубь её около 15 миль; глубины с 11 м (6 саж.) при входе в глубь бухты увеличились. Однако на одном из поворотов «Вайгача» глубины с 12,8 м (7 саж.) резко упали, и судно село на подводное продолжение косы, отходившей от берега. Была полная вода, и все попытки сняться своими средствами с мели были безуспешны, так что пришлось вызвать на помощь «Таймыр». Вечером 27 августа подошёл «Таймыр», принял с «Вайгача» пресную воду и со следующей полной водой на другой день при работе машин обоих судов ледокол был снят с мели.

Дальнейший промер бухты ещё на 5 миль вглубь был продолжен моторными катерами.

28 августа в 14 час. корабли вышли из бухты и пошли: «Вайгач» к о-вам Андрея и Петра, а «Таймыр» — вдоль берега. «Вайгач», подойдя к о. Андрея, пошёл к о-вам Фаддея, а затем к о-вам Самуила («Комсомольской Правды»). Намеченные на всех этих островах астрономические наблюдения выполнить, однако, не удалось — помешали снег и туман. У о-вов Самуила («Комсомольской Правды») был встречен сплошной невзломанный лёд. NW-й ветер, снег и туман и здесь сильно затрудняли опись. Лишь в ночь на 1 сентября «Вайгачу» удалось определить астрономический пункт на северном острове Самуила («Комсомольской Правды»), где он на другой день встретился с «Таймыром».

«Таймыр» во время своего похода, находясь в районе о-вов Петра, вечером 28 августа стал встречать льды в виде обломков полей. Кораблю в работах мешал дождь, мгла и снег. 30 и 31 августа судно производило опись и промер глубоководящегося в берег залива Фаддея, но до конца залива пройти не смогло — помешали малые глубины, предельные для осадки судна, а также встреченный лёд.

Когда оба корабля 1 сентября встретились, они были в 40 милях расстояния от мыса Челюскина. Здесь они вновь разошлись — «Вайгач» пошёл вдоль берега, мимо о-вов Локвуда, «Таймыр» направился с промером мористее.

В 23 часа «Таймыр» подошёл к кромке сплошного льда и повернул вдоль неё на SW, так как находился севернее мыса Челюскина. Через несколько минут был усмотрен «Вайгач», шедший навстречу «Таймыру» вдоль той же кромки льда. Оказалось, что «Вайгач», медленно надвигаясь со съёмкой, которую мешал ему производить временами падавший снег, придя на видимость мыса Челюскина, встретил стоявший здесь у берега невзломанный лёд и пошёл вдоль кромки его на север.

Встретившись, корабли стали на ледяные якоря. Лёд, преграждавший путь на запад, был толщиной 0,9-1,2 м (3-4 фута) и тянулся на запад за горизонт.

На следующий день, 2 сентября, суда направились вдоль кромки, как казалось, невзломанного льда, которая уходила на северо-восток. Идя в обход ледяного массива, транспорты в 15 час. заметили низкую полосу земли, наполовину покрытую снегом. Лёд вплотную примыкал к усмотренной суше, часть которой уходила в О-м направлении, имея перед собой неширокий ледяной припай. Это был остров, впоследствии названный Малым Таймыром.

Открыв остров, «Вайгач» пошёл с описью части его южного берега, поскольку позволял лёд, «Таймыр» — по его восточному побережью. Всего удалось описать только 25 миль береговой черты, так как от северного конца острова тянулся опять береговой припай, кромка которого дальше уходила на NW.

В 22 часа ледоколы направились дальше на север, пробираясь около кромки среди битого льда. Дул свежий SW-й ветер, который временами бросал тучи брызг холодной воды на палубу и мостик корабля, леденил лицо и руки стоявших наверху. Шквалы ветра доходили до 8 баллов. Качка не ощущалась, так как суда шли среди густого льда, в котором приходилось выискивать каналы и полыньи, форсируя встретившиеся

ледяные перемычки. Глубины к северу от Малого Таймыра возросли до 146-165 м (80-90 саж.). Здесь впервые за плавание ледоколов были встречены настоящие айсберги, резко выделявшиеся своей высотой и ровным изломом по вертикали. Число их было около двадцати; некоторые стояли на мели.

Наступившим утром 3 сентября с судов, справа по курсу, были замечены очертания какого-то высокого берега. Когда туман поднялся, корабли, шедшие на вновь открытые берега, увидели широко раскинувшуюся, покрытую высокими горами землю. Кромка ледяного припая, около которой держались суда, упиралась в южный берег земли. Так произошло открытие «Таймыром» и «Вайгачом» архипелага островов, получившего в дальнейшем наименование Северной Земли.

На восток выступал высокий мыс (мыс Евгенова). Видневшийся далеко на запад берег был для судов недоступен из-за льда. У S-го берега открытой земли «Вайгач» остановился для определения астрономического пункта, что ему так и не удалось сделать из-за пасмурного дня.

Тем временем «Таймыр» пошёл с описью вдоль восточного берега земли, извилистая линия которого имела направление на NW. Судно шло местами среди крупных льдин, узкими проходами, но большей частью прибрежная полынья между берегом или припаем и отодвинутым SW-ми ветрами ледяным массивом была достаточно широка для прохода корабля. Кое-где виднелись полосы чистой воды, уходившие на север.

Около 19 час. ледокол прошёл мыс (позднее названный мысом Уншлихта<sup>1</sup>), за которым берег резко поворачивал на запад. Впереди, однако, сразу открылись новые возвышенности. Огромное пространство, расположенное между берегами, как тогда казалось, залива (в действительности пролива Шокальского), было заполнено льдом. У NW-го берега «Таймыр» остановился из-за темноты и стал ожидать подхода «Вайгача».

Утром 4 сентября продолжали опись до 11 час., когда стали на якорь для определения астрономического пункта (у мыса Берга), так как погода к полудню стала проясняться. На месте астропункта был установлен знак в виде столба.

---

<sup>1</sup> Северная оконечность о. Большевик была названа в честь сов. партийного деятеля С.И. Уншлихта (1879-1938). После того, как он был репрессирован, мыс переименовали в Песчаный. — прим. OCR.



В тот же день суда двинулись ещё на север. С 3 час. 5 сентября им пришлось пробираться в сильно сплочённом льду. Ещё через час лёд сплотился настолько, что сделал дальнейшее движение невозможным. Впереди не усматривалось ни одной большой полыньи, лишь прямо на Н уходила полоса чистой воды, идти которой, однако, было рискованно. Суда повернули в обратный путь. У крайнего пункта, достигнутого экспедицией, было встречено несколько айсбергов.

Пройдя без задержек к ледяному массиву у мыса Челюскина, ледоколы стали в 16 час. 6 сентября на ледяные якоря. Дул ветер с Н, который, однако, не изменил ледовой обстановки к западу. Суда перешли под S-й берег Малого Таймыра и стали здесь, высадив 8 сентября экспедиции для осмотра острова.

К северу от Малого Таймыра в 5-6 милях был обнаружен ещё один низменный остров, впоследствии названный островом Старокадомского.

10 сентября утром «Таймыр» снова пошёл к мысу Челюскина на разведку льда, лёд оказался в прежнем состоянии, несмотря на непрекращавшийся свежий ветер. Для выяснения, как далеко на запад тянется сплошной лёд, с ледокола была высажена партия, которая пешком пошла к мысу Челюскина. Здесь был из камней сооружён знак, после чего партия вернулась на судно.

С конечной точки на запад был виден простирающийся ледяной покров моря без каких-либо признаков близкой воды. 11 сентября подошёл «Вайгач» от о. Малый Таймыр, где его стало зажимать льдами, надвинувшимися под влиянием SO-го ветра.

Руководство экспедицией решило сделать попытку вскрывать препятствующий проходу на запад лёд работой обоих ледоколов рядом. В 16 час. того же дня корабли начали свою работу. Оба ледокола ударяли в лёд, откалывали и ломали крупные его куски, которые затем уносились W-м ветром в море.

На следующий день ветер сменился на обратный, разломанный лёд перестало выносить, и он оставался на месте, загромождая пробитый канал. За 20 час. непрерывной работы ледоколы продвинулись вперёд всего мили на 4-5.

13 сентября окончательно была установлена невозможность прохода на запад путём форсирования льда, и суда повернули в обратный путь на восток. На переход до кромки льда, пройденный почти в двое

суток по каналу, пробитому с таким трудом, корабли затратили при обратном движении всего полчаса.

От Таймырского полуострова транспорты пошли сначала по дуге большого круга в направлении о-вов Де-Лонга. Скоро, однако, им пришлось уклониться из-за встречных льдов к югу. Вечером 15 сентября суда опять вышли на чистую воду. Дувший SO-й ветер постепенно засвежел до 5-6 баллов и развёл волну, раскачивавшую ледоколы до 40° на борт. Ход судов уменьшился до 4 узлов. Проходя по району Земли Санникова в более северном направлении, чем раньше, её опять-таки не обнаружили.

18 сентября на рассвете был усмотрен высокий берег о. Беннета, и суда стали на якоря в широкой бухте на его северной стороне у низкого перешейка, соединяющего высокий скалистый полуостров с основным массивом острова.

С транспортов здесь были высажены две партии за геологическими коллекциями, собранными и оставленными на острове Толлем. Одной из партий коллекции удалось найти и доставить на судно. Тем временем на вершине полуострова был транспортом сооружён и установлен деревянный крест с мемориальной доской в память Толля и его спутников.

22 сентября, когда ветер несколько стих, «Таймыр» снялся с якоря и обошёл остров с описью. Далее оба ледокола пошли на восток, взяв курс на о. Врангеля. Море было чисто от льда, погода стояла переменная — то пасмурная, то ясная. Температура воздуха ночью доходила до -6°.

На следующий день с судов увидели куполовидную вершину о. Вилькицкого, покрытую снегом. Влево от курса был усмотрен о. Жаннетты из группы Де-Лонга.

Днём 23 августа суда встретили блинчатый лёд; мороз доходил до -13°. Новообразованный лёд достигал до 7,5 см (3 дюймов), спаивая отдельные годовалые льдины.

Постепенно встречаемый лёд становился более сплочённым, и продвигаться в нём судам было всё труднее. Встречались крупные обломки полей, плотно прижатые друг к другу. Дул SO-й ветер силой до 5 баллов (9 м в сек.).

Двое суток ледоколы пробивались то в сплочённом старом льду, то прорезая обширные пространства сала и блинчатого льда.

К полудню 25 сентября «Таймыр» и «Вайгач» вышли, наконец, на чистую воду, на меридиане о-вов Медвежьих, значительно южнее, чем первоначально был намечен курс.

В последующие дни температура держалась около 0°. Ледоколы уходили на восток под берегами Чукотки. 5 октября суда обогнули мыс Дежнёва и вошли в Берингово море. 25 ноября транспорты вернулись во Владивосток и вскоре стали на зимовку.

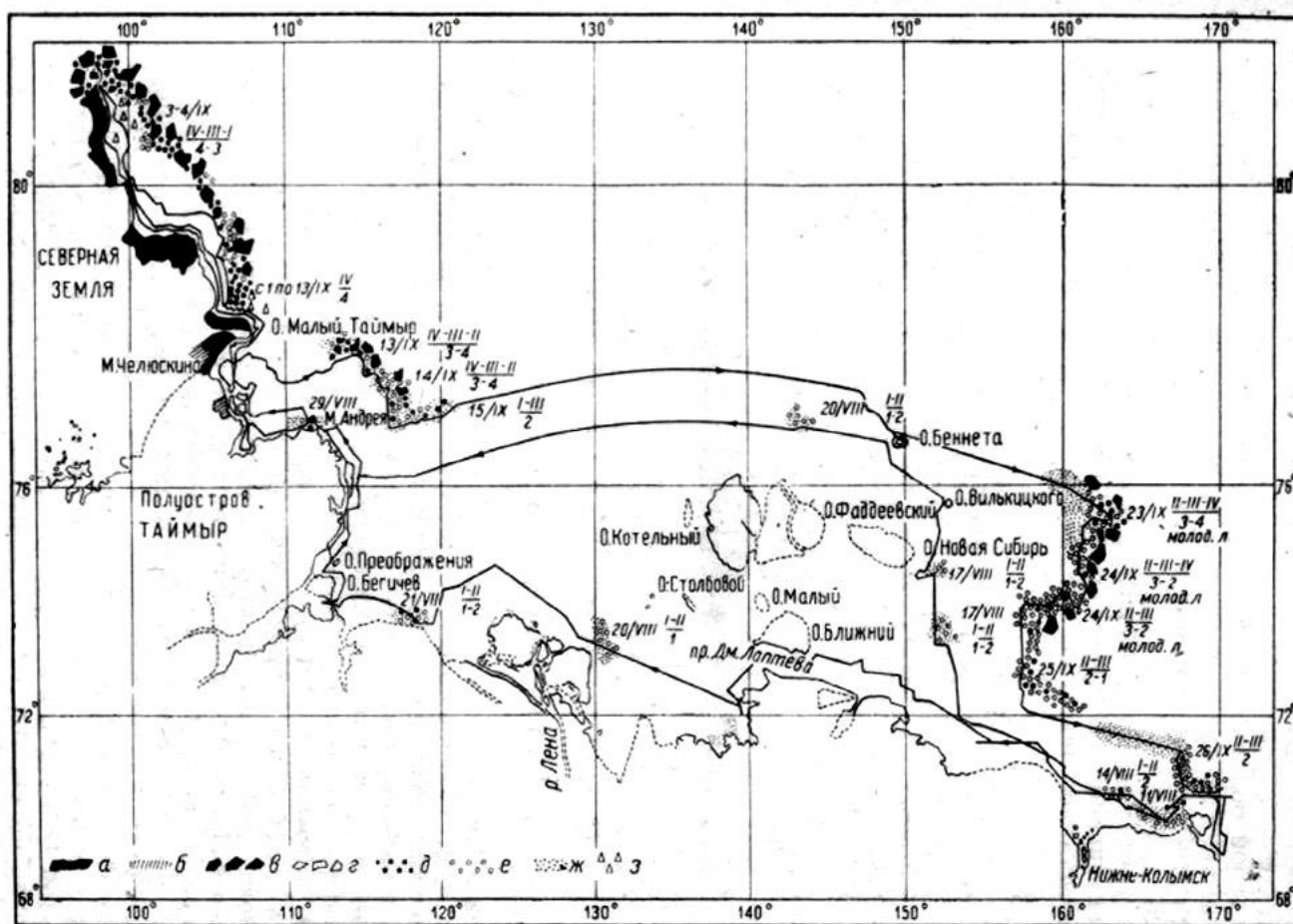


Рис. 6. Схема плавания транспортов-ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» в 1913 г.

а — невзломанный полярный лед; б — зимний лед, годовалый береговой припай; в — поля многолетнего полярного торосистого льда; г — ледяные поля годовалого льда; д — плотный разбитый лед; е — редкий разбитый лед; ж — новый и снежный лед; з — ледяные горы. I — мелкий раздробленный лед; II — крупный разбитый лед; III — обломки полей (свыше 500 м); IV — поля свыше одной мили. 1 — судно правит по курсу; 2 — судно правит до румба; 3 — пробирается без определенного направления; 4 — движения нет.

Главной задачей, поставленной перед экспедицией в навигацию следующего 1914 г., был проход ледоколов Северным Ледовитым океаном на запад, т.е. в Атлантический океан.

Гидрографические работы в этом плане должны были быть лишь сопутными, не мешающими выполнению главной цели.

7 июля 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» покинули Владивосток, как и в предыдущем году, первый под командой Б.А. Вилькицкого (он же начальник экспедиции), второй П.А. Новопашенного.

4 августа «Таймыр», зайдя в Ном на Аляске, получил известие о начавшейся мировой войне. Последующие сношения по телеграфу с Петербургом выяснили, что, несмотря на войну, экспедиция должна продолжать своё плавание согласно плану.

14 августа «Таймыр», обогнув мыс Дежнева, вступил в Северный Ледовитый океан, где уже находился «Вайгач», вышедший, несколькими днями ранее.

В Чукотском море суда сделали в первую очередь попытку подойти к о. Врангеля, чтобы оказать помощь экипажу погибшего американского экспедиционного судна «Карлук», высадившемуся на этом острове. Однако тяжёлое ледовое состояние вокруг Врангеля не позволило приблизиться ледоколам к острову.

Спустившись к Колючинской губе, ледоколы догрузились с ожидавшегося здесь транспорта «Тобол» до полного запаса угля и пресной воды, а затем направились на запад. Далее была сделана ещё одна попытка подойти к Врангелю с западной стороны, оказавшаяся также безуспешной.

На меридиане Чаунской губы ледоколы разделились: «Вайгач» пошёл к о-вам Медвежьим, «Таймыр» на север с целью пересечь пространство так называемой мифической «Земли Андреева».

«Таймыру», однако, это пространство, не посещённое ни одним судном, также не удалось пересечь. При подходе к нему льды стали сгущаться, ледокол часто начал попадать в ледяные тупики, из которых с трудом выбирался. Продвижение вперёд происходило со скоростью не более 1½-2 узлов. Удалившись от необследованного района, «Таймыр» вышел на чистую воду и направился к о. Вилькицкого. Подходя к этому острову 27 июля, ледокол встречал постоянно набегающие шквалы со снегом, иногда с градом. Температура воздуха, была -1°, а остров оказался сплошь покрытым снегом.

Тем временем «Вайгач» прошёл к Новосибирским островам, встретив на пути при проходе о-вов Медвежьих блинчатый лёд и сало. Подходя к Новосибирским островам, встреченный лёд представлял собой обломки полей с крупными торосистыми нагромождениями. 14 августа судно получило от начальника экспедиции предписание идти к о-вам Де-Лонга — Жаннете и Генриете — и произвести их опись.

На пути к о-вам Де-Лонга «Вайгач» снова встретил тяжёлый лёд, принудивший его склониться на W и SW. Здесь, между прочим, был отмечен снос ледокола течением на 30 миль к W. Вследствие невозможности из-

за льда подойти к о-вам Де-Лонга «Вайгач» прошёл к о. Вилькицкого, к северу от которого обнаружил ещё один остров, возвышенности которого, расположенные отдельно, сначала вызывали предположение о наличии двух островов. Новооткрытый остров получил название о. Жохова, в честь одного из участников плавания на «Вайгаче» (умершего впоследствии во время зимовки ледокола в 1914/15 г.). Сюда же, к новому острову, подошёл и «Таймыр», производивший опись о. Вилькицкого. На о. Жохова удалось определить астрономический пункт, а также сделать его опись. По окончании описи 27 августа транспорты вновь разделились. «Вайгач» пошёл к Таймырскому полуострову, огибая с севера Новосибирский архипелаг и производя съёмку о-вов Новая Сибирь, Фаддеевский и Котельный.

К о. Фигурина<sup>1</sup> судно не подпустили малые глубины. От Новосибирских островов «Вайгач» направился к о-вам Самуила («Комсомольской Правды»), к которым подошёл 31 августа. Этот переход был сделан по чистому от льда морю, лишь 29 августа встретила полоса битого льда, которую судно обогнуло с юга.

Погода в это время стояла пасмурная, шёл часто снег, температура воздуха всё время держалась ниже 0°.

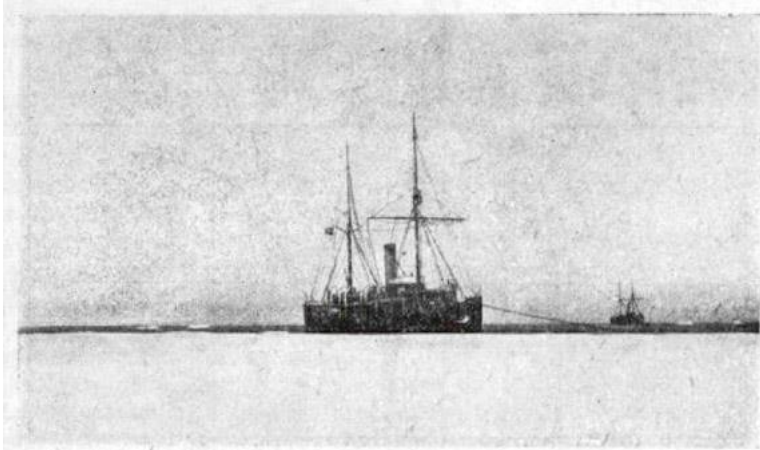


Рис. 7. Транспорты-ледоколы «Таймыр» и «Вайгач».

Между о-вами Самуила («Комсомольской Правды») и вплоть до берега материка всё пространство оказалось забитым торосистым льдом, вплотную примыкавшим к береговому припаю.

Ночь на 1 сентября «Вайгач» простоял из-за тумана и темноты на ледяном якоре. Двинув-

шись на утро дальше, ледокол следовал на запад, идя полыньями среди ледяных полей. Иногда судну приходилось пробивать перемычки между полыньями. В 21 час с корабля был усмотрен знак, поставленный «Зарёй» в 1901 г. на мысе Челюскина.

В направлении к мысу Челюскина «Таймыр» пошёл севернее «Вайгача», желая установить кромку льдов, спускающихся с севера. В 4 часа 28 августа прошли о. Беннета, оставив его к Н. Остров был значительно

<sup>1</sup> Ныне исчезнувший остров у северного побережья о. Котельный. — прим. OCR.

больше занесён снегом, чем в предыдущем году, когда экспедиция была около него 22 сентября. Лёд был в первое время перехода встречен отдельными полосами. Судно прошло несколько южнее, чем в прошлом году, с целью обнаружения Земли Санникова, но никаких её следов увидеть не удалось.

В полдень 29 августа корабль вошёл в редкий лёд, который через несколько часов оказался настолько сплочённым, что «Таймыру» с трудом удавалось через него пробираться, уходя на S и SW. Наконец ночью судно вышло в более разреженный лёд, а к утру 30 августа — на чистую воду. Весь следующий день транспорт шёл свободной от льда водой, лишь изредка пересекая отдельные его полосы, либо огибая сплочённые его массы.

31 августа «Таймыр» шёл сначала разреженным льдом и большими полыньями, но затем ему пришлось с трудом пробираться между встреченными полями и старым многолетним льдом, засыпанным снегом и спаянным молодым льдом. Стояла пасмурная погода с часто набегавшими туманами и снежными зарядами. На следующий день плавание проходило при таких же условиях.

В ночь на 2 сентября в 2 милях к югу от курса был усмотрен западный из о-вов Самуила («Комсомольской Правды»), а вслед затем и берег Таймыра. В 6 час. 2 сентября «Таймыр» стал на якорь близ знака «Зари» около ожидавшего его «Вайгача».

Днём «Вайгач» снялся с якоря и ушёл к Северной Земле, «Таймыр» же остался исправлять некоторые повреждения, обнаруженные у него в корпусе. «Вайгач» под берегом Северной Земли нашёл чистую от льда воду, но когда «Таймыр», закончив исправление повреждений, пытался направиться к нему, оказалось, что образовалась ледяная перемычка, которую ледокол одолеть не смог. Став у ледяного поля, «Таймыр» начал с ним дрейфовать на восток со скоростью около 3 узлов. Дрейф временами замедлялся, когда лёд задерживался островами или берегом. Так судно продрейфовало на восток миль 14 от мыса Челюскина. После полуночи транспорт, пользуясь передвижкой полей, начал медленно пробираться на NW и подошёл к одной перемычке шириною около 2 кабельтовых. Пробить перемычку удалось лишь к 7 час., после чего судно вышло на чистую воду, следуя которой через час встретилось с «Вайгачом».





Отходя от берега на W и на S, были встречены сплочённые ледяные поля. Вечером транспорты стали на якоря у ледяного поля, примыкавшего к береговому припаю, располагавшемуся у SW-й оконечности Северной Земли.

В последующие дни суда пытались пробиваться вперёд, но безуспешно. Тяжёлые ледяные поля плохо поддавались форсированию слабыми ледоколами. Вследствие сильных движений ледяных полей транспорты несколько раз испытывали сжатия льдами и почти всё время находились в дрейфе. Особенно сильное сжатие с крупными повреждениями корпуса (70 шпангоутов было погнуто, в 20 местах шпангоуты лопнули, погнут бортовой кильсон, сгофрировано подле бортов 9 водонепроницаемых переборок) выдержал «Таймыр» 8 сентября.

Наконец, 24 сентября окончательно выяснилась неизбежность зимовки обоих ледоколов, которые в это время находились в заливе Дика у Западного Таймыра. В первой половине августа 1915 г. суда вышли с зимовки и 16 сентября прибыли в Архангельск, будучи первыми судами, осуществившими сквозной проход Северным морским путём с востока на запад.

## **1919-1924 гг.**

### **Плавание «Мод»**

Пройти через Северный полюс на дрейфующем во льдах судне — идею Фритьофа Нансена — решил повторить норвежец Роальд Амундсен, крупнейший полярный исследователь начала XX века, поставивший ряд мировых рекордов в Арктике и Антарктике.

Судно, названное «Мод», было спущено 7 июня 1917 г. со стапеля верфи Йенсена в Аскаре.

«Мод» 16 июля 1918 г. под начальством Роальда Амундсена и под командованием Оскара Вистинга вышла из Тромсе и 25 июля достигла Югорского Шара, оказавшегося забитым льдами.

Лишь 17 августа судно смогло выйти в Карское море для своего дальнейшего пути.

Тяжёлая ледовая обстановка, ещё более осложняемая густыми туманами, сопровождала в этом море плавание «Мод». 31 августа судно при-



было на Диксон, откуда двинулось дальше 4 сентября, опять идя на северо-восток среди скоплений льда. 13 сентября судно у мыса Челюскина стало на зимовку, не имея возможности из-за льда двигаться дальше.

Во время зимовки был совершён ряд экскурсий по изучению побережья и внутренней части Таймырского полуострова и на о. Малый Таймыр.

12 сентября 1919 г. после долгих попыток, взрывов мин и пр. «Мод», наконец, получила возможность самостоятельного движения. В тот же день судно подошло к первому из о-вов Самуила («Комсомольской Правды»), но дальше было остановлено сплошным льдом. Амундсен решил остановиться в более тонком льду, который был здесь в 0,6 м (2 фут.). Этот лёд, видимо, образовался с весны. К югу от судна, особенно в направлении залива Фаддея, стоял тяжёлый мощный лёд.

Всего за день от мыса Челюскина было пройдено 36 миль. 13 сентября с места стоянки судна, под берегом Таймыра, всё время виднелась широкая полоса чистой воды, но её отделяла полоса непроходимого льда.

14 сентября свежий юго-восточный ветер несколько разрядил лёд, и «Мод» в 9½ час. смогла двинуться дальше. Молодой лёд, достигший, примерно, 10 см (4-5 дюймов) толщины, затруднял продвижение. Всё же в 3 часа судно вышло в широкую прибрежную полосу открытой воды, после которой встретило лишь несколько полос редкого льда. Выход на чистую воду оказался в районе о-вов Фаддея приблизительно в трёх милях от восточного острова группы, а дальше судно шло всё время в виду берегов при дожде и мглистой погоде. Дул лёгкий SSO-й ветер, температура воздуха была +2°, а ход корабля 7 узлов.

15 сентября оказалось, что какое-то течение восточных румбов сильно, миль на 20, подало вперёд судно. К утру «Мод» подошла к о-вам Петра, мористее которых располагался непроходимый лёд. Пролив между островами и материком был закрыт слоем молодого льда, который «Мод» всё-таки успешно одолела. Проход пролива, однако, был нелёгок из-за глубин. В одном месте оказалась глубина в 5,75 м, т.е. под килем судна оставалось не более 0,3 м (1 фут).

Пройдя острова, «Мод» опять встретила широкую прибрежную полосу чистой воды. В своём дальнейшем пути корабль придерживался берега, идя в полумиле от него. Снега на берегу не было видно, за ис-

ключением небольшого количества на самых высоких горных вершинах, расположенных в некотором расстоянии от более низкого, но поразительно красивого побережья.

Как и у мыса Челюскина, встретились моржи, на которых охотились члены экспедиции.

По мере движения вперёд лёд позволил удаляться всё больше и больше от берега, и в 21 час «Мод» шла в 8 милях от него. На большом пространстве воды появилось волнение, и судно начало покачиваться.

В ночь на 16 сентября «Мод» встретила лёд и принуждена была отклониться от курса. Когда рассвело, оказалось, что судно попало в ледяной мешок — бухту, из которой ему пришлось выбираться. Это был старый мощный типично полярный лёд, впервые встреченный экспедицией.

Почти до полудня этого дня корабль шёл без особых затруднений редким льдом. В 11 час. вышли уже на совершенно чистую воду и взяли направление на пролив Дм. Лаптева.

Пополудни отмечались лишь отдельные льдины, принесённые, вероятно, дующим слабым северо-восточным ветром. В воде в этот день были встречены несколько брёвен плавника. К вечеру температуры воздуха и воды оказались одинаковыми 0,3°. «Мод» в это время находилась на меридиане западной протоки устья Лены.

17 сентября почти весь день «Мод» шла чистой водой и лишь изредка встречала ледяные поля. Попадались отдельные брёвна плавника. Ночь наступила дождливая, с плохой видимостью, льдом и меняющимися глубинами.

18 сентября плавание продолжалось среди значительных скоплений льда. Влияние Лены сказывалось мало — казалось бы, могучая река должна была очистить от льда пространство моря на много миль кругом.

В 12½ час. заметили о. Столбовой. Счислимое место судна совпало с обсервацией. Курс судна отсюда был взят на пролив Дм. Лаптева. Погода к вечеру стала лучше, чем в предыдущий день, хотя и несколько мглистая, но всё же с достаточной видимостью. Изредка встречался разреженный лёд, который к северу, видимо, был уплотнён, и можно было вывести заключение, что в данном году вряд ли возможно было пройти на север подобно тому, как сделал «Фрам» в 1893 г.

19 сентября ночью «Мод» вошла в пролив Дм. Лаптева, но оба берега были усмотрены лишь перед полуднем. Несмотря на неблагоприятную

погоду, снег и туман, удалось взять ряд высот солнца. Стоит отметить, что опять обсервованное место судна совпало со счислимым. «Мод» в это время находилась, примерно, в 10 милях от о. Большого Ляховского. В полдень, когда ещё прояснило, с судна было усмотрено, что оно подошло к острову ближе, чем предполагали, и вследствие этого глубина уменьшилась до 7,3 м (4 саж.). Пришлось отвести курс в сторону от берега, и глубина сразу увеличилась до 9,1 м (5 саж.). В проливе было встречено много льда, но затем пройдя его и вступив в Восточносибирское море, судно шло совершенно чистой водой. Задул свежий южный ветер, и Амундсен решил попытаться пройти возможно более северными курсами. Переход этот очень мелководной частью Восточносибирского моря, с глубинами от 7,3 до 9,1 м (от 4 до 5 саж.), оказался для «Мод» нелёгким и проходил при довольно сильном волнении. К 22 час. судно вышло на глубину 14,6 м (8 саж.) и, идя хорошим ходом, смогло взять курс на север.

20 сентября на широте около 75° бег «Мод» был остановлен кромкой сплошного льда. Был опущен на дно лот с целью узнать о направлении дрейфа льда. Дул северный ветер. До полудня лот указал на дрейф льда к югу. Выяснив направление дрейфа, судно взяло курс на SO к Медвежьим островам, где Амундсен предполагал подыскать удобное место для зимовки «Мод», не находя возможным в этом году вступать в полярный дрейф. Повернув в 9½ час. на SO, экспедиция весь день шла вдоль кромки льда. Ночью корабль попал было в тяжёлый лёд, но благополучно из него выбрался.

21 сентября была встречена опять полоса сплочённого льда. В полдень судно вышло в широкую прибрежную полынью чистой воды, идя по очень неровным глубинам. Вечером корабль наткнулся на малые глубины, от которых пришлось уклониться к северу. После поворота на север глубины, державшиеся на 7,5 м, стали быстро увеличиваться.

22 сентября лёд встречался довольно разреженный. В 9 час. с судна увидели о. Крестовский, западный из группы о-вов Медвежьих. Счислимое место «Мод» вполне совпало с действительным местонахождением судна. Пройдя острова против устья р. Колымы, экспедиция вышла на чистую воду.

Пройдя на следующий день к о. Айону, «Мод» остановилась здесь на свою вторую зимовку.

7 июля следующего, 1920 г. «Мод», освободившись от зимних ледяных оков, стала медленно среди льда пробираться на восток. 21 июля

был пройден Берингов пролив, и экспедиция направилась в Ном на Аляске.

В этом же году «Мод» вышла вновь в Чукотское море, но была остановлена у мыса Сердце-Камень 27 августа непроходимым льдом и должна была стать на третью свою зимовку, которая продолжалась до 1 июля 1921 г.

В этом плавании, также как и в последующих, Роальд Амундсен не принимал непосредственного участия, и экспедиция проходила под командой капитана «Мод» Оскара Вистинга.

После этой зимовки судно ушло через Берингов пролив в порт Сиэтль, куда прибыло 30 августа и стало там на ремонт.

3 июля 1922 г. экспедиция на «Мод» вышла из Сиэтля. 8 августа судно вмёрзло в лёд. северо-восточнее о. Геральда и начало свой полярный дрейф. В полярном дрейфе «Мод» провела две зимовки — с 1922 на 1923 г. и с 1923 на 1924 г., — производя многообразные научные исследования режима Полярного бассейна.

В конце июня и начале июля 1924 г. вокруг вмёрзшего судна стали проявляться признаки вскрытия. На судне приступили к опробованию моторного двигателя и другим судовым работам.

6 июля пространство чистой воды вокруг «Мод» настолько увеличилось, что она получила возможность под парусами при свежем NW двинуться по полыньям к югу. В полдень лёд сомкнулся, но опять разошёлся к 13 час., и судно продолжало свой путь к югу небольшими полыньями. Целый день стоял туман, из-за которого трудно было судить, можно ли достигнуть большой полыни на западе, которую ранее видела экспедиция. 8 июля был поставлен на место гребной винт, и корабль мог теперь идти под мотором по извилистому пути среди льдин. Вначале маневрированию сильно мешала одна примёрзшая к борту льдина, от которой не могли избавиться, несмотря на удары с полного хода этим бортом о ледяные перемычки. Наконец, часа через два, когда уже потеряли надежду избавиться от льдины силой ударов, льдина сама тихо соскользнула и всплыла за кормой судна. Стоял прекрасный вечер, безмятежный, но пасмурный, так что освещение не давало возможности отличить воду от льда — серый летний лёд и тихая без ряби вода сливались в одно целое. К югу, впрочем, можно было различить сплошной лёд. Становилось ясным, что судну не удастся достигнуть северного берега о. Фаддеевского. На севере всё указывало на присутствие больших

пространств воды, но идти туда теперь не входило в намерения экспедиции, которая стремилась выбраться из плавучих льдов. Попробовали взять курс на запад, с тем чтобы обогнуть Новосибирские острова, но и в этом направлении проходов не оказалось. Через 4½ часа хода машину пришлось застопорить и пришвартоваться к льдине. На следующий день лёд опять сомкнулся вокруг судна, и оно оказалось пленённым ещё на ряд дней.

12 июля выдался редкий солнечный летний день. Когда рассеялся туман, с судна увидели северный мыс Фаддеевского, который был в расстоянии около 20 км. Была видна слегка волнистая поверхность земли, обрывавшаяся к морю уступами, изрезанными оврагами. Там, где находилась «Мод», глубина моря равнялась всего 20 м. Как впоследствии выяснилось, под берегом в этой части о. Фаддеевского глубина довольно значительная, но глубины, не превышающие 20 м, тянутся на большом расстоянии от берега. Виднелся ряд мощных стамух, сидящих на этих двадцатиметровых глубинах на мели.

Лёд находился почти всё время в сильном движении, главным образом под влиянием приливо-отливных течений. Скорость его движения при благоприятном ветре порою доходила до 2,5 км в час.

В течение второй половины июля лёд с затёртой «Мод» дрейфовал на запад, и 31 июля судно оказалось на широте 75°30' и долготе 138°4' восточной, т.е. к северу от о. Котельного.

В первых числах августа подул южный ветер, который постепенно перешёл сначала в юго-западный, а потом в западный, вследствие чего дрейф судна описал широкую дугу, и оно оказалось отнесённым к тому месту, где месяц тому назад прошло 20 миль под мотором.

7 августа вокруг судна образовался целый ряд полыней, в особенности в направлении на SSW и SSO. К югу, в 5 милях от «Мод», также имелась полынья, до которой добраться, однако, мешал сплочённый лёд. Место судна в этот день было: широта 76°33' и долгота 142°37'.

9 августа утром льды несколько разошлись, и в 9 час. судно опять стало пробиваться к ближайшей полынье, расположенной в 3 милях. На помощь пришёл задувший свежий NW, который относил откалываемые кораблём льдины. Пробиваясь от одной полыньи к другой, тараня лёд, давая задний ход и снова тараня, проталкиваясь вперёд изо всех сил, «Мод», наконец, в половине одиннадцатого пробила последнюю ледяную перемычку и вышла в широкую полынью. Последняя вела к югу, к

о. Фаддеевскому. В 13 час. впереди открылся мыс Нерпичий на Фаддеевском, и судно пошло по береговой полынье к востоку. Полынья, по которой шли, становилась всё уже и уже и в конце концов «Мод» должна была пришвартоваться, примерно, в 3 милях от берега, на глубине 11 м у входа в Благовещенский пролив. Пройти последним проливом, однако, оказалось невозможным, так как в нём стоял сплошной стеной лёд. Вызывало также сомнение — сможет ли «Мод» со своей осадкой 4,6 м (15 фут.) пройти им. В северной части пролива имеется глубокая ложбина, и судно в течение долгого времени находило глубину в 35 м. Дальше в глубь пролива, однако, были видны целые гряды стамух, что указывало на гораздо меньшие глубины. Когда «Мод» стала приближаться к одной из стамух, глубина сразу уменьшилась до 7 м.

В последующие двое суток лёд вплотную подошёл к берегам о. Фаддеевского, впереди же, в Благовещенском проливе, он по-прежнему стоял сплошной массой, и судно, таким образом, оказалось взаперти.

13 августа лёд снова отодвинулся от берегов о. Фаддеевского, открыв тот путь, которым пришло судно. Вистинг воспользовался этим случаем, повернул обратно и решил попытаться обойти с севера о-ва Фаддеевский и Котельный.

Дул южный ветер, солнце сверкало и было тепло. Лёд южным ветром быстро относил, но у мыса Нерпичьего судну всё же пришлось остановиться, так как здесь лёд плотным кольцом примыкал к берегу. К вечеру лёд отжало от берега, и «Мод» смогла обогнуть северный мыс о. Фаддеевского. За мысом был встречен битый лёд. Накрывший в это время туман заставил судно вновь стать на якорь в 2 часа. Здесь «Мод» из-за упорно державшегося тумана пришлось простоять больше суток. Лёд за это время сильно поредел, но туман стоял сплошной стеной, так что нечего было и думать идти дальше, не рискуя застрять во льду.

Утром 15 августа прояснило и оказалось, что самая северная оконечность о. Фаддеевского — мыс Бережных — находилась приблизительно в 6 милях от судна на SW. «Мод», снявшись с якоря, легла курсом на NW. Вскоре был усмотрен о. Фигурина, который судно миновало в расстоянии 7 миль, при глубинах 11-12 м. Пройдя о. Фигурина, «Мод» изменила курс на западный, чтобы обогнуть северный мыс о. Котельного на достаточно значительном расстоянии. За поворотом был встречен целый ряд стамух, хотя море и казалось очень глубоким. Но это впечатление было ошибочным, — бросив лот, получили глубину всего в 6 м, да и цвет воды резко изменился.

Судно отвело курс от берега, пока не вышло на пятнадцатиметровые глубины, по которым опять повернуло на запад. Здесь стало встречаться всё больше и больше льда, опять накрыл туман, и «Мод» пришлось ошвартоваться к льдине и ждать. На стоянке отмечались стремительные, видимо, приливо-отливные течения, наваливавшие льдины одна на другую.

16 августа все сутки стоял сплошной туман, и корабль оставался на том же месте.

17 августа наступила резкая перемена в погоде. Ветер, дувший до этого с ONO, перешёл на S, и туман поредел. Судно со всех сторон казалось окружённым льдом. По последующим наблюдениям с марса выяснилось, что большие полыньи тянутся к о. Котельному и добраться до них не представит особых затруднений. «Мод» тотчас стала двигаться на юг вдоль берегов Котельного в расстоянии от него на 5-6 миль, при глубине около 20 м, направляясь к проливу Заря, отделяющему Котельный от о. Бельковского. Пролив Заря, когда к нему подошли, оказался забитым льдом, вследствие чего пришлось изменить курс на западный и огибать о. Бельковский.

К вечеру 17 августа с SO налетели шквалы с дождём и снегом, а рано утром 18 августа начался туман, заставивший судно остановиться и прождать несколько часов.

К полудню 18 августа туман несколько рассеялся, судно оказалось на чистой воде. Был взят курс на о. Столбовой, который и обогнули с севера в ночь на 19 августа.

В 5½ час. 19 августа был открыт мыс Кигилях на о. Большом Ляховском, а в 14 час. судно уже находилось у входа в пролив Лаптева. На пути от Столбового к Большому Ляховскому «Мод» встретила много льда, состоявшего из больших плоских льдин, ещё не подвергавшихся напору. Лёд лежал широкими полосами, с извилистыми проходами, по которым и пробиралось судно. Этот лёд был крепок, как образовавшийся от замерзания пресной воды.

Пролив Лаптева был совсем свободен от льда, погода во вторую половину дня 19 августа выдалась солнечная, ясная, и «Мод» беспрепятственно продвигалась вперёд вдоль берега о. Большой Ляховский.

Пройдя пролив Лаптева, судно, опасаясь отмелых берегов материка, пошло прямо на восток. Однако вскоре был встречен лёд, вынудивший корабль направить путь ближе к берегу. Снова появился туман. После

полудня 20 августа пришлось пришвартоваться к льдине и ожидать пока прояснит.

Целых шесть последующих дней — с 21 по 26 августа — потребовалось «Мод», для того чтобы достигнуть о-вов Медвежьих. Судно принуждено было плыть как можно ближе к берегу. Береговые отмели здесь широки. Пробираясь 24 августа сквозь густой лёд в 40 км от берега, имели глубину всего 7 м. Лёд повсюду наблюдался очень плотный, хотя и был битый. Только лишь когда подул ветер с материка, лёд несколько разрежился, и судно могло продолжать путь. Утром 26 августа, пробираясь среди льдин, при сильном снегопаде, «Мод» добралась до о-вов Медвежьих.

Выйдя отсюда по чистой воде на восток, судно, однако, у мыса Баранова встретило тяжёлые льды, в которых оказалось затёртым на 4 суток. Освободившись выходом под берег, «Мод» ещё пыталась пробраться на восток, но безрезультатно. Убедившись, что в этом году пройти в Берингов пролив не удастся, Вистинг 5 сентября стал на зимовку у о. Четырёхстолбового группы Медвежьих островов.

13 июля следующего, 1925 г. лёд около судна вскрылся, и оно двинулось с зимовки и 10 августа прошло Берингов пролив, окончив свои многолетние плавания в Северном Ледовитом океане.

Научные материалы, собранные во время этих плаваний, сильно обогатили наши знания о режиме вод Полярного бассейна и его окраинных морей.

Следует ещё отметить, что в рассматриваемый период, в 1921 г., из Оленёкской протоки дельты р. Лены в устье р. Оленёк и обратно совершил рейс речной пароход «Сынок» Усть-Ленской гидрографической экспедиции под начальством Н.И. Евгенова. «Сынок» под командой Ф.К. Шрека вышел из Оленёкской протоки 29 июля в море, но в тот же день вернулся обратно, не найдя подхода к Оленьку. 31 июля судно снова вышло в море и 2 августа после долгих блужданий среди окружающих устье Оленёка отмелей при засвежившем с NW ветре вошло в реку. Обратный переход в Лену «Сынок» сделал с 7 на 8 августа.

### **III. ПЕРИОД ЭКСПЕДИЦИОННО-ГРУЗОВЫХ ПЛАВАНИЙ**

Плавания, совершённые судами в предыдущем периоде, как мы видели, имели исключительно научно-исследовательские цели. Интенсивное развитие производительных сил Якутской АССР, начавшееся



вскоре после окончания гражданской войны, поставило реально вопрос об использовании омывающих республику морей как новых путей для грузового транспорта. Решение этой проблемы было намечено провести, с одной стороны, путём организации малого каботажного между населёнными пунктами побережья, с другой стороны, продлением до устья р. Лены рейсов морских грузовых пароходов, с 1911 г. совершавшихся из Владивостока в устье р. Колымы. Одновременно с развитием грузовых транспортных операций было предположено усиление научно-исследовательской работы по изучению условий плавания. Выполнению указанных задач мешало отсутствие как судов для каботажного, так и недостаток морских пароходов в Дальневосточной конторе Совторгфлота. В результате отстало развитие транспортных операций от народнохозяйственной жизни развивающейся Якутской республики.

Однако в 1932 г. проходом в одну навигацию всего Северного морского пути ледокольного парохода «Сибиряков» выявилась новая возможность решения транспортного вопроса для Якутии — путь в неё с запада, непосредственно из индустриальных районов Союза. Поход «Сибирякова» явился рубежом к следующему этапу развития мореплавания в рассматриваемых морях — этапу развёрнутого грузового плавания.

## **1926 г.**

### **Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда»**

В 1926 г. состоялось первое плавание советского судна с грузом в море Лаптевых и западной части Восточносибирского моря. Плавание было совершено из устья р. Колымы в бухту Тикси шхуной «Полярная Звезда» под командой И.А. Королькова.

«Полярная Звезда», построенная из аррагонской сосны с дубовой ледяной обшивкой, имеет длину 26,5 м, ширину 6,1 м, осадку без груза 2,44 м, в грузу 3,05 м, полезную грузоподъёмность 55 т, керосиновый мотор 75 сил и парусное вооружение. Судно построено в США, участвовало в качестве вспомогательного корабля в экспедиции Стефанссона, а затем неоднократно совершало рейсы из Аляски в Колыму для скупки пушнины. Во время одной из зимовок весенним ледоходом судно было выперто на берег, повреждено и брошено американцами. Колымчане

судно подремонтировали, спустили на воду, и оно стало работать по перевозке грузов с мыса Баранова в Нижнеколымск.

В навигацию 1926 г. «Полярная Звезда» по заданию Якутторга была направлена с грузом в 41 т (2500 пудов) в устье Индигирки, а оттуда, если условия плавания окажутся благоприятными, она должна была следовать дальше в Лену.

Судно 25 августа вышло из устья Колымы в море, но вскоре должно было стать на якорь из-за усилившегося западного ветра и необходимости замены компаса, оказавшегося неисправным. На следующий день утром шхуна снялась с якоря и направилась к о-вам Медвежьим. Ветер дул с W силой в 5-6 баллов, и при состоянии моря в 4 балла судно испытывало бортовую и килевую качку.

27 августа судно прошло в расстоянии 3 миль о. Крестовский и направилось на запад вдоль материкового берега, в 5 милях от него. Ветер затиш, погода стояла ясная, и в море держалась лишь небольшая зыбь. Шхуна шла всё время с промером ручным лотом, так как на карте по району следования судна глубины отсутствовали. До устья Индигирки были встречены лишь отдельно плавающие льдины и кое-где стоящие под берегом стамухи.

При подходе к устью Индигирки, находясь по счислению от берега в 10-12 милях, шхуна, имея осадку 3,2 м (10,5 фут.), села на мель, с которой снялась лишь после двухчасовой работы машиной и завозом якоря.

Снявшись с мели, шхуна направилась к западному рукаву устья, протоке Средней. Низменный берег был виден лишь из бочки на мачте. Подойдя по счислению к протоке Средней до глубины в 3,7 м (12 фут.), судно не решилось из-за мелководья следовать дальше в реку, а направилось к губе Гусиной. Однако, не доходя 20 миль до губы, шхуна наткнулась на глубины в 4,3 м (14 фут.), и капитан принял решение идти дальше прямо в Лену.

Пройдя от Гусиной около 50 миль, судно начало встречать сперва редкий мелкобитый лёд, дальше постепенно сгущавшийся. Задувший NO вскоре засвежел до 6 баллов, развёл волнение, которое перестало ощущаться судном только лишь когда оно зашло в более густые льды. Последние по мере движения шхуны на запад становились крупнее, и судно должно было среди них лавировать, а иногда стопорить машину и давать малый ход. Ветер тем временем отошёл к востоку и наносил туман. При входе в пролив Санникова шхуне пришлось пробиваться во

льду с большим трудом. На отмелях местах были видны огромные ледяные нагромождения.

Наконец, утром 2 сентября судно вышло на чистую воду в видимости о. Малого Ляховского и больше льда не встречало.

Через некоторое время в тумане открылся один из мысов северной части о. Столбовую, о-вов же Семёновского и Васильевского с судна усмотрено не было. На этом переходе на шхуне произошло отравление почти всего экипажа парами бензина, обошедшееся, однако, без смертельных случаев благодаря своевременно принятым мерам.

3 сентября с рассветом попутный для шхуны НО-й шторм стал стихать. Вскоре открылись берега островов дельты Лены, подойдя ближе к которым судно стало на якорь для отдыха экипажа и пополнения запаса дров.

5 сентября «Полярная Звезда» снялась с якоря и пошла в направлении на мыс Борхая. На этом переходе ей снова пришлось перенести шторм теперь с запада, который она выдержала, идя под парусами в бейдевинд. 7 сентября шторм стал затихать, и судно, идя под мотором, открыло мыс Борхая. Пройдя мыс в расстоянии 2 миль, «Полярная Звезда» легла на курс к Быкову мысу, которого достигла на следующий день. Простояв ночь в 7 милях от берега на якорю, шхуна 9 сентября направилась в бухту Тикси, в которую вошла 10 сентября, а затем стала здесь на зимовку.

## 1927 г.

В 1927 г. был совершён первый грузовой рейс парохода из Владивостока в бухту Тикси.

Идея ежегодной заброски на Лену грузов с востока Северным морским путём не нова и зародилась вскоре после открытия в 1911 г. колымских рейсов. Однако торгово-промышленные якутские круги, её выдвигавшие, сами были весьма инертны, боялись риска в новом предприятии и подавали ничтожные заявки на перевозку, которые совершенно не обеспечивали какой-либо рентабельности рейса и даже вообще отрицали смысл в его проведении.

Это определялось, конечно, тем, что огромные транспортные расходы по провозу товаров железной дорогой, гужем и сплавом по мелководью верхней Лены самим торговцам ущерба, не доставляли — они их

с лихвой перекладывали на потребителей, морской же путь на его первых порах естественно был менее надёжен в смысле сроков доставки товаров, чем старая испытанная южная дорога. После революции эти препятствия отпали, и идея морского грузового пути была осуществлена, когда пропускная способность южного пути перестала обеспечивать рост потребления товаров.

Первый грузовой рейс, выполненный пароходом «Колыма» под командой П.Г. Миловзорова, оказался осуществлённым в благоприятный в ледовом отношении год, и приход судна в Тикси 5 августа явился неожиданностью по своему столь раннему времени.

Кроме «Колымы», в этом году совершали плавание из Тикси к Новосибирским островам шхуна «Полярная Звезда» и моторный бот «Пионер», ходивший из устья Колымы в Индигирку.

### **Плавание парохода «Колыма»**

Пароход «Колыма» под командой капитана П.Г. Миловзорова 21 июня вышел из Владивостока для выполнения рейса в бухту Тикси, имея на борту груз для р. Лены (415 т), два гидроплана воздушной экспедиции Г.Д. Красинского и несколько пассажиров. Зайдя в Хакодате и Петропавловск, судно проследовало к Берингову проливу и 10 июля стало на якорь у сел. Уэлен. В тот же день «Колыма» двинулась дальше, войдя у мыса Сердце-Камень во льды. Судно шло, придерживаясь береговых разводий. У мыса Северного (ныне Отто Шмидта) воздушная экспедиция совершила полёт на о. Врангеля.

У мыса Баранова 21 июля «Колыма» вышла на чистую воду. Пройдя к устью р. Колымы, где была сделана кратковременная остановка, пароход в полдень взял курс на о. Четырёхстолбовой. До 17 час. судно шло чистой водой, затем стали встречаться отдельные скопления льда. Определившись в 17 час. 15 мин. по пеленгам о-вов Четырёхстолбового и Лысова, судно до 19 час. определяло девиацию компасов. Окончив определение девиации, взяли курс к о. Крестовскому. В 21 час NW-й ветер усилился до 5-6 баллов. Горизонт закрыло туманом, чаще стали встречаться отдельные льдины, а иногда и густо сплочённые полосы сравнительно лёгкого льда, сильно загрязнённого илом.

Опасаясь внезапного напора льдов среди густого тумана, «Колыма» направилась под юго-восточную сторону о. Крестовского.

В 23½ часа, пройдя ряд полос загрязнённого илом льда, пароход вышел на чистую воду и в расстоянии одной мили от юго-восточной оконечности острова стал на якорь. Ветер к 22 час. усилился до 7-8 баллов, но затем быстро к полуночи уменьшился до 4-5 баллов. На следующий день до 20 час. судно простояло на якоре, отстаиваясь от вновь усилившегося NW-го ветра при пасмурной и временами туманной погоде. За время стоянки наблюдалось быстрое движение по ветру льдов, скапливавшихся в районе группы островов. К 20 час. горизонт разъяснило, ветер затих до 2-3 баллов. «Колыма» немедленно снялась с якоря и двинулась для обследования состояния льдов к северу от группы о-вов Медвежьих. Почти сразу же от места стоянки пришлось войти в разреженные льды, которые по мере движения к северу становились сплочённые, и среди них стали попадаться поля с вмёрзшими крупными многолетними льдинами. С 22 час. мелкобитый лёд почти совершенно исчез, на горизонте были видны громадные ледяные поля с узкими прогалинами чистой воды.

В 23½ часа, отойдя от Медвежьих островов около 16-17 миль, пароход упёрся в непроходимый для него лёд. С мачты было видно, что этот сплочённый, непроходимый и неразорванный лёд тянется за видимость горизонта, начиная от северо-запада через запад к югу; на севере и северо-востоке лёд был виден отдельными большими площадями с узкими прогалинами между ними. Такое состояние льда отклонило мысль следовать к проливу Лаптева кратчайшим направлением. Около полуночи пароход повернул обратно, чтобы выбраться через пролив между берегом и о. Крестовским в прибрежную полосу и оттуда уже пробиваться к проливу Лаптева. 23 июля, двигаясь обратным направлением, судно до 3 час. имело очень сложную лавировку во льдах. С 3 час. пароход пошёл разреженными льдами, позволявшими временами давать полный ход, а в 3½ часа пройти место недавней стоянки у о. Крестовского. Обогнув южную оконечность острова в расстоянии 3 миль, в 4 часа судно вышло на линию нанесённых на карту глубин, расположенную параллельно берегу в расстоянии от него 12-15 миль.

На этом пути льды, бывшие сначала разреженными, к 6½ час. сильно сплотились и заставили «Колыму» склониться ближе к берегу, где располагалась полоса сравнительно редкого льда. Этой полосой судно шло до 8½ час., когда встретило дальше непроходимый лёд. С мачты усматривалось, что лёд большими неразорванными площадями, лишь с узкими, извилистыми, для судна непроходимыми каналами, закрывает

горизонт от северо-востока, через север и запад до юго-запада; на юге и юго-востоке виднелись более разреженные льды с разводьями. Такое состояние льда заставило пароход направиться ещё под берег, однако в 11 час. и здесь путь оказался закрытым. Судно повернуло было обратно к Медвежьим островам, но вскоре оказалось возможным вновь спуститься к берегу, тем более что дул, постепенно усиливаясь, юго-восточный ветер, не вызывавший опасения о невыгодной перегруппировке льдов.

По мере приближения к берегу лёд становился более разреженным. В 11½ час. «Колыма» в нашедшем густом тумане стала на якорь на глубине 6,2 м (20½ фут.). В 14 час. туман рассеялся, и временами стала видна полоса низменного берега. Ветер, сохраняя своё прежнее направление, усилился до 4 баллов. К полуночи льды под влиянием ветра настолько отжало от берега, что горизонт представлял собой почти чистую воду, лишь с отдельно плавающими льдинами. Судно, снявшись с якоря, вышло на девятиметровую (5 саж.) глубину и направилось на северо-запад. Пройдя миль 12, вошли в редкие льды, которыми шли до 21½ час., пока не упёрлись в кромку сплочённого ледяного покрова, вдоль которой на западе лежали широкой полосой разреженные сравнительно лёгкие льды, державшиеся глубин в 7-9 м (4-5 саж.). Войдя в эти прибрежную разреженную полосу льдов, судно шло ею до 3 час., когда вследствие сплочённого льда и малой глубины 6,1 м (20 фут.) оно принуждено было стать на якорь. Всё остальное время 24 июля «Колыма» простояла на якоре. Ветер был хоть и слабый, но благоприятный в отношении отжима льдов.

Непрерывно наблюдалось движение отдельных льдин на северо-запад. Сплошной лёд, расположенный к северу, однако, оставался без движения. На западе в полосе битого льда в нескольких местах были видны стамухи.

До 18 час. 25 июля «Колыма» простояла на якоре, так как горизонт был почти всё время закрыт туманом, лишь изредка редевшим. По очищении всего горизонта от тумана судно снялось с якоря и, выйдя на глубину 9-10 м (5-5½ саж.), стало продвигаться направлениями, параллельными берегу. Движение вперёд, однако, длилось недолго. В 20 час., вследствие вновь накрывшего море густого тумана и встреченных на пути полос льда, пришлось стать на якорь на глубине 8,2 м (4½ саж.). Ветер тем временем с юго-запада перешёл быстро на северо-запад, за-

тем уже к полуночи — на N, усилившись до 5-6 баллов. При северо-западном ветре туман сгустился, а льды стало нажимать к берегу. С целью найти укрытие от напора льдов «Колыма» снялась с якоря и стала с подветренной стороны огромной стамухи, защищавшей пароход и от порывов ветра. К полуночи ветер спал до 3 баллов и отошёл к NNO.

Весь день 27 июля и до 13½ час. 28 июля «Колыма» продолжала стоять у стамухи. В этот период погода была пасмурная, временами набегал туман. Ветер постепенно отходил, усиливаясь к востоку, и после полудня 27 июля стал чисто восточным с силой 5-6 баллов. С изменением ветра направление движения льда также изменилось, и судну пришлось несколько раз менять место, уходя на подветренную сторону стамухи. Волнение, по мере того как ветер крепчал, также усиливалось и стало постепенно разрушать края стамухи, за которой укрывался пароход. К полудню 28 июля от размыва поперёк стамухи, между двумя мощными льдинами, составлявшими её основание, образовался небольшой пролив.

Учитывая силу остового ветра, дувшего довольно продолжительное время, можно было ожидать достаточно благоприятные в отношении льда условия плавания, по крайней мере до устья р. Индигирки. Имея такую предпосылку, «Колыма» в 13 час. 28 июля снялась с якоря и направилась на север, чтобы выйти на глубины в 11-13 м. (6-7 саж.) и по ним уже следовать параллельно берегу до устья Индигирки. Однако проходивший полосами туман заставил дважды становиться на якорь, прежде чем пароход вышел к 21 часу на заданную глубину. Всюду по горизонту виднелись большие ледяные поля, сидящие на мели, с промежутками чистой воды.

До полуночи «Колыма» шла полным ходом, бросая каждые 15 мин. ручной лот. Глубина держалась ровная. Льды были разреженные, и лишь изредка приходилось обходить отдельные льдины и поля, сидящие на мели. Ветер продолжал оставаться остовым, силой в 4-5 баллов.

В течение следующего дня погода стояла такая же пасмурная, с тем же ветром в 5 баллов. Температура воздуха колебалась между +3° и 0°. Льды по-прежнему встречались разреженные. Пароход изредка пересекал полосы более густого льда, чтобы не терять времени на обходы.

В 8 час. по счислению пароход находился на параллели р. Индигирки и в расстоянии около 10 миль до неё. Отсюда курс был проложен также параллельно берегу, но с расчётом пройти изгиб берега севернее губы Гусиной в расстоянии 18-20 миль. Однако в 13 час., обнаружив глубину

в 5,6 м (3 саж. 5 фут.), отвернули к норду с целью отойти на большие глубины. В 16 час., выйдя на глубину в 11 м (6 саж.) и считая себя в расстоянии 28-30 миль от изгиба берега губы Гусиной, судно взяло курс по направлению отмелей, лежащих у подхода к проливу Лаптева.

В 17 час. горизонт стало заволакивать мглой, вследствие которой «Колыме» пришлось стать на якорь.

Вечером по направлению к берегу и намеченному пути для судна льды начали сгущаться и постепенно становиться непроходимыми. К северу же, мористее, льды стояли сплошным массивом. К полуночи горизонт закрыло туманом, и судну пришлось во избежание могущего иметь место внезапного напора льдов стать под защиту одной из стамух.

30 июля восточный ветер продолжал дуть с силой в 5 баллов, погода стояла пасмурная, временами проходили полосы тумана и дождя со снегом. С полудня направление ветра стало непостоянным — он зашёл сначала к ONO, затем некоторое время дул NO и, наконец, к концу суток отошёл вновь на ONO. При этих переменах направления ветра его сила постепенно увеличивалась до 6-7 баллов.

За эти сутки судно продвинулось вперёд на очень незначительное расстояние. Собственно это продвижение вперёд больше заключалось в переходах от одной стамухи к другой, предотвращая окружение парохода густыми льдами.

31 июля ветер до 9 час. продолжал дуть с ONO, а затем перешёл на NO при силе в 7 баллов.

В состоянии льда стала происходить перегруппировка — льды, несмотря на сильный NO-й ветер, начали передвигаться густыми массами на WNW. Хо́да вперёд судно в эти сутки не имело, за исключением перемены места из-за навалившейся большой льдины на якорный канат. Вечером, подойдя с подветренной стороны к одной из больших стамух, пароход начал с неё принимать брандспойтом пресную воду.

1 августа происходившая под действием ветра перегруппировка льдов позволила в 16 час. двинуться «Колыме» дальше в путь, но скоро встреченные большие поля и плохая видимость, заставили в 18½ час. вновь стать на якорь на глубине 10,3 м (5 саж. 4 фут.). К полуночи ветер отошёл на NNO и упал до 4 баллов.

2 августа пароходу опять пришлось несколько раз менять место, избегая быть затёртым льдами. Необеспеченность стоянки вынудила «Колыму» продвигаться к проливу Лаптева, хотя ледовое состояние моря



было далеко не благоприятное. Вскоре после съёмки с якоря, когда разъяснило горизонт, наблюдением с мачты было установлено, что вход в пролив Лаптева, рекомендуемый в лоции, забит сплочённым льдом, к южному же берегу состояние льдов значительно лучше. Эти обстоятельства вызвали решение капитана «Колымы» попытаться идти придерживаясь южной части пролива. Изменив в 3 часа курс к югу, пароход вскоре вышел из густого льда и стал держаться SW-го направления. Через полчаса, считая себя по счислению у меридиана Хромской губы и на параллели  $72^{\circ}51'$ , судно взяло курс на запад в середину пролива Лаптева. Глубина всё время держалась около 11-13 м (6-7 саж.).

Вскоре затем был пройден (по счислению) меридиан, обозначенной на карте наименьшей глубины в 6,8 м ( $3\frac{3}{4}$  саж.) в расстоянии около 6-7 миль южнее её. Замеренные судном при этом глубины были около 11-13 м (6-7 саж.). По мере приближения к проливу Лаптева глубина постепенно увеличивалась и к 8 час. стала 12,8 м (7 саж.). Состояние льдов на пройденном отрезке времени с 4 до 8 час. было тяжёлое и вызывало сложную лавировку в них судна. В  $8\frac{1}{2}$  час. горизонт закрыло густым туманом, что и заставило пароход стать на якорь на глубине 12,8 м (7 саж.). Здесь движение льда наблюдалось очень медленное направлением на W.

До 23 час. продолжал держаться густой туман. Движение льда постепенно меняло направление от W, NW и NNW, значительно усиливаясь. Задул лёгкий NO-й ветер силою в 1 балл, очистивший горизонт. В 23 часа судно снялось с якоря и стало продвигаться в густом льду на запад.

На N и NO с мачты был виден по горизонту сплошной лёд. Около полуночи открылся о. Большой Ляховский (его возвышенность — Титька) по румбу NW  $38^{\circ}$ .

3 августа в 3 часа был пройден траверз мыса Шалаурова в расстоянии 15 миль и одновременно усмотрен мыс Святой Нос.

По мере продвижения «Колымы» на запад проливом Лаптева встречаемые льды становились всё гуще и гуще. Среди битого льда чаще стали попадаться большие ледяные поля, в которых ход судна сопровождался очень сложными лавировками. Лишь ясность горизонта способствовала успеху продвижения, давая возможность с мачты высматривать доступные для судна узкие прогалины во льду.

В 10 час. с мачты было выявлено, что от SW через W до NW горизонт закрыт до самого берега сплошным непроходимым льдом, а к SW от

мыса Кигилях расположена полоса разреженных льдов. Этой полосы «Колыма» и стала придерживаться.

В полдень в расстоянии 1 мили к S от мыса Кигилях судно стало на якорь на глубине 7,6 м (4 саж. 1 фут). Тотчас была послана на берег шлюпка для осмотра с возвышенности мыса состояния льда. Наблюдения с мыса выяснили, что кромка льда находится сравнительно близко на SW, а дальше, насколько позволяла видимость с мыса W и N, виднелась чистая вода. Шлюпка вернулась на судно уже в густом тумане, почему «Колыма» осталась стоять на якоре до прояснения.

С полуночи задул остовый ветер, и капитан Миловзоров, опасаясь быть отделённым от материка льдами, отжимаемыми этим ветром из района губ Эбеягской и Селяхской, решил выбираться в прибрежную полосу.

4 августа вскоре после полуночи, не дождавшись полной ясности горизонта, «Колыма» снялась с якоря и пошла вдоль кромки сплочённых битых льдов. В 1½ час. впереди появились густые льды, туман усилился, и судно принуждено было стать на якорь. Через час дождь очистил горизонт от тумана и позволил судну продолжать путь. Выйдя на чистую воду, пароход пошёл параллельно кромке льда на SW. Вскоре кромка льда стала поворачивать на W, т.е. правее нужного судну курса. Не считая возможным удаляться в эту сторону от курса, при наличии льдов под берегом и отжимном ветре силою до 4 баллов, капитан Миловзоров вошёл во льды и стал пробиваться ими в SW-м направлении. С 20 час. было замечено сильное движение льдов от берега под влиянием дувшего восточного ветра. Проходимые льды с большими в них полями производили впечатление только что оторванного берегового припая. С намерением занять по отношению льдов позицию, обеспечивающую дальнейшее безостановочное движение, судно направилось к берегу, стремясь пересечь полосу льдов и выйти в береговую полынью чистой воды. На этом переходе лёд стал заметно тяжелее, менее взломан. Помимо трудностей похода в узких и извилистых каналах между большими полями, мешал туман, часто проходивший густыми полосами. Пароход в таких условиях шёл до полудня, когда удалось выйти из скопления полей в разреженный лёд, за которым под берегом была видна полоса чистой воды с целым рядом стамух. С 17½ час. кромка сплочённых ледяных полей начала уклоняться к северу.

В 19 час. судно, находясь на чистой воде, взяло курс на мыс Борхая. Через 2 часа «Колыма» вошла в район влияния вод Яны — цвет воды

быстро из прозрачного светлозеленого изменился в тёмный. С 22 час. в накрывшем тумане на пути судна стали попадаться отдельные льдины, а затем оно вошло в полосу, состоящую из крупных льдин, видимо пригнанных с севера. Спустя полчаса «Колыма» вновь вышла на чистую воду. От дувшего ОНО-го ветра силой в 6 баллов в море появилась умеренная зыбь, сообщившая судну лёгкую качку.

5 августа в 1 час 30 мин. в густом тумане при том же ОНО-м ветре в 5 баллов у мыса Борхая пароход подошёл к кромке сплошного тяжёлого льда, которая заставила его уклониться к северу. Далее в 4 часа при тумане с дождём, встречая лёд в попытках лечь на западный курс, судно принуждено было стать на якорь.

В 10 час. с переменой ветра на WSW-й, туман начал расходиться, и судно, снявшись с якоря, стало постепенно огибать мыс Борхая. Обогнув мыс, «Колыма» легла на курс к о. Мостам, куда и подошла в 19 час. Наконец, в 22 часа пароход стал на якорь в бухте Тикси. Здесь судно простояло до 11 августа, разгружаясь и принимая груз рыбы и соли для Нижнеколымска и Владивостока.

Воздушная экспедиция под начальством Г.Д. Красинского на двух самолётах вылетела в Якутск. В Тикси «Колыма» встретила с шхуной «Полярная Звезда», которая по заданиям Якутской комиссии Академии наук должна была в эту навигацию совершить рейс на о. Большой Ляховский.

11 августа в 9½ час. «Колыма» снялась с якоря для обратного следования. По проходе о. Мостам был взят курс на северную оконечность мыса Борхая, а оттуда на пролив Лаптева, с расчётом войти в южную его часть у мыса Святой Нос. Этим последним курсом судно шло чистой водой при ясной погоде до 8 час. 12 августа. С 5 час. стали встречаться полосы разреженного льда; проходили заряды тумана. Дальше лёд стал встречаться отдельными льдинами. В 10 час. в один из промежутков времени, когда не было тумана, открылись вершины возвышенности у Святого Носа. После полудня весь горизонт закрыло туманом, стелющимся по низу, вблизи воды, так что высоты мыса Святой Нос по временам открывались и давали возможность ориентироваться по ним. С 14 час. при подходе к мысу Святой Нос туман стал сплошным, непрерывным и пошёл дождь. Полосы льда с отдельными льдинами в промежутках покрывали всё море и при плохой видимости заставили пароход идти уменьшенным ходом.

В 15 час., считая себя на траверзе мыса Святой Нос, судно легло на курс вдоль южной части пролива. Здесь состояние льда было более благоприятное, а спустя час хода льды стали уже разреженными, и лишь временами попадались полосы, более сгущённые, которые заставляли пароход сбавлять ход до малого. В 15½ час. туман над водой рассеялся, по материковому же берегу и над о. Большим Ляховским остался висеть, лишь временами открывая вершины возвышенностей, по которым судно и ориентировалось.

Имея достаточно точное определение места судна к моменту выхода из пролива Лаптева и возможность в разреженном льду идти прямыми курсами, капитан Миловзоров решил проверить подход к проливу с востока более южным направлением. Рекомендованный подход лежал между банками, расположенными одна в 38 милях на восток от мыса Шалаурова, вторая около 36 миль к северу от входа в губу Хромскую.

С этой целью в 20 час. «Колыма» изменила курс с расчётом пройти в 10 милях южнее 6,7 м (22 фут.) глубины, значащейся на карте в 36 милях к северу от входа в губу Хромскую. Этим курсом судно вело через каждые 15 мин. промер, причём глубина с 14,6 м (8 саж.), какая была в 21 час при выходе из пролива, постепенно к полуночи в широте 72°49' и долготы 145°28' восточной уменьшилась до 10,6 м (5 саж. 5 фут.).

Продолжая идти среди отдельных редких льдин и изредка встречающихся стамух, в 2 часа 13 августа судно прошло меридиан упомянутой выше банки, в широте 72°50' и долготы 146°30' восточной, по глубине 10,6 м (5 саж. 5 фут.). За час до подхода на меридиан банки была получена наименьшая наблюденная глубина в 9,4 м (5 саж. 1 фут.).

До полудня 13 августа судно продолжало следовать прежним курсом, встречая отдельные редкие льдины и лишь изредка полосы сгущённого льда, заставлявшие идти малым ходом. Державшийся утром туман рассеялся и дал возможность издали усматривать льды. Во все время этого пути к северу от курса были видны непрерывные густые льды.

После полудня судно пришло на меридиан мыса Гусиный, и дальше следовать прямым курсом к о-вам Медвежьим не было возможности из-за встреченного на пути сгущённого льда. «Колыме» пришлось лечь на курс, ведущий к устью р. Алазеи. Последним курсом судно шло до 20 час. Сгущённый лёд остался мористее курса; на пути же следования парохода стали встречаться лишь отдельные льдины. С приближением к дельте р. Индигирки лёд исчез совершенно.

Выйдя по счислению на траверз восточной протоки р. Индигирки, пароход взял курс на о-ва Медвежьи, которым и шёл до 9½ час. 14 августа. Здесь к северу мористее курса показались разреженные льды. В 11 час. открылся о. Крестовский, и судно изменило курс с тем, чтобы пройти его в расстоянии 3 миль от НО-й оконечности и далее остальные острова группы.

В 19 час., выйдя из островов, пароход лёг на курс к устью Колымы, где должен был выгрузить часть груза.

15 августа на бере реки «Колыма» встретила с пароходом «Ставрополь». Окончив в тот же день выгрузку, «Колыма» отправилась на восток продолжать свой обратный путь. Берингов пролив был судном пройден 19 августа.

Наконец, после захода в ряд портов по нуждам грузовых операций «Колыма» 24 сентября прибыла во Владивосток.

### **Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда»**

В навигацию 1927 г. «Полярная Звезда» была предоставлена в распоряжение Якутской комиссии Академии наук СССР. На неё были возложены следующие задачи: 1) выбор места для установления Аэрометеорологической станции на о. Большом Ляховском, с завозом части лесоматериалов для её постройки, и 2) производство научных работ в юго-восточной части моря Лаптевых, по пути движения судна.

На шхуну, зимовавшую в заливе Булункан в бухте Тикси, к середине июля прибыл научный персонал в числе 3 человек во главе с гидрографом Ю.Д. Чирихиным и необходимым инструментарием и оборудованием.

Подготовка шхуны к плаванию с необходимым для этого ремонтом заняла время до 4 августа.

В полдень 4 августа «Полярная Звезда» (под командой И.А. Королькова) подняла якорь и перешла к мысу Мостах для погрузки пиломатериалов, которые должны были быть доставлены на о. Большой Ляховский для будущей станции. Во время погрузки от экипажа прилетевших самолётов на шхуне стало известно, что в Тикси пришёл пароход «Колыма» из Владивостока. Приняв груз, «Полярная Звезда» вернулась к о. Бруснева и приняла с «Колымы» инвентарь и оборудование.

13 августа в 7 час. шхуна, закончив все операции по погрузке, вышла в море для следования на Новосибирские острова. Погода благоприятствовала походу — был ясный день и попутный ветер. Обогнув о. Мостах с юга, судно вышло в губу Борхая. Через 6 час. хода с шхуны справа увидели мыс Борхая. Пройдя последний, судно при попутном ветре взяло курс на мыс Святой Нос. На меридиане устья р. Яны стали встречаться небольшие льдины. В отмелой Эбелягской губе был виден ряд огромных, сильно подтаявших стамух.

14 августа густой туман заставил судно стать на якорь. Вскоре однако туман был рассеян задувшим западным ветром и впереди, в 10 милях на SO, открылся возвышенный берег Святого Носа. Судно снялось с якоря и при ясной погоде стало продолжать свой путь. При подходе к самому мысу Святой Нос ветер перешёл на NW и, усилившись до 5-6 баллов, развил крутую встречную волну, против которой слабая машина шхуны не могла выгребать. Вследствие этого судно изменило курс и направилось к мысу Шалаурова, у которого было намечено строить станцию.

Встреченные в проливе отдельные льдины не мешали следованию шхуны, которая их обходила, боясь ударами о лёд увеличить имевшуюся течь. Поднятые паруса — фок и стаксель — в помощь машине увеличивали ход судна.

На середине пути по проливу впереди стала вырисовываться высокая гора, расположенная в восточной части острова. По мере движения на восток в проливе начали встречаться гонимые ветром, на восток отдельные большие грязные льдины, из которых некоторые были сильно подтаявшими. Цвет воды изменился и принял желтовато-серый оттенок.

В ночь с 15 на 16 августа «Полярная Звезда» подошла к мысу Шалаурова. Зайдя за мыс с целью укрыться от западного ветра, шхуна встретила малые глубины в 3,7-4,0 м (12-13 фут.), принуждена была повернуть и, выйдя опять в пролив на глубины 8-9 м (4-4,5 саж.), стать на якорь у мыса.

На следующий день шхуна приступила к разгрузке. К вечеру задувший SW-й ветер развёл волну, шхуна стала задевать килем за грунт и должна была отойти от берега на пятиметровую (2,5 саж.) глубину. Ночью ветер перешёл на O, дул весь день 17 августа с дождём и туманом и не позволил продолжать выгрузку, разведя волну. К вечеру ветер стих, судно опять подошло к берегу, и под моросящий дождь возобновило разгрузку.

19 августа все операции по выгрузке со шхуны и укладке на берегу привезённых материалов были закончены, и «Полярная Звезда» двинулась по направлению к Святому Носу. Идти пришлось против встречного ветра и значительной волны для шхуны, которая без груза подвергалась сильной качке.

Проведя научные работы в районе Святого Носа, шхуна 23 августа взяла направление на о. Столбовой. Судно шло под парусами, так как мотор вышел из строя из-за неисправности реверсивной муфты. Вскоре на пути был встречен лёд в виде больших полей, непроходимый для «Полярной Звезды» в том состоянии, в каком судно находилось. Курс был изменён, и шхуна пошла в густом тумане на юг вдоль кромки льда. В просветы тумана было видно, что на северо-западе лёд тянулся до горизонта. После 5 час. хода кромка льда стала отходить на запад. Ввиду необходимости ко 2 сентября быть у Быкова мыса «Полярная Звезда» изменила курс и легла по направлению на Быковский полуостров. Шло судно частью под парусами, временами под мотором. 26 августа в 4 часа, в связи с приближением к дельте Лены, наблюдалась резкая граница морской и речной воды изменением её цвета. В 7 час. 27 августа открылись возвышенности отрогов Хараулахского хребта, составляющие южный берег Быковской протоки. В тот же день судно подошло к мысу Мостах, закончив своё собственно морское плавание.

За время перехода от мыса Кигилях к дельте Лены (с 20 по 27 августа) шхуна имела две обсервации — в полдень 24 и 25 августа — и оба раза оказывалась впереди лага на 7 миль и к N от курса в 5 милях, что, по-видимому, следует отнести за счёт отжимного течения ленских вод.

В последующие дни шхуна с неоднократными посадками на мель вошла в Быковскую протоку и затем вместе с рыбным караваном под буксировкой парохода «Лена» добралась к 5 октября до Якутска, где стала на ремонт.

### **Плавание моторного бота «Пионер»**

Моторный бот «Пионер» — был приобретён в 1927 г. в США, где он носил название «Nome». Переход из города Ном в устье р. Колымы бот совершил самостоятельно в течение 9 суток, имея экипаж в 2 человека. Размеры «Пионера» следующие: длина 13,1 м, ширина по миделю 4,3 м, осадка 1,2 м, мощность мотора 40 сил, грузоподъёмность 16-25 т.

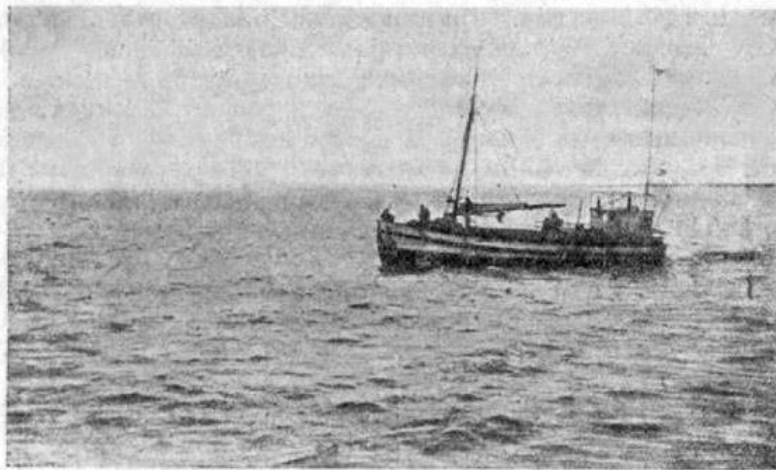


Рис. 9. Моторный бот «Пионер».

По прибытии в устье Колымы «Пионер» направился в устье р. Индигирки с грузом около 25 т.

23 августа бот вышел из Колымы под командой американского капитана Крюкс с начальником экспедиции Г.З. Кибизовым.

28 августа судно подошло к устью Колымской протоки — дельты Индигирки. Вследствие неточности карты и вообще необследованности устья бот при входе в него наскочил на мель и просидел на ней 25 суток.

Привезённый судном груз был выгружен на один из двух островов устья, расположенных вблизи места посадки. Лишь в конце сентября в нагон воды с моря от НО-го шторма бот удалось снять с мели. Взяв обратно на борт часть выгруженного груза, «Пионер» прошёл в Колымскую протоку устья и, поднявшись по ней вверх, стал на зимовку у сел. Станчик.

## 1928 г.

В 1928 г. был повторён грузовой рейс из Владивостока в Тикси тем же пароходом «Колыма», который столь удачно выполнил его в предыдущую навигацию. Совершила плавание из Тикси к о. Большому Ляховскому и шхуна «Полярная Звезда», а между Колымой и Индигиркой плавал моторный бот «Пионер». Однако ледовые условия этого года были иные, чем в предшествовавшем. Как видно ниже из описания плаваний судов, до конца августа в восточной части моря Лаптевых держался тяжёлый лёд, который заставил «Колыму» 16 августа нарушить рейс, не дойдя до Тикси, и повернуть обратно. Проходимым этот район моря стал, как показывает плавание «Полярной Звезды», с конца августа. В этот период времени «Колыма», если бы она его дождалась, могла достигнуть своего места назначения. Тяжёлое ледовое состояние было и под Чукотским берегом, где на обратном пути «Колыма» принуждена была стать на зимовку у о. Шалаурова в середине сентября. Неудача рейса этого года определялась кроме ледовых условий и другими причинами: во-первых, недостаток средств для быстрой разгрузки судна в



Тикси, требовавшей его стоянки там в течение 10 суток, во-вторых, необеспеченность проводкой Чукотским морем, вследствие чего судно в море Лаптевых не имело возможности выждать наиболее благоприятного для плавания периода — конца августа — начала сентября.

В этом рейсе очень ярко отметилась, что кустарный подход к рейсам Северным морским путём при сколько-нибудь усложнённой ледовой обстановке ведёт к неудаче операций.

### **Плавание парохода «Колыма»**

Пароход «Колыма» под командой капитана В.П. Сиднева вышел 22 июня из Владивостока для совершения грузового рейса в устье р. Лены.

На пароходе находилось 519 т разного груза для Якутии, запасы топлива и зимовочного продовольствия.

10 июля пароход прошёл Берингов пролив, а на другой день на траверзе мыса Сердце-Камень вошёл в тяжёлые льды. Пробираясь среди льдов, «Колыма» 23 июля подошла в густом тумане к устью р. Колымы и, став на якорь, стала выгружаться.

Снявшись из устья Колымы, пароход около полуночи на 26 июля вскоре вошёл в густой битый лёд. В 7 час. по наблюдениям с марса стало ясно, что с W через N до NO видимый горизонт забит сплошными непроходимыми льдами. Таким образом, судно не имело возможности продвигаться по направлению к о-вам Медвежьим и было принуждено стать на якорь у кромки сплошных льдов. Движение отдельных полей наблюдалось на W и WNW. В течение суток судно несколько раз меняло своё место из опасения быть зажатым тяжёлыми льдами и унесённым с ними на Сухарную банку. Ветер был NNW до 3-4 баллов, временами шёл снег; температура воздуха держалась 0°.

27 июля при прояснённом горизонте в 14½ час. с марса в южном и юго-западном направлениях были обнаружены прогалины чистой воды, всё же остальное пространство с W через N до O оставалось забитым сплошными тяжёлыми льдами. Для более точного выяснения состояния льдов капитан Сиднев решил идти в направлении на SW и попытаться обойти тяжёлые льды прибрежной полосой.

Судно, снявшись с якоря, пошло было на SW, но через 7 миль встретило сплошной лёд и принуждено было повернуть обратно. Выйдя в прогалину чистой воды, «Колыма» стала вновь на якорь.

28 июля пароходу опять пришлось несколько раз менять своё место, избегая нажима на корпус движущихся ледяных полей. Наконец, была выбрана огромная стамуха, стоявшая на глубине 7,7 м (4½ саж.) с нагромождёнными торосами, могущая служить надёжной защитой. К ней «Колыма» к 16½ час. пробралась и стала на якорь с подветренной стороны.

Последующие двое суток — 29 и 30 июля — судно продолжало стоять у стамухи в ожидании изменений в ледовом состоянии моря. Ветры дули слабые с N силою до 2 баллов.

31 июля в 3 часа было обнаружено, что в западном направлении образовалась небольшая прогалина чистой воды, которой судно не преминуло воспользоваться, в надежде отыскать проход к о. Крестовскому. В 10 час. пароход упёрся в кромку сплошного льда и стал на якорь, но уже в 15 час. должен был из-за нажима больших льдин вернуться под защиту стамухи, у которой стоял предыдущие дни.

1 и 2 августа судно оставалось на том же месте. Стоял непрерывный густой туман, не дававший возможности осмотреть состояние льда.

3 августа к 8 час. туман рассеялся, и с судна увидели, что в NW-м направлении образовалась полоса чистой воды. Тотчас снявшись с якоря, «Колыма» выпустила лаг и легла на NW. В 11 час., подойдя к густому льду, выбрав лаг, судно остановилось. Капитан Сиднев решил, придерживаясь по возможности прогалин чистой воды, дрейфовать с общим движением льда, которое шло в NW-м направлении. Дул слабый восточный ветер, температура воздуха была -1°; горизонт был туманный.

4 августа в 4 часа туман немного рассеялся. Состояние льда позволяло судну идти вперёд, чем оно незамедлительно воспользовалось. Сначала пароход шёл малыми ходами на NW, затем за о. Крестовский встречный лёд стал настолько разреженным, что ход временами увеличивали до полного и могли придерживаться желаемого курса. Дальнейший переход до района Хромской губы «Колыма» совершила на протяжении 240 миль по чистой воде, лишь изредка проходя через полосы разреженного льда. Курсы судна прокладывались придерживаясь нанесённых на карту отличительных глубин. На всём этом пути параллельно курсу и мористее его виднелись льды. По мнению Сиднева льды отошли от берегов незадолго до прихода судна и исключительно под действием восточных и юго-восточных ветров, дувших последние три дня с силою

до 2-3 баллов. Эти ветры в данном районе имеют на льды отжимное влияние.

6 августа в 8 час. «Колыма» вошла в зону битого льда, а через час оказалась у кромки сплошного ледяного массива. По всему горизонту от SW через W до NNO виднелся сплочённый лёд. Пароход в этот момент находился по счислению на 149-м меридиане и в 24 милях от берега. Капитан Сиднев решил попытаться обойти под берегом преградившие путь льды.

С этой целью судно, лавируя среди разреженных льдов, стало пробираться в SW-м направлении, вдоль кромки сплошного льда. После полудня, дойдя до глубины в 5,8 м (19 фут.), судно стало на якорь. Кромка сплошного льда, насколько позволяла её проследить сильная рефракция, тянулась по направлению к берегу. Вследствие замеченного уменьшения измеренных глубин в сравнении с нанесёнными на карту решено было дальше к берегу не идти и ограничиться наблюдением за движением льда.

7 августа выяснилось движение льда в NNW-м направлении, но очень незначительное. Капитан Сиднев решил сделать попытку обойти с северной стороны весь массив сплошного льда. С этой целью «Колыма», снявшись с якоря в 9½ час., пошла вдоль кромки сплошного льда на NO. Пройдя в последнем направлении 32 мили и считая себя в 42 милях от берега, судно усмотрело, что находившийся к западу сплошной лёд соединяется со льдом, видневшимся на горизонте в северо-восточном направлении. Таким образом, дальнейшее продвижение па север было бесцельным и даже грозило опасностями в случае нажима льдов на судно. Поэтому «Колыма» повернула обратно и пошла в SW-м направлении к первоначальной своей стоянке с целью ожидать перегруппировки или отжима льдов и далее следовать в прибрежной полосе.

По наблюдениям из бочки марса в западном направлении было видно более разреженное состояние льдов, происшедшее от южных и юго-восточных, хоть и слабых, ветров.

8 августа в 4 часа «Колыма» снялась с якоря и стала пробиваться среди густого битого льда, придерживаясь направлений W-й половины картушки. Судно на этом пути имело глубины от 5,6 до 6,7 м. (18½ до 22 фут.).

Наконец, в 16½ час. пароходу удалось выйти на чистую воду, находясь по счислению на восточной стороне отмели, лежащей к северу от

Хромской губы. Отсюда судно легло на курс NW 25° и, непрерывно измеряя глубины, следовало сначала малым ходом, а затем и полным. Глубина по мере движения к NW увеличивалась до 9,1 м (30 фут.).

В 21½ час., находясь по счислению в 10 милях на SO от показанной на карте 5,5 м (3 саж.) глубины, судно встретило по курсу лёд. Накрывший к этому времени туман заставил пароход стать на якорь. Дувшие последние дни слабые SW-е и S-е ветры сменились NW-м, быстро усилившимся до 6-7 баллов. Лёд, имевший небольшое движение на S и SO, постепенно увеличил свою скорость до ¼ мили в час.

Опасаясь быть затёртым льдом, судно снялось с якоря и стало придерживаться чистой воды, стоя с застопоренной машиной.

В 2 часа 9 августа стоявший густой туман несколько приподнялся, видимость стала 3-4 мили, и пароход получил возможность стать за большой стамухой, могущей его защитить от напора движущихся с севера крупных льдов.

Остальное время суток 9 августа и весь день 10 августа свежий W-й и NW-й ветер не прекращался, временами доходя до 7 баллов. Движение льда наблюдалось на O и SO со скоростью 1 мили в час. Проходили частые снежные шквалы; температура воздуха снизилась до -1°.

11 августа к 6½ час. горизонт несколько разъяснило и позволило заметить в его западной части разреженное состояние льдов. Пароход не замедлил сняться с якоря и лечь на курс NW 75° к входу в пролив Лаптева.

До 14 час. судно шло при пасмурной погоде узкой полыньёй чистой воды, лишь изредка пресекая полосы битого льда. Весь горизонт от W через S до ONO был забит сплошными льдами.

В 14½ час., считая себя на траверзе SO-й оконечности о. Большого Ляховского, судно стало на якорь в ожидании прояснения горизонта, для того чтобы точно определить своё место.

В 16 час. приподнявшийся туман позволил определиться по мысу Шалаурова и осмотреть состояние льда. Снявшись с якоря, пароход последовал проливом Лаптева, придерживаясь берега о. Большого Ляховского, где капитан Сиднев надеялся встретить полосу чистой воды, которая могла образоваться отжимными NW-ми ветрами.

Переход проливом Лаптева «Колыма» сделала в 19½ час. при туманной погоде и снежных шквалах. Температура воздуха держалась от 0° до -1°, при ветре NW-й четверти силою до 6 баллов.

12 августа судно, подойдя к мысу Кигилях, стало на якорь и приступило к выгрузке бензина для Арктической лётной экспедиции Красинского.

13 августа в 5½ час. «Колыма» сделала попытку следовать в SW-м направлении к мысу Борхая, оказавшуюся безуспешной из-за встреченных через час хода непроходимых льдов, заставивших судно возвратиться под защиту о. Большого Ляховского.

Упорно дувшие с 9 августа непрерывные свежие ветры NW-й четверти создали крайне неблагоприятную ледовую обстановку для дальнейшего следования «Колымы» к устью Лены. Капитан Сиднев, учтя все возможности похода и условия разгрузочных операций в Тикси, решил ожидать изменения в состоянии льда до 16 августа, а затем, если таковых изменений не произойдёт, повернуть обратно на восток.

14 и 15 августа судно простояло у мыса Кигилях. Состояние льда оставалось прежним. Непрерывно дул NW и WNW силою до 5 баллов, лишь к вечеру 15 августа начавший несколько затихать. Температура воздуха все время держалась около 0°. Горизонт был туманным.

В полночь на 16 августа горизонт прояснился, и пароход сделал ещё одну попытку пробиться к устью Лены. Встретив в желаемом SW-м направлении непроходимый для судна лёд, «Колыма» уклонилась от курса влево и направилась на S среди густого крупнобитого льда. Отойдя от мыса Кигилях на S около 14 миль, судно и в этом направлении встретило непроходимый лёд. В 5 час. осмотром из бочки марса при ясной погоде было выявлено, что весь горизонт от OSO через S и W до N забит сплошными непроходимыми льдами. В связи с таким состоянием льда пароход повернул и, лавируя среди густых льдов, вернулся к мысу Кигилях. Здесь был составлен акт «о нарушении рейса» ввиду тяжёлого ледового состояния, а затем судно при прояснившемся горизонте в 13 час. последовало проливом Лаптева на восток, придерживаясь южного берега о. Большого Ляховского.

Переход от пролива Лаптева до устья р. Колымы пароход совершил при туманной погоде и ветрах умеренной силы, дувших из NO-й четверти. Временами шёл снег, а температура воздуха держалась от -1° до +2°. Состояние льда на переходе было довольно разреженное, позволяющее судну идти полным ходом. Только 17 августа в 23 часа пароход подошёл к кромке сплочённого льда и должен был стать на якорь из-за невозможности вследствие темноты и тумана более точно выяснить ледовую обстановку.

18 августа на рассвете при прояснившемся горизонте наблюдениями с марса выявилось, что по всему горизонту от NWW через O до SO располагался сплошной битый лёд. Снявшись с якоря, судно направилось вдоль кромки льда к берегу, стремясь встретившийся тяжёлый лёд обойти прибрежной полосой чистой воды по малым глубинам. В море под влиянием низкой температуры воздуха наблюдалось образование молодого льда.

19 августа в районе о-вов Медвежьих, к которым подошло судно, был встречен разреженный крупнобитый лёд.

В 21½ час. тех же суток пароход стал на якорь в устье р. Колымы, а на другой день приступил к сдаче груза.

27 августа в 18 час., закончив грузовые операции, «Колыма» снялась с якоря для следования во Владивосток. До 9 сентября судно пробивалось в тяжёлых льдах и с трудом достигло о. Шалаурова. Дальнейший путь оказался преграждённым непроходимыми льдами. В последующие дни дули ветры северных румбов или стояли штилевые погоды, так что изменения ледовой обстановки в более благоприятную для похода сторону не произошло, и судно принуждено было стать на зимовку у юго-восточной стороны острова Шалаурова.

23 июля 1929 г. «Колыма» после зимовки двинулась на восток. Берингов пролив был пройден 14 августа, и 7 сентября судно вернулось во Владивосток.

### **Плавание моторно-парусной шхуны «Полярная Звезда»**

В навигацию 1928 г. «Полярная Звезда», находясь, как и в предшествующем году, в распоряжении Якутской комиссии Академии наук, должна была перебросить из бухты Тикси на о. Большой Ляховский персонал, продовольствие и снаряжение радиостанции.

Шхуна под командой Д.В. Тарбеева 20 июля вышла после ремонта из Якутска вниз по Лене и 4 августа прибыла в бухту Тикси. Закончив здесь приёмку на борт грузов, судно 9 августа в 20 час. снялось с якоря и направилось в намеченный рейс на Новосибирские острова, имея на борту сотрудников Ляховской станции и оборудование для неё. Пройдя южную косу о. Мостах, шхуна легла на мыс Борхая. Через несколько миль после поворота стал встречаться битый лёд, в котором «Полярной Звезде» пришлось идти лавировкой, огибая обломки полей. В глубине

губы Борхая, насколько можно было видеть с мачты шхуны, располагался сплочённый лёд (возможно, это был береговой припай), уходивший к берегу. На встречаемом льду торосистых образований замечено не было.

Рано утром 11 августа прошли под парусами при лёгком W-м ветре в 5-6-мильном расстоянии от берега мыс Борхая. За мысом тяжёлый лёд заставил шхуну идти зигзагами, выбирая наиболее разреженный лёд и постоянно уклоняясь на юго-восток. Накрывавший часто густой туман затруднял ориентировку судна и не давал возможности иметь астрономические наблюдения.

Примерно на середине изгиба берега между мысом Борхая и Янской дельтой шхуна вошла в крупно-мелкобитый<sup>1</sup> лёд, которым была ненадолго затёрта, дрейфуя некоторое время на восток. К вечеру ледовая обстановка несколько улучшилась, и судно получило возможность двигаться вперёд переменными курсами, огибая небольшие поля и более крупные льдины. За кормой шхуны на буксире шёл моторный бот для станции, сильно затруднявший движение судна. Форсируя скопления льда, когда нужно было давать задний ход, бот приходилось переводить к борту судна.

К ночи количество льда увеличилось и стали встречаться площади сплочённого битого льда. Шхуна медленно под парусами, изредка пуская в ход мотор, продвигалась между льдинами, пересекая встречаемые перемычки.

Управление судном всё время велось из бочки на мачте.

12 августа в 5 час. сквозь рассеявшийся туман был усмотрен в расстоянии 15-20 миль высокий остров, принятый по счислению за о. Ярок. Вскоре туман вновь закрыл остров. В продолжение всего утра шхуна продолжала идти под парусами мимо ледяных полей, оставляя их по левому борту.

В 16 час. 30 мин. справа по носу открылся мыс Куртах. Судно взяло курс на северо-восток, примерно на оконечность мыса. Туман, проходивший полосами, временами заволакивал берег. В этом районе располагалось значительное скопление льда, видимо пригнанного дувшими последнее время западными ветрами. Льды заставили шхуну придерживаться берега и идти под мотором, который сообщал судну скорость

---

<sup>1</sup> Различают **мелкобитый** (льдины размером менее 20 м.) и **крупнобитый** (20-200 м.) лёд, а также **крупно-мелкобитый** (с преобладанием крупной фракции) и **мелко-крупнобитый** (с преобладанием мелкой фракции). — прим. OCR.

в 2-3 узла. В 21 час прояснило, и прямо за кормой был усмотрен о. Макар. Часа через два состояние льда значительно ухудшилось, и чистой воды становилось меньше и меньше. Продвижение вперёд судна с ботом на буксире становилось всё труднее. Открывшийся днём берег был от шхуны в 4-5 милях па восток; глубины уменьшились до 6 м. На траверзе мыса Куртах «Полярная Звезда», не имея возможности из-за льдов двигаться дальше, стала на ледяной якорь. За кормой с мачты была видна Ванькина губа, забитая льдом. Дрейф льда со шхуной шёл по направлению к берегу, и за последующие четыре часа глубины изменились с 11,5 до 7,5 м. Приближение к отмелям, отходящим от мыса на юг, стало вызывать на судне опасения. В 8 час. на следующий день шхуна под мотором стала пробиваться к полыньям, располагавшимся мористее и севернее.

В 17 час. «Полярная Звезда» застряла в сплошном, без признаков чистой воды, льду. С трудом удалось лишь пробиться к замеченной справа от судна стамухе и стать около неё на ледяные якоря. Здесь шхуна простояла до 18 августа, переходя с одной стороны стамухи на другую её сторону в зависимости от приливо-отливных течений, определявших движение льда. За это время температура воздуха держалась ниже нуля. К полудню 15 августа дувший NW-й ветер стих, что, однако, не принесло изменений в состоянии ледяного покрова. Стамуха, у которой стояла шхуна, постепенно разрушалась. 17 августа часть экипажа судна выехала на моторном боте на берег за дровами для камельков, которыми всё время отапливалось судно. Лавируя между льдинами, им после долгих усилий удалось достигнуть берега и привезти на шхуну немного плавника.

К полночи на 18 августа стало замечаться некоторое разрежение льда, и в 2 часа «Полярная Звезда» покинула льдину, у которой стояла. Курс был взят на NO, и судно начало удаляться от берега. В 4 часа шхуна прошла траверз р. Широкостан, двигаясь вперёд со скоростью 2,5-3 узла. Дальше льды стали тяжелее, да и мотор корабля начал давать перебои, так что судну пришлось стать на якорь.

19 августа шхуна пыталась идти дальше, но безрезультатно. Пришлось опять ожидать более благоприятных условий для продвижения. С 21 августа установилась ясная солнечная погода.

22 августа с улучшением ледовой обстановки судно снялось с якоря и стало пробиваться на NO. С мачты усматривалось, что по курсу судна в 10-15 милях располагаются довольно значительные полыньи. По мере



следования к северу количество льда стало увеличиваться, и к 2 час. 23 августа продвижение вперёд сделалось весьма трудным. Винт несколько раз ударялся о льдины, подмятые шхуной. Пройдя 5 миль за 6 час. хода, судно стало на якорь.

К утру восточный ветер несколько разредил окружающий лёд и расширил видневшиеся по горизонту полыньи. Осмотр кормы шхуны обнаружил, что руль у неё погнут. В полдень «Полярная Звезда» подняла якорь и стала пробираться на северо-восток в направлении к Святому Носу.

Достигнув большой полыньи, располагавшейся по курсу, шхуна пошла ею. Лёд становился всё разреженнее и не представлял уже затруднений для движения судна вперёд.

В ночь на 24 августа «Полярная Звезда» обогнула мыс Святой Нос и к утру легла на курс к мысу Шалаурова.

При входе в пролив Лаптева в нём были встречены полосы преимущественно мелкобитого льда, располагавшегося поперёк пролива. Ветром и волнением этот лёд быстро разрушался. Кроме этих полос в западной части пролива и нескольких льдин под южным его берегом, льда в проливе больше встречено не было.

Туман, окутывавший остров, затруднял ориентировку, и шхуна шла медленно по лоту. Дойдя до семиметровой (4 саж.) глубины и усмотрев сквозь туман берег, судно легло на SO и пошло вдоль береговой черты. Усилившийся встречный ветер замедлял ход шхуны, а тумана не разгонял.

В полдень 25 августа судно находилось в нескольких милях от мыса Шалаурова. Нашедший очень густой туман заставил судно стать на якорь, и оно только днём 26 августа, когда разъяснило, смогло подойти к тому месту, где в предыдущем году был выгружен стройматериал.

27 августа было приступлено к разгрузке шхуны. После полуночи 29 августа задул сильный западный ветер, перешедший на следующий день в юго-западный. Погода стала пасмурной, а сильное волнение не позволило производить разгрузочные операции. Судно испытывало качку до 20° на борт.

В ночь на 31 августа ветром и волнением оторвало и унесло стоявший за кормой шхуны вельбот. К полудню того же дня ветер достиг силы в 7-8 баллов. Наконец, ночью 1 сентября ветер отошёл к западу и стих. Утром «Полярная Звезда» закончила выгрузку, высадила приве-

зённый персонал станции и, подняв якоря, легла на курс SW 65°, с расчётом пройти в нескольких милях от мыса Святой Нос. До траверза Святого Носа судно при лёгком NO-м ветре шло со скоростью 6-7 узлов. Около мыса был встречен слабый мелкобитый лёд. Идя по направлению на мыс Борхая, было видно, что в Эбелягской губе льда теперь уже не было. Стояла пасмурная погода с низкой облачностью. После полудня 2 сентября при усилившемся SO-м ветре шхуна встретила полосы разреженного мелко- и крупнобитого льда. Несколько позже судно прошло под парусами лежавшую на курсе полосу льда, выбрав её наиболее узкое и слабое место.

К 20 часам SW-й ветер достиг силы в 6 баллов, и судно стало качать. Вскоре пошёл дождь при рассеянном тумане, волнение улеглось, наступил полный штиль, и лишь с севера улавливалось чуть заметное дуновение ветра.

Однако к полуночи погода резко изменилась. Задул сильный северный ветер, который развёл большую волну, сообщавшую судну качку. Вскоре ветер ещё усилился и перешёл в NW-ю четверть горизонта. Попытки поставить шхуну поперёк волны были безрезультатны, волны стали заливать палубу, а ветер погнал судно к берегу. В это время «Полярная Звезда» находилась, примерно, в 10 милях от мыса Борхая. От качки взболтавшаяся грязь в керосиновых баках засорила карбюратор и мотор стал. Глубина моря, бывшая в начале шторма 21,3 м (10 саж.)<sup>1</sup>, по мере дрейфа к берегу стала быстро уменьшаться. Через 10 минут на лоте оказалось 13 м (6 саж.), затем 10,5 м (5 саж.) и, наконец, 8,5 м (4 саж.). Был отдан сначала малый правый якорь, лишь развернувшись по ветру судно, но не задержавший его. Тогда отдали второй, большой якорь и вытравили канаты до жвака-галса. Дрейф судна прекратился. В 4 часа NW-й ветер дошёл до 8 баллов. Якорные канаты испытывали огромное напряжение, разогнувшее положенные на цепи стопора. Утром при тумане пошёл мелкий частый дождь с мокрым снегом. В 8 час. ветер отошёл на NtW при силе 8-9 баллов и волнении 8 баллов. К полудню ветер ещё усилился, дойдя до 9-10 баллов. Мокрый снег, перемежающийся с крупным дождём, несло горизонтально, засыпая судно. В 16 час. ветер отошёл на NNW при той же силе в 9-10 баллов и волнении 8-9 баллов. С 18 час. ветер, отойдя к NW, стал несколько затихать. По

---

<sup>1</sup> Здесь (и далее в некоторых местах) автор употребляет традиционные русские сажени (2.13 м.) вместо морских (1.83 м.). Вероятно, так было в использованных источниках. — прим. OCR.

большим волнам, шедшим с севера, проходили менее крупные волны, направлявшиеся на восток. В полночь NW-й ветер уменьшился до 8-9 баллов.

5 сентября утром шёл беспрерывно мокрый снег, по горизонту стлался туман, разорванные облака неслись на SO. К 16 час. ветер, перейдя на NtO, уменьшился до 5-6 баллов и волнение стало 7 баллов. Горизонт то прояснялся, то вновь заволакивался туманом. Ветер продолжал спадать и в полночь был уже 2-3 балла с NO, неся туман и мокрый снег, температура в помещениях была от  $-2^{\circ}$  до  $-3^{\circ}$ . Судно во время шторма не сдрейфовало вследствие илистого дна в данном районе. Когда были подняты якоря, они представляли собой огромные глыбы вязкого ила.

Утром 6 сентября наступил штиль. Обогнув многочисленные косы, расположенные у мыса Борхая, шхуна в 20 час. 25 мин. прошла траверз мыса в 3-4 милях от него. В губе Борхая судно встретило волну и ветер с SO силою в 3-4 балла. Противный ветер и близость берега заставили судно в 1 час. 20 мин. 7 сентября стать на оба якоря в широте  $71^{\circ}23'$  и долготе  $132^{\circ}20'$  при глубине в 20 м (10 саж.) и здесь до утра 8 сентября выдержать шторм от SW-й четверти. Этот шторм был гораздо слабее предыдущего. Когда он затих, на шхуне поставили паруса и она при слабом NO-м ветре легла на курс в направлении на о. Мостах. Мотор за израсходованием бензина бездействовал. К концу суток ветер стих, но с утра 9 сентября вновь усилился и позволил шхуне продолжать путь со скоростью 2,5-3 узлов. В 11 час. открылись слева по носу снежные горы, а в 13 час. Был усмотрен о. Мостах слева от курса. В 22 часа «Полярная Звезда» вошла в Тикси и стала на якорь за о. Бруснева.

За поздним временем года отпадал вторичный рейс шхуны на Ляховские острова, намеченный по плану.

17 сентября судно снялось с якоря и направилось в Лену. У о. Артоес-Ары шхуна села на мель, с которой смогла сойти лишь 21 сентября, когда вследствие задувшего ветра уровень воды повысился. Пароход «Полярный», который должен был встретить шхуну и буксировать в Якутск на ремонт, не пришёл, и судно было поставлено 26 сентября на зимовку в заливе Неелова у западного берега Быковского полуострова.

Здесь шхуна весной была выжата на берег и пролежала там, а затем около Булуна, до 1934 г., когда, наконец, была доставлена в Якутск на ремонт.

## **Плавание моторного бота «Пионер»**

Зазимовавший в предыдущем году в устье р. Индигирки бот «Пионер» (под командой американца Крюкс) после весеннего ледохода поднялся вверх по протоке до сел. Русское Устье. Отсюда бот направился Средней протокой к выходу в море. Дойдя до бара, «Пионер», однако, прохода через него не нашёл и повернул обратно к Русскому Устью. Спустившись снова к морю по протоке Колымской, обставив её фарватер, судну удалось благополучно выйти в море и 28 июля направиться к Колыме. В районе рр. Большой и Малой Куропаточьих был встречен сплошной густой лёд, заставивший бот остановиться. Лишь через двое суток представилась возможность продолжать дальнейший путь на восток. До о. Крестовского располагался сравнительно редкий лёд, не препятствовавший плаванию. К востоку от о. Крестовского «Пионеру» пришлось войти в довольно густой лёд, в котором в накрывшем тумане бот стал дрейфовать вместе со льдом. 8 августа судну удалось освободиться из льда и определить своё место, которое оказалось восточнее меридиана устья Колымы, недалеко от берега у мыса Летяткина. В тот же день «Пионер» достиг устья Колымы.

5 сентября бот вышел под командой капитана Нойерди снова в море для выполнения рейса в Индигирку. К устью протоки Колымской судно подошло 9 сентября. Пытаясь войти в реку, бот на बारे сел на мель и затем вследствие большого сгона воды обсох. Только через 4 суток, 13 сентября, задул с моря свежий ветер, поднявший уровень воды. «Пионер» в нагон воды снялся с мели, прошёл за бар в реку и стал разгружаться у поставленного опознавательного знака-маяка. После выгрузки судно вышло 14 сентября в море и 17 сентября вернулось в устье Колымы.

В этот рейс как на пути вперёд, так и при возвращении льда встречено не было.

## **Плавание катера «Устьянск»**

Кроме описанных выше плаваний «Колымы», «Полярной Звезды» и «Пионера», в описываемом районе в данную навигацию из устья р. Яны к мысу Борхая совершил плавание моторный катер «Устьянск» экспедиции Академии наук. Упомянутая экспедиция под начальством П.К.

Хмызникова, работала 1927-1928 гг. в бассейне р. Яны и на Новосибирских островах. На построенных в г. Верхоянске двух деревянных моторных катерах (длиною 6,7 м, шириной 1,9 м, осадкой 0,7-0,9 м при моторе Буффало в 8-9 сил) экспедиция в навигацию 1927 г. сплыла вниз по реке, изучая её судоходные условия. Сделав зимние экскурсии на Новосибирские острова, до о. Котельного, в следующую навигацию 1928 г. экспедиция произвела исследование выходов в море из устья р. Яны. Закончив данную работу, П.К. Хмызников с четырьмя сотрудниками на одном из катеров «Устьянск» вышел 7 сентября из устья протоки Правой дельты Яны в море для следования в р. Лену.

Погода стояла спокойная, шедшая небольшая зыбь не препятствовала движению; льда в море видно не было. Под утро на 9 сентября по носу открылся берег п-ва Борхая. Следуя вдоль него, днём обнаружили, что катер зашёл в неотмеченный на карте залив, который расположен между возвышенным берегом мыса Борхая и вынесенной на NO от него крутой отмелью. С трудом выбравшись из отмелого залива, «Устьянск» обогнул мыс Борхая и взял направление на бухту Тикси. Пройдя, однако, этим курсом несколько миль в море, встретили шедшую с SW крупную волну при ветре, постепенно свежившем, которая заставила катер повернуть обратно к берегу. Став на якорь в расстоянии от последнего в  $\frac{1}{2}$  км при глубине в 3 м, экспедиция разбила на берегу лагерь и стала выжидать улучшения погоды для шестидесятимильного перехода открытым морем на небольшой шлюпке, какой являлся катер «Устьянск», при недостатке горючего для мотора. Следует отметить сильное понижение атмосферного давления за последний день (анероид за 9 час. упал на 12 мм). В следующие дни, однако, ветер того же направления засвежел, и прибойная волна позволяла лишь с трудом поддерживать сообщение с катером помощью имевшейся у экспедиции ветки (челнока). К вечеру 11 сентября ветер несколько стих, но уже ночью снова засвежел и перешёл в сильный западный шторм. Катер, продержавшийся на якоре всю ночь, утром стал дрейфовать к бурунам, разбиравшимся на подводном береговом валу. Когда катер дошёл до бурунов, несколькими ударами волн надстройка была снесена, мачта опрокинута на моторный двигатель, сам катер положен на борт, залит и сорван с якоря. Образовавшимися внутри катера водоворотами выбросило в море все находившиеся в нём вещи, которые частично затем выносило на берег. Между тем сам катер прибило к берегу.

Почти всё продовольствие, лежавшее в шпациях на дне катера, погибло, и экспедиция оказалась в весьма затруднительном положении.

С 13 по 15 сентября двигатель с «Устьянска» был снят и перенесён на высокий берег, а 16 сентября экспедиция выступила пешком на юг к р. Омолой в надежде встретить там жителей. Этот путь в осеннее время, при заморозках, с большой нагрузкой за спиной был весьма тяжёл.

21 сентября путешественники, следуя береговой чертой, подошли к низкой озёрной тундре устья Омолоя с отдельно стоящими урасами, как оказалось нежилыми в данное время года. Остановившись в одной из урас, экспедиция недалеко обнаружила заготовленные в погребах летоавшими здесь жителями запасы рыбы. Опираясь на эти запасы, решено было здесь ожидать проезда местных жителей во время настораживания ими пастей на песца, ибо движение вперёд по болотистой, покрытой сплошь озёрами и старицами низине Омолоя, без дороги, помимо больших трудностей, грозило голодом. В ожидании появления жителей экспедиции пришлось месяц просидеть в дымной урасе, питаясь одной слегка квашеной рыбой, при полном отсутствии соли и прочих продуктов. Приехавшие, как и ожидалось, настораживать пасти промышленники вывезли экспедицию в жилые места, откуда она через Верхоянск и Якутск возвратилась в Ленинград.

## **1929 — 1930 гг.**

### **Плавание моторного бота «Пионер»**

Годы 1929 и 1930 характеризуются затишьем, даже известной деградацией мореплавания на рассматриваемом участке Северного морского пути — в море Лаптевых и в западной части Восточносибирского моря. Неудача ленского рейса в 1928 г., с зимовкой на обратном пути парохода «Колыма», небольшое количество грузов, заброшенных в навигацию 1927 г. при крупных затратах на операцию — всё это подействовало расхолаживающе на идею снабжения Якутии морем. К этому следует прибавить, что недостаток пароходов в дальневосточной конторе Совторгфлота не позволял рисковать зимовкой судна. Таким образом, открытая в 1927 г. грузовая линия Владивосток — Тикси фактически уже в 1929 г. оказалась закрытой. Среди хозяйственников в эти годы начинает пользоваться большим успехом идея малого каботажа, однако эта идея

из-за отсутствия судов не может быть осуществлена в достаточной мере для транспортных потребностей.

Одно из двух каботажных судов — «Полярная Звезда» — оказывается в навигации 1929 г. выброшенной на берег весенним ледоходом. Следовательно, рейсировать может лишь один маленький моторный бот «Пионер».

В навигацию 1929 г. «Пионер» под командой Нойерди вышел из Колымы в Индигирский рейс 6 сентября. В район дельты Индигирки бот прибыл 10 сентября, выйдя, однако, за невозможностью определения, на 30 миль западнее устья протоки Колымской. В поисках входа в протоку из-за стоявшего низкого уровня воды «Пионер» провёл 8 суток. Тем временем наступили холода, в результате которых в море появилась шуга. Бот был принуждён, не найдя входа в реку и не выгрузив груза, повернуть обратно к Колыме. У о. Крестовского судно встретило сплочённый многолетний лёд и вновь образующуюся шугу, которые преградили путь к устью Колымы, и «Пионер» оказался вынужденным стать на зимовку 23-24 сентября. Бот был поставлен на якорь на глубине 2,7 м (9 фут.) в бухте на западной стороне о. Крестовского, получившей теперь название Пионер. Зимовка судна прошла вполне благополучно и хорошо.

1 августа 1930 г. бот получил возможность выйти из бухты и в тот же день прибыл в устье Колымы, встретив на переходе лишь сравнительно редкий лёд. В навигацию этого года «Пионер» сделал, не встретив льда, из Колымы в Индигирку два рейса, перевезя всего 40 т груза. Первый рейс был совершён с 12 по 30 августа, второй — со 2 по 14 августа.

## **1931 г.**

### **Плавание парохода «Ленин» и моторного бота «Пионер»**

Переходом из Лены в Колыму речного парохода «Ленин» определилась возможность обеспечения бассейнов якутских рек судами, собранными или построенными на Лене — индустриальной артерии Якутской АССР. В рр. Хатанге, Анабаре, Оленьке, Омолое, Яне, Индигирке, Колыме и их притоках судоходство сравнительно с Ленским будет невелико и не окупит затрат по организации собственного судостроения на каждой из приведённых рек. Остаётся, таким образом, решить вопрос о постройке

судов на Лене и последующей переброске морем в соответствующую реку.

В первую очередь обеспечением судами нуждался более населённый бассейн Колымы, в котором с 1911 г. известная часть грузов поступала морем. Организованный в последующие годы после установления морских рейсов с востока речной флот, состоявший из буксирных катеров, ни в какой мере не удовлетворял нужды водных перевозок.

Намеченный к перегону морем из Лены на Колыму «Ленин», таким образом, должен был явиться основоположником нового колымского речного флота. Кроме «Ленина», в данную навигацию в конце августа в юго-восточной части моря Лаптевых совершил плавание пароход «Лена», который с речным экипажем направлялся к Новосибирским островам для снабжения Ляховской станции. По словам комсостава, пароход не дошёл до Ляховских островов 45 миль и вынужден был повернуть обратно. Более подробных данных об этом плавлении не имеется.

Из Колымы, по примеру предыдущих лет, моторный бот «Пионер» совершил рейсы в устье р. Индигирки.

«Ленин», недавно собранный на Лене, представлял собой винтовой пароход, типа полуречного, полурейдового буксира с двумя машинами, мощностью в 500 сил и осадкой в 1.5 м. Он имел грузовые трюмы, в которые мог на переход морем взять достаточный запас угля.

Для проводки парохода в Колыму на него прибыл капитан А.Л. Бочек, принявший в командование «Ленина» и являвшийся одновременно начальником всей операции.

22 августа «Ленин» вышел из Якутска вниз. 28 августа был пройден Булун. 2 сентября в Быковской протоке пароход встретился с возвращавшейся из своего морского похода ветхой норденшельдовской «Леной», с которой принял недовезенный ею груз для Ляховской станции.

3 сентября «Ленин» остановился у шхуны «Полярная Звезда», лежавшей на западном берегу Быковского полуострова. Попытки стащить «Полярную Звезду» на воду не имели успеха, и пароход пошёл дальше к выходу в море. При проходе Средней протоки «Ленин» сел на мель и снялся лишь после отгрузки угля на шедшую с «Леной» баржу.

Зайдя в бухту Тикси, где судно догрузилось, в ночь на 6 сентября «Ленин» двинулся к Новосибирским островам, имея на борту 210 т угля, 40 т продовольствия, одежды, материалов и 25 т грузов для Ляховской станции при осадке 2,8 м (9½ фут.).



Рано утром 7 сентября на короткое время открылся между снежными шквалами берег в районе мысов Чуркин и Куртах.

В море «Ленин» встретил волну, которая сообщала судну довольно сильную качку. Погода стояла мглистая с проходящими снежными шквалистыми полосами. В дальнейшем пути к проливу Лаптева по открывавшемуся временами вдали берегу обнаружилось, что новый лаг Уокера весьма ненадёжен и давал в пройденном расстоянии большие отклонения от действительности. Судовые компасы работали исправно.

В 7 час. 7 сентября был пройден мыс Святой Нос в расстоянии 3 миль. К вечеру того же дня «Ленин» подошёл к Ляховской станции, сделав переход в 290 миль за 40 часов. У станции пароход простоял, разгружаясь, 15 час. Закончив разгрузку, судно двинулось дальше на восток. При свежем ветре и пасмурной погоде «Ленин» шёл вдоль берега материка в 10 милях от него, через каждые 15 мин. производя промер глубин.

Днём 8 сентября шёл снег, и ветер усилился до 5 баллов. Судно начало испытывать бортовую и килевую качку. На следующий день цвет воды в море изменился, и она стала пресная — пароход проходил в это время мимо устья р. Индигирки. В 9 час. с судна увидели ненадолго низменный берег. Дальше такой же низменный берег был усмотрен в районе р. Алазеи, а затем западнее р. Малая Куропаточья. В ночь на 10 сентября пароход был вынужден простоять на якоре из опасения посадки на мель, вследствие наблюдавшегося резкого изменения глубин. На рассвете «Ленин» продолжал свой путь, придерживаясь глубин в 5,5 м (3 саж.). Ветер дул с силой в 4 — 5 баллов, разводя значительное волнение.

В 11 час. 10 сентября открыли о. Крестовский и одновременно увидели в 8 — 10 милях низменный материковый берег. При проходе о-вов Медвежьих пароход впервые за свой переход встретил мелкобитый лёд, вначале не представлявший затруднений для движения судна вперёд. К вечеру того же дня лёд стал, однако, гуще, но всё же он предоставлял возможность судну идти вперёд, хоть и с некоторым риском за целостность винтов. Наконец, в 20 час., уже в сумерках, «Ленин» упёрся в сплошной массив льда и принуждён был стать на якорь дожидаться рассвета. Барометр в это время начал падать, ветер усилился до 6 баллов, началась пурга, и можно было ожидать, что разразится шторм.

В 2 часа 11 сентября пароход начал пробиваться вперёд среди тяжёлых льдов. Дул сильный ветер, мела пурга, впереди было видно не более

чем на 2-3 длины судна. Небольшие перемычки «Ленин» форсировал силой своих машин. Около 9 час. одна из машин остановилась, а вскоре за ней и вторая. Оказалось лёд попал в полутоннели над гребными винтами и их заклинил. С большим трудом удалось освободить винты от льдин, и машины снова заработали.

В 10 час. лёд стал менее крупный и прогалины между льдинами шире. Изменился и цвет воды — стало чувствоваться влияние Колымы. Однако продолжавшаяся густая пурга не позволяла видеть что-либо впереди и заставила судно стать на якорь на глубине 3,7 м (2 саж.).

К полудню ветер ещё усилился, но зато очистил горизонт. К удивлению всего экипажа «Ленина», в 3-4 милях, оказалось, стоял пароход «Лейтенант Шмидт» пришедший из Владивостока. Он стоял за баром р. Колымы. «Ленин» тотчас снялся с якоря, подошёл к морскому пароходу и стал с него принимать груз для отвоза в Нижнеколымск. Продолжал дуть почти штормовой ветер с силой до 7 баллов с большой волной, мешавшей разгрузке. Приняв с «Лейтенанта Шмидта» к полудню 12 сентября на борт 101,5 т грузов, «Ленин» снялся с якоря и направился в Нижнеколымск, куда прибыл в 10 час. 14 сентября и был торжественно встречен местными организациями.

В ту же навигацию «Ленин» приступил к рейсированию по низовьям Колымы и с тех пор там работает.

Моторный бот «Пионер» в эту навигацию совершил 3 рейса из бухты Амбарчик в устье р. Индигирки и один рейс на о. Крестовский.

В первый рейс бот под командой Менгель вышел из Амбарчика 29 июля. Вскоре по выходе из бухты был встречен густой лёд, из-за которого пришлось уклониться к материковому берегу и следовать вблизи его.

На следующий день в районе рр. Большой и Малой Куропаточьих судно встретило сплошной лёд. 1 августа задувшим южным ветром лёд несколько разрядило, что позволило продолжать пут. 3 августа «Пионер» вышел на чистую воду, а 4 августа прибыл на устье Колымской протоки дельты Индигирки.

Обставив фарватер и произведя разгрузку привезённого груза, бот направился обратно к устью Колымы. На этом обратном пути редкий лёд был встречен от меридиана рр. Большой и Малой Куропаточьих до о. Крестовский, а на восток от последнего простирался сплочённый ледяной покров с большими ледяными полями. Только в 20 милях от

устья Колымы поля были меньше и вообще лёд разреженнее. Вернувшись в Амбарчик 12 августа, «Пионер» следующий рейс, теперь на о. Крестовский, совершил с 23 по 26 августа при ледовом состоянии моря, примерно таком же, как и в предыдущий поход.

Второй рейс из Колымы в Индигирку бот под командой капитана Загоруль сделал с 1 по 11 сентября. При выходе из Амбарчика «Пионер», бросая лот каждые полчаса, шёл курсом NW 35° до N-й оконечности о. Крестовский, где у устья островной реки Куродагина должен был отставиваться в ½ мили от берега на глубине 1,8 м от сильной зыби с NW. Через 8 час. стоянки бот двинулся дальше в путь. Лёд на участке от Колымы до Крестовского на этом походе был редкий, с полями небольшой величины.

К месту разгрузки в устье Индигирки бот подошёл к 18 час. 4 сентября, выслав для прохода бара вперёд прибуксированный моторный катер «Сокол», оставленный затем в Индигирке. Простояв под выгрузкой 4½ суток, «Пионер» направился обратно, стараясь на переходе придерживаться глубин в 3,7-5,2 м (12-17 фут.) и бросая каждые полчаса лот.

Не доходя до о. Крестовского, «Пионера» перегнал шедший из Лены пароход «Ленин».

В дальнейшем пути в 40 милях от бухты Амбарчик ботом был встречен лёд, на прохождение через который ушло 32 часа. Наконец, в 8 час. 11 сентября «Пионер» ошвартовался у борта стоявшего в Амбарчике парохода «Лейтенант Шмидт», который прибыл из Владивостока.

В третий рейс в устье Индигирки «Пионер» вышел из бухты Амбарчик под командой Менгель 14 сентября. Во время этого похода, длившегося по 20 сентября, лёд на участке от о. Крестовского до устья Колымы был встречен более сплочённым. На обратном пути 19 сентября в затишьях между ледяными полями располагалось довольно густое сало. Всего за навигацию ботом было переброшена 70 т груза и отбуксированы в Индигирку моторная лодка и американский кунгас.

## 1932 г.

1932 г. явился переломным в вопросе эксплуатации Северного морского пути. Осуществлённый «Сибиряковым» в одну навигацию Северовосточный проход из Атлантического океана в Тихий явился огромным

импульсом в хозяйственном и экономическом развитии всего евроазиатского севера. Этот поход показал реальную ценность и осуществимость морского сообщения транзитом через Северный Ледовитый океан. Идея использования Северного морского пути получила всесоюзное значение. Но вопрос не был решён односторонне только для целей транзита. Развитием и использованием производительных ресурсов было намечено охватить весь север.

Кроме плавания «Сибирякова», в эту навигацию совершили плавание в районе между Леной и Колымой несколько судов речного и полуморского типа. Этим осваивалась идея мелкого каботажного, необходимая для обеспечения местных нужд.

### **Плавание ледокольного парохода «Сибиряков»**

Для прохождения Северо-восточным проходом был избран ледокольный пароход «Сибиряков» постройки 1909 г. в Глазго (именовавшийся до покупки царским правительством «Bellaventure») с машиной в 2000 индикаторных сил, водоизмещением 1383 регистровых тонн, длиной 73,4 м и шириной 10,9 м со стальным ледовым поясом и усиленными креплениями. Экспедицию, организованную Арктическим институтом, возглавлял О.Ю. Шмидт.

28 июля «Сибиряков» (под командой капитана В.И. Воронина) вышел из Архангельска и 31 июля вошёл в Карское море через пролив Маточкин Шар.

3 августа судно достигло Диксона, где простояло до 11 августа, ожидая, а затем производя погрузку угля с одного из пароходов Карской операции. За время ожидания парохода с углём «Сибиряков» вместе с подошедшим «Русановым» прошли с гидрологической съёмкой к о. Свердруп и вернулись обратно на Диксон.

11 августа судно вышло в море продолжать свой путь на северо-восток. 13 августа «Сибиряков» достиг о-вов Сергея Каменева<sup>1</sup>, не встретив на пройденном от Диксона пути совершенно льдов. Идя дальше вдоль берегов Северной Земли, 15 августа судно обогнуло мыс Молотова<sup>2</sup> и легло на курс SSO вдоль кромки встреченных тяжёлых льдов. Крайняя северная точка, достигнутая «Сибиряковым», была в широте

---

<sup>1</sup> Ныне — Архипелаг Седова в восточной части архипелага Северная Земля. — прим. OCR.

<sup>2</sup> Современное название — Мыс Арктический, северная точка острова Комсомолец архипелага Северная Земля. — прим. OCR.

81°28' и долготе 96°54'. Далее пароход следовал вдоль о. Комсомолец прибрежной полосой чистой воды, которая становилась всё уже и, наконец, исчезла, так как лёд вплотную упирался в берег. В этом льду, состоявшем из ровных полей в 0,5-0,75 м. мощности, «Сибиряков» с трудом пробирался, временами застревал и вновь освобождался, применяя иногда взрывы аммонала. В ночь на 17 августа против входа в пролив Красной армии пришлось начать форсировать невзломанный береговой припай, к которому с востока примыкал тяжёлый торосистый лёд. Толщина припая у его северного края была около 0,76-1 м, но по мере движения судна на юг увеличилась до 1,5 м. Наблюдавшееся впереди судна тёмное небо указывало на близость чистой воды. Однако добраться до открытого моря, которое, как оказалось, было против фьорда Матусевича, удалось лишь к 18 час. 18 августа и то с большим трудом. При форсировании льда корабль часто застревал, а взрывы аммонала от заряда в 15 кг, закладываемые впереди судна, делали лишь воронку и, следовательно, продвижению помогали мало. В общем на прохождение 5 миль невзломанного припая, за которым оказалась чистая вода, «Сибиряков» должен был потратить 10 час. непрерывной форсировочной работы.

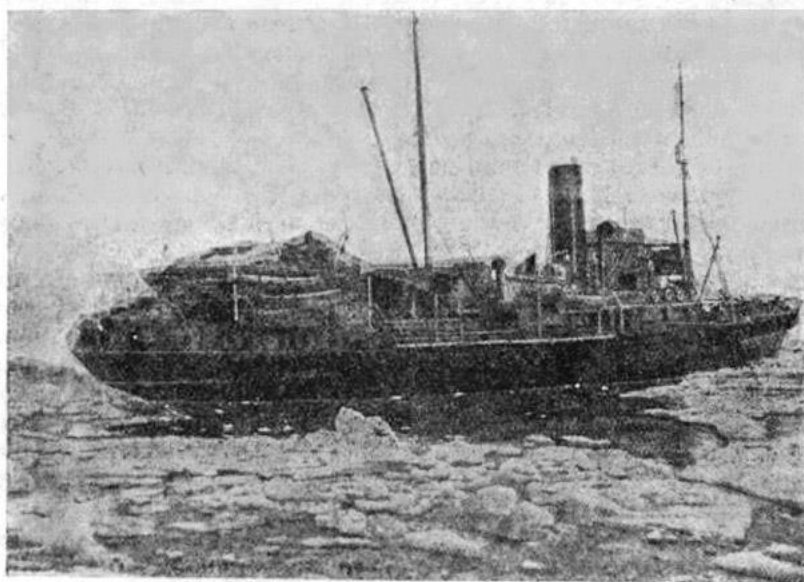


Рис. 10. Ледокольный пароход «Сибиряков»

Пройдя к проливу Шокальского, судно опять встретило крупнобитый многолетний лёд, мощностью метра в 3, примыкавший к о. Большевик. В этом льду «Сибиряков» опять продвигался с большим трудом и часто прибегал к взрывам аммонала, увеличив вес заряда до 20 кг. Пеленга на о. Большевик отметили, что течением судно

несло к югу. Через двое суток тяжёлой работы во льду в видимости Малого Таймыра «Сибиряков» 22 августа вышел на чистую воду. От мыса Евгенова пароход лёг на SO с тем, чтобы при первой возможности идти прямо на восток и обогнуть Новосибирские острова с севера. Однако при попытках отклониться на восток судно неизменно встречало тяжёлые и сплочённые льды в 9 баллов. У северо-восточных берегов Таймыра наблюдался большей частью мощный многолетний лёд часто

грязно-бурого цвета. В этом крупнобитом льду «Сибиряков» при ударах о льдины кренился до  $10^\circ$ , а корпус его испытывал сильные удары и сотрясения. 23 августа при работе во льду судно обломало одну лопасть винта.

Наконец, 24 августа в широте  $76^\circ 05'$  и долготе  $116^\circ 36'$  «Сибиряков» вышел на чистую воду и в море Лаптевых больше льда не встречал. Начиная с широты  $75^\circ 02'$  и долготы  $121^\circ 33'$  восточной стал наблюдаться плавник, видимо вынесенный Леной. В ночь на 27 августа судно достигло бухты Тикси и стало в ней на якорь. Отбункеровавшись якутским углём из копей Сангархая, 30 августа пароход вышел в море продолжать свой рейс. Теперь на буксире у него шло два речных колёсных парохода: «Партизан» и «Якут», которые начальник экспедиции О.Ю. Шмидт взялся доставить до устья Колымы.

Вечером 31 августа «Сибиряков» отдал якорь в 5 милях от берега у рации о. Большой Ляховский, не встретив на переходе льда. На станцию были выгружены снабженческие грузы. Здесь же «Сибиряков» встретился с моторным ботом «Пионер» экспедиции Аэрофлота под начальством И.А. Ландина, двигавшейся с работами вдоль побережья из Колымы в Лену.

1 сентября днём, закончив разгрузку, «Сибиряков» снялся с якоря и пошёл к Колыме. Начиная с меридиана  $152^\circ 14'$  и до  $154^\circ 30'$  в очень большом количестве встречался мелкий плавник, видимо вынесенный Индигиркой.

При подходе к о-вам Медвежьим утром 3 сентября в море появились отдельные льдины, располагавшиеся к северу и востоку от островов группы. Подходя поздно вечером к мысу Медвежьему, «Сибиряков» увидел, что одновременно с востока двигался караван грузовых судов во главе с ледорезом «Литке». Это подходила Северо-восточная экспедиция Наркомвода под начальством Н.И. Евгенова.

У мыса Медвежьего прибуксированные «Сибиряковым» речные пароходы «Партизан» и «Якут» ушли самостоятельно в реку. 4 сентября «Сибиряков» двинулся дальше на восток. В Чукотском море в борьбе с тяжёлыми льдами судно сломало лопасти винта. Перегрузкой угля пароходу был дан дифферент на нос, и лопасти заменены запасными. Однако вскоре после замены лопастей судно во льду 18 сентября сломало гребной вал и потеряло винт. Дрейфуя по течению вдоль берега по направлению к Берингову проливу, а также пользуясь парусами из брезентов, 1 октября «Сибиряков» вышел за кромку льдов, где был взят на



буксир подошедшим тральщиком «Уссуриец», который его отвёл на ремонт в порт Йокогаму.

«Сибиряков» первым в истории прошёл Северо-восточным проходом в одну навигацию.

### Плавание речного теплохода «Эстафета» и парохода «Лена»

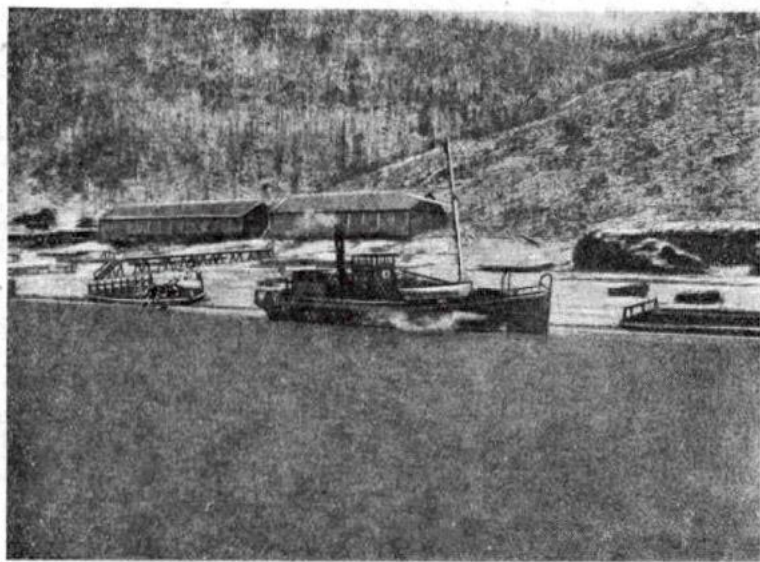


Рис. 11. Пароход «Лена». (Фото П. К. Хмызникова.)

Грузовое сообщение морем основных водных артерий Якутии, рр. Лены и Колымы, с бассейнами прочих якутских рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, — проблема, как мы ранее видели, чрезвычайно древняя. Однако за последние две с лишним сотни лет попытка морского сообщения с одним из близлежащих к Лене — Янским бассейном была сде-

лана одна, в 1897 г., и то неудачная по характеру выполнения. Ежегодный недовоз на Яну грузов с Лены гужем, вследствие слабости оленного транспорта, вызвал с образованием Якутской АССР повышенный интерес к вопросу о возможности морского каботажа в этот район. Якутская академическая экспедиция чутко откликнулась на эти нужды края и направила на Яну специальную гидрологическую экспедицию, которая на основании выполненных ею в 1927-1929 гг. работ в основном разрешила для Янского бассейна вопрос возможности каботажного сообщения.

Поэтому вполне естественным и последовательным явилось решение Якутского правительства — в навигацию 1932 г. первый коммерческий рейс направить именно в Яну.

Для выполнения этого рейса был избран один из пяти маленьких речных теплоходов, построенных в 1932 г. для работ на верхнем плёсе р. Лены. Назначенный в рейс теплоход «Эстафета» имел длину 16,5 м, ширину 3,5 м, осадку 100 см, машину составляли два дизеля фирмы Отто Дейтц по 50 индикаторных сил каждый. Для переброски груза на буксире теплохода была отправлена железная речная баржа «Надёжная» постройки 1892 г.

23 августа «Эстафета» под командой речного капитана М.М. Пшенникова и при навигаторе С.И. Абрамовиче прибыла из Якутска в бухту Тикси. Через двое суток 25 августа в 14½ час. теплоход с баржей «Надёжная» на буксире вышел из Тикси в море для следования в р. Яну. Идя вдоль берега губы Борхая, судно в 22 часа 24 августа стало из-за надвигавшегося тумана на якорь в 3 милях от устья р. Хараулах. На следующий день на рассвете туман разнесло, и теплоход двинулся в дальнейший путь. В 8 час. караван прошёл траверз мыса Каменный Столб. Ветер был с 0 силой в 2 балла, волнение слабое — тоже в 2 балла. Судно шло, примерно, 4-4½ мили от берега. Постепенно ветер стал свежеть и усилился до 5 баллов. Каравану пришлось стать на якорь и отстаиваться. Лишь в 16 час. 28 августа «Эстафета» смогла продолжать свой путь. Однако поздно вечером из-за неисправности одного из дизелей судну пришлось вновь остановиться и простоять на якоре до рассвета. Тронувшись дальше, караван в тот же день обогнул мыс Борхая и распространяющиеся от неё на ОСО обширные отмели. К вечеру из-за неполадок в моторе судну пришлось вновь остановиться.

30 августа «Эстафета» следовала вдоль берега Янского залива. Ветер через S перешёл на W, в то время как зыбь продолжала идти с NO. В полдень был пройден траверз мыса Сексюрдах, а к 15 час. подошли к протоке Ильин Шар устья Яны. В 18 час. караван, войдя в реку, остановился у сел. Ал.

Пройдя в последующие дни в сел. Казачье, «Эстафета» с баржей вышла в обратный рейс 8 сентября той же протокой Ильин Шар. На барже теперь кроме груза находилось 33 пассажира. Пройдя в 4½ часа бар, караван направился на W вдоль берега. Пройдя вечером к отмелям мыса Борхая, суда стали на якорь. На рассвете «Эстафета» стала огибать отмели и названный мыс. Тем временем ветер начал свежеть и судам пришлось стать на якорь в изгибе берега близ мыса Борхая несколько к востоку от него. «Эстафета» стояла в 3 милях от берега на двух якорях, баржа на трёх. Глубина на стоянке была 8 м при грунте — песок. После полудня 9 сентября ветер ещё усилился до 5 баллов. Суда стало сильно дёргать на якорных канатах. В 18 час. у «Эстафеты» лопнул правый канат. На судне пустили дизеля и под ними стали держаться на втором якоре, вытравив весь его канат. Через 20 минут лопнул один из якорных канатов баржи, а затем её стало дрейфовать в море. С кормы баржи был отдан четвёртый якорь — дрек. Около 19 час. ветер сразу затих, а через



полчаса резко переменился и задул от северных румбов с большой силой. В 19 час. 40 мин. его сила достигла, примерно, 10 баллов, а на шквалах до 11 баллов. Должно указать, что на метеостанции Тикси в этот день шторм был до 12 баллов и сорвал крыши с построек.

В течение последующих 10-15 мин. на барже снесло кормовую надстройку, вскрыло волной люки, разбило 4 шлюпки. Трюмы стало заливать водой. Тонущая баржа начала дрейфовать к берегу. Около 20 час. «Эстафета» снялась с якоря и направилась на помощь барже. Люди с баржи начали бросаться в воду. Бывшие на барже собаки поплыли к берегу. Теплоход, выбросив с обоих бортов пеньковые тросы, стал спасать пассажиров с разбитого судна.

Тем временем волнами залило кормовой отсек у «Эстафеты». Теплоход, отдав якорь, приткнулся носом к отмели.

К 21 часу все без исключения пассажиры и команды обоих судов выбрались на берег. Находившиеся на барже 27 собак также выплыли на сушу. Потерпевшие кораблекрушение развели на берегу костры из плавника при продолжающемся шторме с дождём.

На рассвете 10 сентября приступили к осмотру выброшенных на отмели судов. Баржа оказалась совершенно разбитой — у неё были смяты борта, оторвана верхняя палуба и разрушены надстройки. Судно, залитое водой и затонувшее на отмели, возвышалось над поверхностью моря, примерно, на 0,5 м её борта.

На «Эстафете» отскочил цемент по всему днищу, оказались затопленными кормовой отсек и машинное отделение.

К полудню шторм начал затихать. Несколько человек были посланы на розыски кочующих оленеводов, чтобы дать знать в жилые места о происшедшем.

Оставшиеся у места гибели приступили к постройке землянок, сбору выброшенных морем грузов и снятию механизмов с теплохода.

13 сентября удалось наладить радиостанцию и сообщить в Якутск о создавшемся положении.

На возвышенном берегу мыса был установлен сигнальный пост.

В это время Якутск, получив радио об аварии, дал распоряжение в Тикси отправить на помощь находившийся там пароход «Лену».

20 сентября в 21 час «Лена» под командой речного капитана Д. Пшеникова вышла из Тикси и, пройдя о. Мостах, направилась на восток. В 10½ час. 21 сентября судно подошло к восточному берегу губы Борхая. В расстоянии 1 мили от берега и, примерно, в 10-15 милях к S от мыса

Борхая пароход повернул вдоль берега к северу. Однако к полудню ветер начал свежеть и шедший на буксире у «Лены» моторный катер стало заливать волной. Тогда пароход повернул обратно в глубь губы, идя опять же вдоль берега. Около 13 час. судно стало на якорь, примерно, в ½ мили от берега. Через час с севера подошёл моторный бот «Пионер», сообщивший, что в 3 милях к северу видел на берегу людей, но не мог иметь с ними сообщения. «Пионер» стал на якорь невдалеке от «Лены». К ночи ветер засвежел до шторма. В 22 часа у «Лены» стало отрывать стоявший на бакштове моторный катер. С дальнейшим усилением шторма в 23 часа 20 мин. у парохода порвало якорный канат. Судно дало полный ход вперёд и бросило второй якорь, до этого времени неотданный. Когда был дан ход, бывший за кормой буксир моторного катера обрубили, чтобы он не намотался на винт, и катер унесло. Несмотря на работу машины полным ходом, «Лену» постепенно стало прибывать к берегу. Примерно через час пароход развернуло бортом, и нос парохода бросило на отмель. 22 сентября в 1 час от ударов судна о грунт в котле пробило прокладку, и вследствие этого прорвался пар. Свет на корабле погас, и на пароходе стали ожидать взрыва котла. Однако последнего не произошло. Двум людям из экипажа удалось выбраться на берег и завести конец. Далее с парохода приступили к выгрузке и высадке людей на сушу. Пароход тем временем положило на отмели на борт и залило водой. Следует отметить, что авария «Лены» до некоторой степени определяется также и неопытностью речного состава судна в морском плавании. Как пример можно указать, что для предохранения ходовой рубки от ударов волн на пароходе от борта до борта протянули брезент высотой до мостика, создав таким образом парус на судне, стоявшем против ветра на якоре. Также опасной явилась и стоянка на одном якоре в свежую погоду и к тому же, видимо, на малой глубине вблизи берега. После аварии с «Леной» 15 человек её экипажа взял направившийся в бухту Тикси «Пионер». 27 сентября «Пионер» вновь подошёл к лагерям экипажей «Лены» и «Эстафеты» и взял на борт 62 человека, которых также перебросил в Тикси.

В дальнейшем пароход «Лена» был восстановлен и ныне продолжает плавать в составе Ленского речного флота. Следует ещё отметить, что на помощь потерпевшей аварию «Эстафете» из Колымы был отправлен

пароход «Ленин». По-видимому, судно дошло до Индигирки, но принуждено было повернуть обратно из-за повреждения в машине, происшедшего во время выдержанного шторма около 18 сентября.<sup>1</sup>

### **Плавание моторного бота «Пионер»**

Моторный бот «Пионер» в настоящую навигацию был передан для работ Восточнополярной экспедиции Гражд. возд. флота под начальством И.А. Ландина. Эта экспедиция в 1931 г., выйдя из Владивостока, прошла на катерах-кавасаках от Берингова пролива до устья р. Колымы. Перезимовав в бассейне Колымы, экспедиция в настоящую навигацию вышла на работу в море двумя отрядами: один из устья Индигирки шёл к Колыме на завезённом в предыдущем году «Пионером» катере «Сокол», второй отряд на «Пионере» должен был идти вдоль побережья к западу навстречу индигирскому отряду.

29 июня «Пионер» с экспедицией на борту прибыл из Среднеколымска в бухту Амбарчик. Приняв здесь горючее, судно на буксире парохода «Ленин» проследовало к истоку Походской протоки и 6 июля двинулось вниз по ней. 16 июля «Пионер» миновал бар Походской протоки, вышел в море и почти сразу же упёрся в лёд.

Всю вторую половину июля «Пионер», ведя попутно работу, пытался пройти к устью р. Чукочьей. Однако под берегом располагался припай льда, кромка которого от западной части дельты Колымы шла вдоль материкового берега, постепенно от него удаляясь на NO. Против р. Чукочьей кромка отстояла на 8-9 миль от берега, имея направление ONO. Часто задувавшие свежие ветры заставляли судно отстаиваться за ста-мухами и менять место, избегая быть затёртым. В затишье стоял обычно густой туман.

Наконец 2 августа судну удалось пробраться среди льда к о. Крестовскому, у южной оконечности которого располагалась полоса чистой воды. Этой полосой «Пионер» вошёл в бухточку своего имени и стал на якорь у места зимовки 1929/30 г.

На рассвете следующего дня судно снялось с якоря и направилось на запад. Встреченные битые льды и небольшие поля ровного льда, несмотря на все попытки двигаться в западном направлении, заставили склоняться на SW и привели судно к мысу Крестовскому, примерно в тот

---

<sup>1</sup> Более подробных данных об этом плавании у составителя не имеется.

район, откуда оно пошло к о. Крестовскому. К вечеру бот, пробиваясь сквозь льды под берегом, продвинулся всё же, примерно, до района р. Большой Куропаточьей.

Дальше на запад судно продолжало следовать под берегом по глубинам 2-2,5 м. Здесь лёд был более проходим, местами располагалась чистая вода, в то время как мористее стоял сплочённый лёд, выдвигавший отдельные ледяные языки к отмелям берега.

5 августа с полуночи судно следовало чистой водой: к 2½ час. оно достигло устья р. Алазеи, где стало на якорь на глубине 2,2 м. Ветер дул с ONO силой в 3- 4 балла и постепенно усиливался, разводя волну. Из-за волны и ветра, который на следующий день достиг силы в 6 баллов, отойдя к NO, судно простояло 5 и 6 августа. Когда ветер утром 7 августа несколько ослабел, была спущена шлюпка и отправлена на берег. Здесь, в устье Алазеи, оказалось индигирское звено экспедиции во главе с её начальником Ландиным. К полудню 8 августа это звено было принято на борт «Пионера», который затем снялся с якоря и направился к устью Колымской протоки р. Индигирки. С трудом найдя подход к протоке и установив сообщение с берегом, бот простоял в этом районе до 13 августа.

Отправившись в дальнейший путь, судно, имея теперь на буксире взятый в Индигирке моторный катер «Сокол», проследовало к устью Средней протоки той же реки. В поисках фарватера через бар означенной протоки судно провело в этом районе время до 18 августа, а затем направилось в бухту Гусиную. Всё это время дули слабые ветры: погода стояла переменная — ясная с хорошей видимостью сменялась пасмурной с туманом и дождём.

20 августа были закончены работы в губе Гусиной, и в полночь на 21 августа судно, огибая п-ов Лопатка, при лёгком южном ветре направилось на запад. Небольшую остановку «Пионер» сделал для обследования устья р. Богдашкиной, которое оказалось весьма мелководным.

22 августа NW-й ветер в 4 балла развёл волну и заставил судно отставаться на якоре. К вечеру ветер отошёл к NNW и засвежел до 6 баллов. Бот испытывал сильную качку и черпал бортами воду. После полуночи ветер стал стихать, и к утру следующего дня волнение значительно уменьшилось.

В 11 час. «Пионер» снялся с якоря и взял курс на о. Большой Ляховский. Ветер дул с W в 3-4 балла. Встречной зыбью дважды заливало шедший на буксире бота моторный катер «Сокол», и судну приходилось

останавливаться для его откачки.

В 17½ час. «Пионер» подошёл к рации на мысе Шалаурова и стал на якорь на глубине 2,7 м. в расстоянии до берега около ½ мили. Сдав здесь на станцию одного сотрудника экспедиции, раненного случайным выстрелом ружья, на следующий день бот снялся с якоря и направился к устью губ Хромской и Омуляхской. На рации был оставлен прибуксированный катер «Сокол», у которого во время перехода утратилась часть жестяной подводной обшивки и пазы стали пропускать воду.

В 9 час. 26 августа в проходящих зарядах тумана «Пионер» стал на якорь в районе Меркушинской стрелки. После полудня судну пришлось отойти дальше от берега, так как вода стала убывать, и явилась угроза, что бот обмелеет. Ветер дул с востока, временами шёл дождь и редкий снег.

В этом месте «Пионер» пробыл до 29 августа, ожидая возвращения с берега шлюпки, высланной для исследовательских работ, а затем сам пробуя проникнуть в Хромскую губу, чего, однако, боту сделать не удалось.

В 17½ час. 29 августа «Пионер» двинулся на запад при лёгком N-м ветре. На следующий день при ясной погоде бот стал на якорь на глубине 2,3 м у устья р. Рогалёво. Простояв здесь несколько часов, судно двинулось к рации о. Большого Ляховского, которой достигло к 4 час. 31 августа.

В тот же день поздно вечером к мысу Шалаурова подошёл ледокольный пароход «Сибиряков», на буксире которого шли речные пароходы: «Партизан» и «Якут».

1 сентября, пополнив с «Сибирякова» запасы горючего для мотора, а также взяв пресную воду, «Пионер» в 11 час. направился к Оягосскому яру, а от него к Святому Носу. В 16½ час. у устья р. Рогалёвой бот стал на якорь для приёма на борт береговой партии, оставленной здесь для работ в первый приход экспедиции к этому пункту. Однако партии на месте не оказалось, и для поисков её судно на рассвете 2 сентября двинулось на восток. Вскоре партия была встречена, и после короткой остановки за её имуществом у устья р. Рогалёва «Пионер» проследовал к Чай-поварне, а от последней дальше на запад. Вечером того же дня судно обогнуло мыс Святой Нос, пересекло Эбелягскую губу и направилось вдоль полуострова Чуркина.

Утром 3 сентября ветер с W засвежел, бот стало сильно качать; видимость стояла плохая, шёл мелкий дождь.

Обойдя мыс Туруктах, «Пионер» вошёл в губу Ванькину. В 14 час. судно стало на якорь в глубине губы в  $\frac{1}{4}$  мили от горы Чокурдах.

Здесь судно, занимаясь исследовательскими работами, пробыло до 6 сентября. В эти дни стоянки дул свежий восточный ветер силой до 7 баллов.

6 сентября ветер начал спадать, судно в 11 час. снялось с якоря и двинулось к выходу из губы. Около полуночи судно стало на якорь в районе мыса Мостах губы Селяхской. На рассвете была сделана попытка приблизиться к устью р. Данилкиной, но окончилась она неудачей из-за встреченных малых глубин.

8 сентября судно, двинувшись дальше, миновало о. Макар и, ориентируясь о. Ярок, подошло к входу в главное русло р. Яны и стало здесь в 18 час. на якорь из-за наступавшей темноты.

На утро следующего дня, когда поднялся туман, с бота спустили шлюпку, и она отправилась промерять вход в Яну. К вечеру, когда шлюпка вернулась, начало свежеть, появился накат зыби, и судно стало испытывать сильную качку. После полуночи NW-й ветер усилился до 6 баллов. Так как в волну проходить бар было не безопасно, судно просто-яло на якоре до утра 11 сентября.

В 7 час. 11 сентября «Пионер» снялся с якоря и, имея впереди себя промерную шлюпку, стал входить в реку. Бар судном был пройден по глубине в 1,5 м. В 10 $\frac{1}{2}$  час. бот подошёл к местности Юедей, а затем направился вверх по главному руслу до сел. Устьянск.

15 сентября «Пионер» покинул Устьянск и направился вниз по реке к выходу в море.

В 9 $\frac{1}{2}$  час. судно подошло к Юедей и стало на якорь в ожидании улучшения погоды для прохода через бар. Дул NNW в 7 баллов с дождём.

16 сентября ветер к полудню затих до 3-4 баллов, но к вечеру, перейдя на W, усилился вновь до 7-8 баллов. После полуночи на 17 сентября ветер в порывах достигал 9 баллов. Ветер произвёл сильный нагон воды в реку.

Во время нагона получилось обратное поверхностное течение, и «Пионера» временами поворачивало кормой в реку.

К утру ветер ослабел до 4 баллов, но в полдень опять усилился до 6-7 баллов.

18 сентября ветер дул порывами до 7 баллов, неся дождь, а временами ледяной дождь.

К вечеру, наконец, затихло, и на рассвете 19 сентября «Пионер», выбрав якоря, направился к бару. Выйдя в море, после полудня судно опять встретило W-й противный для него ветер, быстро усилившийся до 7 баллов. Вновь «Пионер» начал испытывать сильную качку. Ход судна стал плохой, и оно едва управлялось. Скоро волнение достигло 6 баллов, и бот временами принимал воду на палубу.

К ночи шторм с NW усилился до 9-10 баллов. Судно стало покрывать волной. После полуночи порывы ветра достигли огромной силы. Одним из них «Пионера» положило на левый борт, и судно несколько минут пробыло в таком положении, пока не выровнялось. Вода в это время хлынула в рубку и машинное отделение. В дальнейшем пришлось потушить все лампы, так как во всех помещениях было по колено воды с маслом и керосином и чувствовался сильный запах бензина. Освещение в виде маленькой лампочки от аккумулятора оставалось лишь у компаса. Во время описанного выше крена судна с палубы смыло обе шлюпки, часть бочек с горючим и много другого снаряжения.

После полудня шторм стал стихать. «Пионер» немного прошёл по ветру, а затем повернул на запад.

К полуночи на 21 сентября ветер почти стих, а волнение улеглось. Около 4 час. открылся мыс Борхая. Подойдя ближе к этому мысу, на берегу были усмотрены постройки, огонь костра и люди. На восток виднелись обломки баржи. Это был посёлок спасшихся после гибели теплохода «Эстафета» с баржей.

Так как на «Пионере» не оставалось ни одной шлюпки, установить сообщение с берегом не удалось. Начавший опять крепчать ветер и недостаток на судне горючего для мотора заставили бот не задерживаться и возможно скорее проследовать в Тикси.

К полудню ветер перешёл на W и усилился до 5-6 баллов. «Пионер» стал с трудом продвигаться вперёд. На судне выяснилось, что при таком ходе горючего до Тикси не хватит. Поэтому было решено повернуть и укрыться под западным берегом мыса Борхая. Приближаясь к берегу, с бота увидели стоящий пароход, который оказался «Леной», высланной на поиски «Эстафеты».

К вечеру ветер перешёл на NW и, постепенно усиливаясь, достиг силы шторма. На судне отдали второй якорь. К полуночи шторм свирепствовал с той же силой, как двое суток тому назад. По огням было видно, что «Лену», стоявшую невдалеке, стало дрейфовать к берегу и она начала удаляться от «Пионера».

В 4 часа на «Лене» погас последний огонь. В это время было замечено, что и «Пионера» начало медленно дрейфовать к берегу.

Через час на берегу появился огонь костра, разведённого экипажем выброшенной на берег «Лены».

Дрейф «Пионера» скоро усилился, так как сорвало один из якорей. Дать ход вперёд машине оказалось при этом невозможным, ибо заклинило руль. С бота отдали третий запасный якорь на манильском тросе, который остановил дрейф. Судно, как и раньше, брало на себя много воды. Палуба и кожух машины текли, и вода проникала в помещение.

К 7 час. удалось исправить штуртрос и иметь мотор наготове.

Ветер стал стихать лишь к утру 23 сентября. В 6 час. ветер был с Н силой в 3 балла; волна в 4 балла шла с того же румба.

В 18 час. «Пионер» принял на борт 16 человек экипажа потерпевших аварию судов, шлюпку с «Лены» и, снявшись с якоря, направился в Тикси.

Около полуночи при слабом NO-м ветре судну пришлось несколько часов пролежать в дрейфе из-за неисправности мотора. Наконец последний был починен, и в 4½ час. судно смогло дать полный ход, а в 9 час. — пройти о. Мостах.

25 и часть дня 26 сентября на судне ушло на разгрузку и необходимый ремонт для предстоящего похода к мысу Борхая за оставшимися людьми погибших судов.

В 13 час. 26 сентября «Пионер» снялся с якоря и направился из Тикси в море при лёгком в 2 балла восточном ветре.

При подходе в темноте к мысу Борхая с бота стали подавать световые сигналы, в ответ на которые были на берегу зажжены огни и костёр. К утру ветер восточных румбов усилился до 5-6 баллов.

Около 16 час. на борт судна было принято 62 человека, размещённые в трюме и частично на палубе. Тотчас затем «Пионер» снялся с якоря и взял курс на Тикси. Дул южный ветер в 5 баллов, разводивший волнение. К полуночи ветер ещё засвежел, перейдя к NW. Волна почти лишала бот хода вперёд. Судно опять начало брать воду на палубу.

После полуночи на 28 сентября ветер, однако, стал слабеть, волнение уменьшилось, и «Пионер» получил возможность движения вперёд.

В 11½ час. судно вошло в Тикси и стало на якорь.

Через два дня бот, взяв на борт 48 человек экипажа «Лены» и «Эстафеты», вошёл Быковской протокой в р. Лену.

18 октября судно прибыло в Якутск и стало здесь на зимовку.



В ту же навигацию, кроме плаваний описанных выше судов, весьма интересное плавание из устья Лены в Хатангский залив было совершено моторным катером экспедиции Гражданского воздушного флота под начальством М.Т. Слепнёва.<sup>1</sup>

#### **IV. ПЕРИОД РАЗВЁРНУТОГО ГРУЗОВОГО ПЛАВАНИЯ**

«...Поставить перед Главсевморпутем задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, содержать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути...»

Эта выдержка из постановления Правительства СССР от 17 декабря 1932 г. ярко характеризует основную линию, взятую в вопросе освоения Севера. Ведущей идеей в развитии Севера был принят морской путь. Это не обозначало его обособленность от прочих элементов хозяйства. В результате упомянутого постановления, а также постановлений, последовавших за ним, было создано Главное управление Северного морского пути — организация, объединявшая в своём аппарате всё северное хозяйство. Такая административно-хозяйственная форма, основанная на территориальном принципе, с ведущей идеей морского транспортного пути, была намечена тов. Сталиным и гениально разрешила сложнейшую проблему освоения Севера.

Особо сильное развитие получили ранее отстававшие районы, прилегающие к морскому участку мыс Челюскина — устье р. Колымы.

В первый же год здесь было начато строительство порта в Тикси и в устье Колымы. Развёртывались сети радиометстанций и авиаслужбы. Но особенно ярко сказалось это развитие на морских плаваниях. Если до 1933 г. максимальное количество пловучих единиц, выходивших в море, не превышало 6 в год, то в 1933 г. на рассматриваемом нами участке совершило плавание 21 судно. Общее число плаваний судов (судно — навигация) с 1878 г. по 1932 г. включительно составляет 25, т.е. почти равно числу плаваний в 1933 г. В следующем, 1934 г., число плаваний — 20, а в 1935 г. вновь увеличивается до 26.

Если же взять протяжённость плаваний или тоннаж судов, или грузооборот, то цифры предстанут ещё более потрясающими.

---

<sup>1</sup> К сожалению, об этой экспедиции у составителя нет более подробных данных.

Навигация 1933 г. явилась первым опытом развёрнутого грузового плавания в море Лаптевых. В основу её был положен принцип грузопотока с запада, из индустриальной части нашего Союза.

Так создался первый карско-ленский рейс или, как эта операция формально называлась, «Первая ленская экспедиция».

Задача её слагалась из заброски грузов на двух пароходах — «Сталин» и «Володарский» — в бухту Тикси и на одном пароходе — «Правда» — в бухту Нордвик. Кроме того, в эту операцию входил перегон на р. Лену морским путём из Оби полуречного теплохода «Первая пятилетка» с большим лихтером. Намеченный вначале перегон второго речного судна парохода «Партизан Щетинкин» был отставлен за его неготовностью и осуществился в следующую навигацию.

Естественно, что операция прохода неприспособленных к ледовому плаванию обыкновенных морских пароходов-лесовозов, а тем более теплохода-буксира с лихтером требовала серьёзного обеспечения ледокольной службой. Для таковой был выделен ледокол «Красин». Ледовая разведка на пути к проливу Вилькицкого и в районе последнего должна была осуществляться самолётами, базировавшимися на Диксоне и мысе Челюскина.

Кроме операции карско-ленского рейса и перегона теплохода с лихтером, в эту навигацию было намечено повторить сквозной проход Северным морским путём, подобно проделанному в предшествовавшем году ледокольным пароходом «Сибиряков». Для этой операции был избран ледокольный пароход «Челюскин», по своим ледовым качествам представлявший нечто среднее между судами типа «Сибиряков» и обыкновенными лесовозами.

Далее, для установления промысловой станции в бухте Марии Прончищевой был направлен ледокольный пароход «Русанов».

Рейс с востока от устья Колымы в бухту Тикси осуществил пароход «Север», пришедший за углём для судов Северо-восточной экспедиции Наркомвода, зазимовавшей в 1932 г. в Чаунской губе. Кроме «Севера», в Тикси в конце навигации с востока было перегнано моторно-парусное судно «Темп», которое и осталось здесь для постоянной работы.

В эту навигацию вступили в эксплуатацию три моторно-парусных судна; «Прончищев», «Челюскин» и «Лаптев», построенные в 1932-1933 гг. близ Киренска на Лене. На данные суда были возложены операции

по снабжению грузами бассейнов рр. Хатанги, Анабары, Оленька и Омо-  
лая. Операцию эту удалось выполнить в незначительной степени.

В широком размере была поставлена операция по перегону морем из  
Лены в Колыму речных судов — пароходов и барж.

Наконец, маленький бот «Пионер» проводил гидрографические ра-  
боты от Лены до Хатангского залива.

Ледовая обстановка навигации этого года была весьма нелёгкой в се-  
веро-восточной части Карского моря. Попытки ледокольных пароходов,  
начатые с первой половины августа, достигнуть пролива Вилькицкого  
были безуспешны. Только в конце августа восточными ветрами отжало  
лёд от западного побережья Таймыра, и «Красин» мог к 1 сентября про-  
вести суда к мысу Челюскина. Запоздалый приход пароходов к местам  
разгрузки, необорудованность первых разгрузочных операций повели  
к запоздалому же обратному походу судов к проливу Вилькицкого.  
«Красин», потерявший винт при форсировании льда в первую половину  
навигации, не мог провести пароходы в Карское море, и они принуж-  
дены были стать на зимовку у о-вов «Комсомольской Правды».

Крупная неудача постигла операцию по перегону речных судов из  
Лены в Колыму.

В сильный шторм стамуху, за которой укрывался караван, размыло,  
и суда стало дрейфовать и выбрасывать на отмели. Экспедиция поте-  
ряла затонувший пароход «Революционный» и все баржи, выброшен-  
ные на берег и разбитые.

### **Плавание ледокола «Красин»**

Для участия в проводке грузовых пароходов из Архангельска в бухту  
Тикси ледокол «Красин» вышел из Ленинграда 17 июля и, обогнув Скан-  
динавию, 26 июля прибыл в Мурманск. Здесь ледокол за погрузками  
угля и снаряжения, а затем в ожидании известия о выходе из Архангель-  
ска назначенных в экспедицию пароходов простоял 12 суток. Получив 6  
августа телеграмму о намеченном выходе 7 августа из Архангельска за-  
кончивших погрузку лесовозов: «Сталина», «Володарского» и «Правды»,  
ледокол под командой капитана Я.П. Легздина на следующий день вы-  
шел в море, имея на борту начальника морской проводки экспедиции  
капитана М.Я. Сорокина.

В Маточкин Шар ледокол прибыл 10 августа и до 13 августа стоял в  
ожидании подхода лесовозов. По выходе в Карское море суда вступили

в лёд. Выведя пароходы за восточную кромку льда, «Красин» направился к застрявшему во льдах ледокольному пароходу «Челюскин». Приняв с последнего уголь, ледокол вывел пароход на чистую воду и проследовал на Диксон, куда прибыл 22 августа.

Около полуночи на 25 августа «Красин», имея на борту начальника Ленской экспедиции Б.В. Лаврова, вышел из Диксона, ведя за собой караван пароходов, в который, кроме трёх лесовозов Ленской экспедиции, вошли ледокольные пароходы «Русанов» и «Сибиряков».

Путь судов на основе авиа- и судовых ледразведок был избран по опушке шхер Минина и архипелага Норденшельда.

С трудом пробираясь среди льдов, суда к 29 августа прибыли в район о. Русского. После полудня «Красин», оставив пароходы, вышел в ледовую разведку в восточном направлении. В 20 час. над ледоколом пролетел самолёт лётчика Алексеева, указавший по радио район наиболее проходимых льдов. Вскоре после полуночи, когда ледокол возвращался к каравану, обнаружилось, что левая машина вышла из строя. Спущенный водолаз выявил поломку гребного вала левой машины с потерей винта вместе с концом вала. Ледокол, таким образом, потерял в мощности около 30%, а в управляемости около 50%.

Вернувшись, «Красин» околот пароходы и вывел их группами за восточную кромку, а затем направился вместе с ними к мысу Челюскина. В проливе Вилькицкого лёд встречался в виде отдельных полей и льдин сплочённостью в 3 балла.

В 20 час. 31 августа ледокол стал на якорь вблизи рации мыса Челюскина, а к его борту ошвартовались лесовозы для бункеровки. 1 и 2 сентября по мере окончания погрузки угля пароходы отпускались для самостоятельного движения морем Лаптевых.

3 сентября вечером к борту ледокола подошёл «Седов» и стал принимать уголь. Окончив бункеровать «Седова», «Красин» пошёл навстречу вышедшему из Диксона к проливу Вилькицкого речному теплоходу «Первая пятилетка», который вёл на буксире лихтер.

5 сентября в 22 часа суда встретились, и «Красин» взял теплоход под свою проводку. Пересекая полосы 6-7-балльного льда, чередовавшиеся с пространствами чистой воды, 7 сентября утром суда прошли мыс Челюскина и направились в море Лаптевых. Встреченный здесь лёд был преимущественно густотою 2-5 баллов. При конвоировании речных судов ледокол по возможности старался обходить льдины. На ночное

время из-за темноты суда были принуждены останавливаться и лежать в дрейфе.

К полуночи на 10 сентября караван вышел на чистую воду. Пройдя до 10 час. вместе с теплоходом, «Красин» его затем отпустил для самостоятельного следования в Тикси, а сам стал на якорь в ожидании распоряжений от начальника экспедиции, находившегося на пароходе «Володарский». Во время этой стоянки в широте  $74^{\circ}13,5'$  и долготе  $124^{\circ}30'$  с ледокола по северным румбам наблюдался лёд, обычно в виде отдельных льдин. На пятые сутки, 14 сентября в 21 час, «Красин», получив соответствующие распоряжения, снялся с якоря и направился к бухте Марии Прончищевой. На следующий день в 9 час. ледокол в широте  $75^{\circ}13'$  и долготе  $119^{\circ}32'$  отдал якорь и стал ожидать подхода судов Ленской экспедиции, имея машины в 15-минутной готовности. Мимо судна, видимо, под влиянием приливо-отливных течений со скоростью обычно в 0,5 узла проносило лёд, главным образом, новообразованную шугу с отдельными мелкобитыми льдинами. Однако иногда на ледокол налезал лёд и более крупный, от которого освободиться приходилось силою машин.

18 сентября рано утром судно снялось с якоря и направилось встречать возвращавшиеся из Тикси пароходы. Около полудня были встречены «Сталин» и «Володарский», вступившие затем под конвой ледокола.

К вечеру караван вошёл в лёд, большей частью мелкобитый, спаянный новообразованным молодым льдом. Около полуночи караван остановился для спуска водолаза по осмотру винта у «Сталина». В дальнейшем пути, после ещё одной остановки из-за неисправности того же парохода, суда встретили ледокольный пароход «Русанов», присоединившийся к каравану. Путь колонны проходил тем же мелкобитым льдом, спаянным новообразованным льдом сплочённостью в 8 баллов. К полуночи на 20 сентября лёд разределся до 3 баллов. К утру к каравану присоединился пароход «Правда». В 22 часа суда миновали мыс Челюскина, идя переменными курсами среди молодого льда с отдельными полями и льдинами старого льда, местами трудно проходимого. Ночью из-за темноты каравану пришлось стать на якорь. Вскоре после полуночи из-за сильного дрейфа льда пароходам пришлось поднять якоря и дрейфовать вместе со льдом на NO. В 4 часа караван тронулся дальше, однако через  $\frac{3}{4}$  часа принуждён был вновь остановиться, так как со «Сталина» сообщили об изгибе лопасти винта, которая стала задевать за раму.

Здесь произошло совещание капитанов и руководителей экспедиции, на котором выяснилось, что, кроме «Сталина», лопасть винта потерял пароход «Правда» и что оба эти судна должны стать на зимовку в ближайшую бухту.

Пока шло исправление винта «Сталина», «Русанов» был послан на ледовую разведку к W от стоянки судов.

В 19 час. «Красин» с судами в кильватере двинулся вперёд среди молодого льда в 7 баллов. В 22 часа «Сталин» и «Володарский» застряли во льду, и ледоколу пришлось повернуть к ним для околки. Через час те же пароходы вновь застряли и потребовали помощи «Красина». В эту ночь наиболее тёмное время караван простоял на месте. С рассветом 22 сентября суда тронулись дальше. В 5½ час. «Сталин» снова оказался затёртым. Вслед за этим караван должен был остановиться, так как канал за «Красиным», несмотря на стоявший штиль, сразу сжимало, и пароходы за ледоколом идти не могли. Закрытие канала происходило под влиянием течения, направленного в восточную четверть компаса. Во время стоянки каравана была намечена попытка разведки льдов с самолёта, находившегося на «Володарском», не состоявшаяся, однако, за неисправностью авиадвигателя.

В 17 час. в ледовую разведку на W направился «Красин». Но и ледокол, пройдя около 4 миль при видимости около мили и в снегопаде, должен был из-за движущегося льда, закрывавшего канал, вернуться обратно к каравану.

Так как с ледокольного парохода «Сибиряков», находившегося у о. Русского, было получено сообщение, что в его районе лёд непроходим для судов, начальник экспедиции Б.В. Лавров отдал распоряжение «Красину» вести караван к о-вам «Комсомольской Правды». Здесь было предусмотрено поставить лесовозы на зимовку. С рассветом 23 сентября «Красин», околосудно, двинулся с ними на восток. В этом направлении каравану пришлось проходить во льду сплочённостью в 8-9 баллов, спяяному молодым льдом.

К полудню корабли достигли о-вов «Комсомольской Правды». Весь вечер этого дня у ледокола ушёл на установку вместе с «Русановым» лесовозов в проливе между островами.

Выполнив операцию постановки судов для зимнего отстоя, «Красин» и «Русанов» приняли на борт пассажиров, следующих в Архангельск, и в 8 час. 24 сентября вышли к проливу Вилькицкого. В восточной части пролива судами был встречен сплошной молодой лёд, смешанный со

старым льдом в 7-8 баллов. Лёд был труднопроходим и требовал непрерывных извилистых обходов. Несколько далее располагавшийся хоть и сплошной, но один только молодой лёд был легче проходим.

У самого мыса Челюскина, который суда прошли в 16 милях от берега, лёд опять оказался тяжелее и состоял из полей и обломков старого торосистого, крупнобитого льда, спаянного молодым, но уже сторошенным льдом. Поверхность льда была покрыта снегом, замаскировавшим отличия старых льдин от молодого покрова, что сильно затрудняло выбор ледоколу наиболее лёгких путей во льду. На преодоление такого льда, протянувшегося на 16 миль, потребовалось 9 час., т.е. средняя скорость продвижения ледокола оказалась равной 1,8 узла.

В последующие дни суда медленно пробирались среди полей и высоких гребней наторошенного молодого льда. При сменах ветров иногда происходило сжатие льда, и «Русанов» в таких положениях застревал.

В дальнейшем пути ледоколом у о. Русского был освобождён застрявший во льду «Сибиряков», присоединившийся затем к «Красину» и «Русанову».

Наконец 30 сентября суда прибыли на Диксон, откуда «Красин», пройдя вокруг мыса Желания и посетив Русскую Гавань, 14 октября прибыл в Мурманск.

### **Плавание пароходов «Сталин», «Правда» и «Володарский»**

Для выполнения первых грузовых рейсов в море Лаптевых из европейской части Союза через Карское море были избраны пароходы «Сталин», «Правда» и «Володарский». Все три судна принадлежат к типу лесовозов советской постройки. «Сталин» и «Володарский» были предназначены для рейса в Тикси, пароход же «Правда» имел груз для бухты Нордвик.

Погрузка и снаряжение судов происходили в Архангельске и были закончены к 7 августа, когда «Сталин» под командой капитана Сергеева, «Володарский» под командой капитана Н.В. Смагина, и «Правда» под командой капитана Х.А. Балицкого вышли в море. 13 августа пароходы прибыли в Маточкин Шар, где их ожидал ледокол «Красин».

Пройдя ледовую зону западной части Карского моря с ледоколом, суда проследовали на Диксон, которого достигли 19 августа.

25 августа пароходы покинули Диксон и под проводкой ледокола «Красин» направились к проливу Вилькицкого.

31 августа караван достиг мыса Челюскина и стал здесь на якорь.

Утром следующих суток пароход «Правда» вышел самостоятельно в Нордвик. Вскоре вслед за ним, в 8 час., тронулся, направляясь в Тикси, «Володарский», на который пересел начальник экспедиции Б.В. Лавров.

Около полудня у борта «Красина» ошвартовался пароход «Сталин» для спешной разгрузки угля, который в одном из трюмов грозил самовозгоранием.

В тот же день в 16½ час. при пасмурной погоде и густом тумане с запада подошли ледокольные пароходы «Челюскин» и «Седов» и стали на якорь невдалеке от ледокола.

Наутро 2 сентября «Челюскин» двинулся дальше в море Лаптевых. К вечеру того же дня тронулся вперёд и «Сталин», снабжавший своим углём «Сибирякова» и «Седова».

Пароход «Правда», вышедший, как уже говорилось, от мыса Челюскина 1 сентября, в своём походе, дойдя до о-вов «Комсомольской Правды», в полдень встретил непроходимые для него льды. Сообщив по радио о ледовом состоянии руководству экспедиции, судно стало пытаться обойти встреченный лёд.

«Володарский», двинувшийся от Челюскина через 1½ часа после отхода «Правды», также встретил льды. Идя, однако, несколько восточнее, пароход смог без особых затруднений пройти через них на чистую воду, сообщая всё время «Правде» о своих курсах. Руководствуясь этими сведениями, «Правда» наутро 2 сентября также вышла из льда и направилась к Нордвику.

Вышедший от мыса Челюскина «Сталин» в восточной части пролива Вилькицкого встретил отдельные большие ледяные поля и их обломки, дрейфовавшие на запад. Обойдя эти льды и повернув на курс OSO, пароход вскоре подошёл к перемычке мелкобитого льда шириной в 150 м, упиравшейся в мыс Прончищева. Пройдя перемычку, судно при ветре OSO в 4 балла вышло на чистую воду. В районе берега Прончищева «Сталин» в широте 75°46' и долготе 117°45' снова встретил лёд в виде больших полей, их обломков и местами крупнобитого льда, среди которых тянулись извилистые прогалины чистой воды. Эти прогалины и полыньи были доступны для прохода судна, но требовали много времени, вследствие частых обратных выходов из тупиков, обходов полей и т.п. Затруднявшая движение зона льда сплочённостью от 3 до 8 баллов тянулась на 43 мили. Под влиянием 0-го ветра в 6 баллов льды сильно



дрейфовали на запад. Наконец, в широте 75°08' и долготе 118°45' «Сталин» вышел на чистую воду.

Здесь пароход встретил крупную волну при ветре OSO в 7 баллов, что сбавило скорость хода судна до 1 узла. В ночь на 5 сентября ветер ещё усилился и постепенно стал переходить с OSO на O и ONO.

С полудня 5 сентября до полудня 6 сентября ONO-й ветер дул с силой 9-10 баллов, принося временами туман и снежные заряды. Шла крупная крутая, из-за мелководья моря, волна, и пароход испытывал большую килевую качку. Во время одного особенно сильного шквала на «Сталине» произошло повреждение рулевой машинки, грозившее пароходу потерей управляемости, с последующим смывом палубного груза, состоявшего в числе прочего из плавсредств и рогатого скота. К счастью, однако, удалось повреждение быстро исправить и избежать грозившей аварии. Пароход «Володарский» в это время также штормовал и испытывал значительные затруднения.

7 сентября утром на «Сталине» удалось получить астрономическую обсервацию, обнаружившую, что за 4½ суток перехода пароход снесло на 87 миль к северу от счислимого места на меридиане Тикси.

В тот же день 7 сентября на пароходе был замечен в коровнике под рострами кормовой палубы дым. Как оказалось, на судне произошло самовозгорание угля в кормовых трюмах, откуда дым через палубу у готмачты проник в коровник. Большая часть горючего на палубе находилась в носовой части судна, на корме же, кроме остального груза, бочек с горючим было сравнительно немного. Трюм № 4 был быстро осмотрен, но в нём огня не обнаружили, было только много дыма. Когда же открыли одну люковину трюма № 3, из неё хлынул густой дым и блеснул огонь вблизи деревянной временной трюмной переборки, отделявшей уголь от генерального груза.

С большим трудом удалось выгрузить из трюма, где развивался пожар, 20 баллонов с водородом, которые лежали сверху и ежеминутно грозили сильным взрывом. Люди, спускавшиеся в трюм для подачи баллонов на палубу, от дыма и газов вскоре теряли сознание, получая лёгкое отравление, и должны были заменяться. Пожарных масок на судне имелось всего две, что, конечно, не разрешало кризиса, поскольку требовалась быстрая выгрузка. Выяснив положение, было решено, ввиду невозможности быстрого очищения от грузов трюма, задраить герметически все люки, пустив в трюмы паротушители. Окончательную же

ликвидацию пожара приходилось оставить до прибытия судна в бухту Тикси, для достижения которой требовалось всего около суток хода.

7 сентября в 22 часа пароход «Володарский» прибыл в Тикси, затратив на переход от мыса Челюскина 6 суток 14 часов. Через сутки около полуночи на 9 сентября добрался до порта и аварийный из-за пожара «Сталин», сделав тот же переход в 6 суток. Этим заканчивался поход грузовых судов Ленской экспедиции по движению вперёд, т.е. достижению мест разгрузки. Пароход «Правда», имевший направление на Нордвик, прибыл в эту бухту ещё 4 сентября. При подходе, однако, к Соляной сопке пароход сел на мель и сошёл с неё лишь через 14 час. Попытки произвести выгрузку привезённого груза геологической экспедиции на о. Бегичева не имели успеха, и пароход получил от начальника Ленской экспедиции задание сдать груз в бухте Марии Прончищевой, куда он и направился.

Пароход «Сталин», прибыв в Тикси, приступил к разгрузке груза с палубы, и в первую очередь имевшегося горючего. 9 сентября была сделана попытка открыть люки тех трюмов, где был обнаружен пожар. Однако сильный дым и увеличившийся огонь, вследствие доступа кислорода через открытую часть люков, заставили последние снова задраить, а сам трюм затопить водой на 4½ м высоты. На следующий день трюмы опять открыли, и лучшие бригады грузчиков в масках приступили к работе по разгрузке.

16 сентября разгрузочные операции на «Сталине» и «Володарском» были закончены, и суда вышли в обратный путь. В Тикси на «Володарский» был погружён самолёт для ледовой разведки.

Пароход «Правда» в полдень 7 сентября при входе в бухту Марии Прончищевой сел снова на мель на песчаную косу. Находившийся в бухте ледокольный пароход «Русанов» после частичной разгрузки палубного груза пытался стащить с мели пароход, но эта попытка успеха не имела. Положение парохода становилось угрожающим, в силу начавшихся морозов, которые должны были вызвать новое ледообразование, а также возможного нагона старого льда к берегу Прончищева. Помощь аварийному судну «Красиным» отпадала вследствие малых глубин вокруг сидевшего (5,2-5,5 м) на мели парохода. Тогда руководство экспедицией направило в помощь «Русанову» находившийся у мыса Челюскина ледокольный пароход «Сибиряков». Последний, получив данное распоряжение в 9 час. 13 сентября, направился из пролива Вилькицкого к бухте Прончищевой.

14 сентября в 18 час. «Правду», однако, удалось стащить с мели одному «Русанову», и «Сибиряков», прошедший примерно  $\frac{1}{2}$  пути от мыса Челюскина, повернул обратно.

«Русанов» задержался в бухте Прончищевой до 19 сентября и едва из неё сумел выбраться, так как выход закрывал прижатый к берегу тяжёлый торосистый лёд, с трудом поддававшийся форсированию. Выйдя, наконец, в море, «Русанов» и «Правда» стали ожидать у берега Прончищева подхода «Красина» и ленских судов для совместного обратного похода.

Пароходы «Сталин» и «Володарский», вышедшие из Тикси 16 сентября в 16 час., по выходе из губы Борхая 17 сентября взяли курс на о-ва Петра. Суда, не встречая льда, шли чистой водой, примерно, 130 миль, пока в широте  $75^{\circ}06'$  и долготе  $117^{\circ}02'$  не встретили большое поле льда. Обходя это поле, пароходы продвигались в сплошном ледяном сале с отдельными лишь льдинами, что, однако, не препятствовало движению, и скорость судов оставалась в 7-8 узлов. Погода стояла ясная, с хорошей видимостью, дул N силою в 4 балла, температура воздуха держалась в  $-4^{\circ}$ ,  $-5^{\circ}$ . В этот день 18 сентября в 17 час. в широте  $75^{\circ}06'$  и долготе  $117^{\circ}02'$  приближённо в 50 милях к востоку от бухты Марии Прончищевой суда соединились с «Красиным».

Дальше пароходы пошли молодым льдом с отдельными льдинами старого густотой 2-3 балла. Около полуночи, примерно в 30 милях от берега Прончищева на пароходе «Сталин» было обнаружено погнутие одной из лопастей винта, что вызывало сильный стук при работе машины. Суда остановились, и при помощи водолазных средств ледокола и перегрузки угля повреждение было исправлено к полудню следующего дня. Следует отметить, что винт на «Сталине» был сделан из бронзы, легко поддающейся погнутию.

Ликвидировав повреждение, суда двинулись было дальше, как принуждены были снова остановиться из-за поломки на том же «Сталине» валоповоротной машины. Пароходам пришлось, исправляя поломку, простоять на месте ещё около двух часов, прежде чем они смогли продолжать свой путь.

К вечеру караван встретил в счислимой широте  $75^{\circ}58'$  и долготе  $115^{\circ}10'$  поджидавшего «Русанова», вступившего затем в кильватер.

20 сентября в 6 час. суда встретили «Правду», также вступившую в колонну. Проходимый караваном молодой лёд чередовался местами с

разрезанным мелко-крупнобитым, местами сменялся полями и их обломками, которые приходилось судам обходить.

К полудню, пробираясь прогалинами чистой воды в обход ледяных полей, караван вышел к одному из островов «Комсомольской Правды». Пройдя остров в расстоянии 4-5 миль, суда стали придерживаться североверного направления, продолжая лавировать между встречаемыми ледяными полями. От о-вов «Комсомольской Правды» лёд стал значительно легче — среди молодого льда и сала теперь имелись большие полыньи.

В проливе Вилькицкого по всему видимому горизонту располагался сплошной гладкий и ровный молодой лёд, местами утолщённый подсовами льдин, что иногда замедляло скорость движения судов. Следует отметить, что из пройденного караваном пути наиболее тяжёлый лёд был в районе берега Прончищева и к NO и O от него.

В полночь на 21 сентября караван подошёл к мысу Челюскина и стал на якорь из-за темноты и для приёма пассажиров. Можно указать, что средняя скорость на походе Тикси — мыс Челюскина у лесовозов оказалась 7 узлов, что характеризует успешность перехода.

На рассвете суда снялись с якоря и продолжали путь на запад под проводкой ледокола. Вскоре на пароходе «Сталин» произошёл вторичный случай повреждения винта от удара о льдины, вследствие чего машина не могла поворачиваться, и пароход остановился. Как выяснилось, погнулась та же лопасть, что и в первый раз, и, поддавшись вперёд, заклинилась в нижней части рудер-поста.

Лишь к вечеру удалось, исправив повреждение, тронуться дальше, но через 9 миль караван был принуждён стать на якорь из-за наступившей темноты и встреченного тяжёлого льда, повлёкшего частое застревание в нём пароходов и последующую околку ледоколом. Для «Красина», потерявшего 50% управляемости, такая работа была весьма затруднительна и требовала много времени.

22 сентября на рассвете проводка судов была возобновлена ледоколом. Ледовая обстановка, однако, явно изменялась к худшему, продвижение вперёд каравана было чрезвычайно медленным и могло быть приемлемо лишь в уверенности, что вблизи имеется на пути судов более лёгкий лёд. Для выяснения ледовых условий была сделана попытка употребить самолёт, находившийся на «Володарском». Погода стояла хорошая, с прекрасной видимостью и лёгким ветром в 1-4 балла. Однако

мотор самолёта завести не удалось, и авиаразведка отпала. После неудачи с самолётом на ледовую разведку в 17 час. вышел «Красин». Погода к этому времени ухудшилась, задул сильный ветер в 6-7 баллов, нагнавший туман и снежную пургу. Ледокол, пройдя около 4 миль на запад от оставленного каравана судов, с наступлением темноты вернулся к нему.

В силу таких тяжёлых ледовых условий и позднего времени начальник экспедиции Б.В. Лавров принял решение — пароходы «Володарский», «Сталин» и «Правда» поставить на зимовку в ближайшем пункте, обеспечивающем надёжную стоянку судов. Таким местом были избраны о-ва «Комсомольской Правды».

23 сентября с рассветом суда направились к намеченному месту зимовки. После полудня караван достиг о-вов «Комсомольской Правды», и ледокол с помощью «Русанова» приступил к установке во льду пароходов борт о борт по западную сторону о-вов «Комсомольской Правды». С зимующими пароходами «Сталин», «Володарский» и «Правда» остался на зимовку и начальник Ленской экспедиции Б.В. Лавров.

### Плавание ледокольного парохода «Русанов»

Ледокольный пароход «Русанов» под командой капитана Н.И. Храмова совершил грузовой рейс в бухту Марии Прончищевой. Пароход этот по типу и размерам близок к пароходам «Сибиряков» и «Седов».

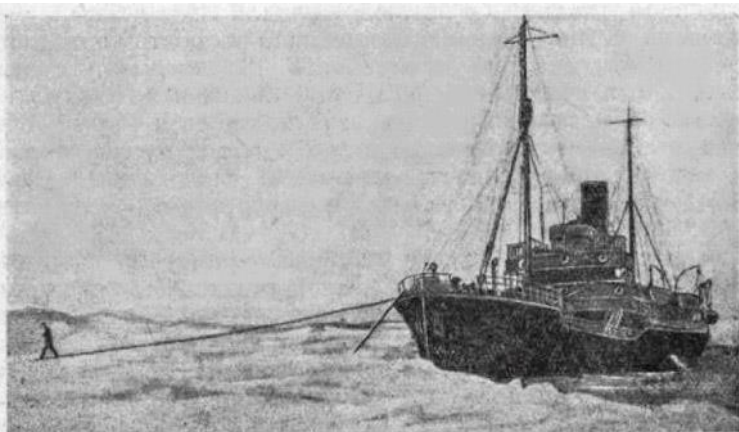


Рис. 12. Ледокольный пароход «Русанов». (Фото Львовича.)

«Русанов» вышел из Архангельска 12 августа. Через трое суток утром судно прошло Маточкиным Шаром до рации, расположенной, как известно, в восточной части пролива. Здесь пароход получил по радио распоряжение с ледокола «Ленин» следовать в Карское море через Югорский

Шар. Повернув обратно в Баренцево море, судно 17 августа достигло Югорского Шара и, пройдя его, вошло в Карское море.

Войдя во льды, пароход, пробиваясь через них, к полудню 20 августа достиг Диксона. На четвёртые сутки «Русанов» вышел из Диксона в направлении пролива Вилькицкого, следуя в караване судов, конвоиру-

емых ледоколом «Красин». Прибыв к мысу Челюскина, 31 августа «Русанов» после выгрузки предназначенного для авиабазы горючего направился в море Лаптевых.

На пути к бухте Марии Прончищевой от мыса Челюскина судно короткое время шло разреженным льдом, оставляя слева от курса торосистые поля. Дальше, следуя после прохода траверза о-вов «Комсомольской Правды», под берегом Таймыра, пароход шёл чистой водой почти до самой бухты Марии Прончищевой. Лишь при подходе к указанной бухте судно встретило разреженный лёд. Простояв у входа в бухту из-за тумана двое суток, «Русанов» смог в неё зайти лишь 5 сентября.

Начатая выгрузка затруднялась сильными приливо-отливными течениями; большую задержку вызвала также потребовавшаяся помощь «Русанова» пароходу «Правда», севшему 7 сентября на мель при входе в бухту Прончищевой. Лишь 14 сентября после выгрузки с «Правды» угля и части грузов «Русанову» удалось снять пароход с мели и возобновить разгрузку. В этот период времени бухта всё больше и больше забивалась льдом, находившимся в движении под влиянием приливо-отливных течений. 12 сентября пространства между старыми льдинами затянуло сплошь новообразовавшимся молодым льдом. 15 сентября молодой лёд взломало, но у берегов оставался припай.

Однако 17 сентября бухта вновь оказалась забитой сплошным льдом. Естественно, что при таких ледовых условиях разгрузка «Русанова» происходила с большими трудностями. Наконец, она была закончена, и судно стало пробиваться к выходу в море через скопления крупно-мелкобитого сплочённого льда. 19 сентября пароход вышел из бухты и вскоре присоединился к каравану ленских судов, конвоируемых ледоколом «Красин». Приняв затем участие в проводке ледоколом каравана на запад, а далее в постановке лесовозов на зимовку у о-вов «Комсомольской Правды», «Русанов», под проводкой «Красина», прошёл в Карское море. В дальнейшем судно приняло участие в проводке и оказании помощи судам Карской операции, после чего через Югорский Шар направилось в Архангельск, куда и прибыло 14 октября.

### **Плавание ледокольных пароходов «Седов» и «Сибиряков»**

Ледокольный пароход «Седов» под командой капитана Д.И. Швецова вышел из Архангельска 31 июля, имея основной задачей постройку полярной станции на мысе Оловянном в проливе Шокальского.

5 августа судном был пройден Маточкин Шар, 8 августа оно достигло Диксона, откуда в дальнейший путь вышло 15 августа. 24 августа «Седов» соединился у о. Уединения с «Челюскиным». Далее оба судна 1 сентября прибыли к мысу Челюскина.

4-5 сентября «Седовым» была сделана попытка пройти к SW-й оконечности о. Большевик для дальнейшего достижения о-вов Сергея Каменева. Однако встреченные тяжёлые льды воспрепятствовали этому проходу.

8 сентября «Седов» через пролив Вилькицкого вышел в море Лаптевых, стремясь войти в пролив Шокальского с востока. Вскоре, однако, был встречен тяжёлый лёд, и судно, пройдя вдоль кромки около 100 миль, 10 сентября, находясь в многолетних торосистых полях, было принуждено с широты 77°50' и долготы 111°20' повернуть обратно.

Ввиду выяснившейся недоступности для «Седова» Северной Земли, вследствие окружающих её тяжёлых льдов, судно было направлено к о. Уединения. 11 сентября пароход вышел из пролива Вилькицкого на запад, следуя молодым льдом вдоль южной кромки сплочённого старого льда. Проводя работы, в Карском море «Седов» оставался до конца октября и вернулся в Архангельск 1 ноября.

Планом на данную навигацию плавание в море Лаптевых ледокольного парохода «Сибиряков» предусмотрено не было. Это судно под командой капитана Ю.К. Хлебникова и во главе с начальником экспедиции В.Ю. Визе вышло из Архангельска 26 июля, имея задачей доставить снабжение полярной станции на мысе Челюскина. 24 августа «Сибиряков» в составе каравана пароходов, конвоируемых «Красиным», направился из Диксона к мысу Челюскина. 31 августа судно прибыло к месту назначения и приступило к разгрузке. Выгрузка у мыса Челюскина оказалась весьма нелёгкой вследствие надвинутых к берегу сплочённых льдов, находившихся обычно в движении.

13 сентября пароход получил распоряжение идти на помощь пароходу «Правда», 7 сентября выскочившему при входе в бухту Марии Прончищевой на мель, сняться с которой с помощью находившегося там же «Русанова» судну не удавалось. На пути от мыса Челюскина по направлению к бухте Прончищевой «Сибиряков» встретил молодой лёд в форме сала, блинчатого льда и ниласа<sup>1</sup>, образование которого шло

---

<sup>1</sup> Нилас — тонкая эластичная корка льда, образуется смерзанием ледового сала и снежур, легко прогибается на волне и зыби, при сжатии образует зубчатые наслоения. Имеет матовую поверхность и толщину до 10 см. — прим. OCR.



весьма интенсивно. Кромка сплочённых ледяных полей усматривалась судном расположенной приблизительно в расстоянии 30 миль от NO-х берегов Таймыра.

Уже недалеко от бухты Прончищевой 14 сентября пароход получил по радио извещение, что «Русанову» всё же удалось снять с мели «Правду», и помощь «Сибирякова», следовательно, не требуется. Получив данное сообщение, пароход в широте  $76^{\circ}08'$  и долготе  $114^{\circ}50'$  повернул обратно и пошёл к проливу Вилькицкого. Море Лаптевых в это время оказалось покрытым уже сплошь молодым льдом, значительно замедлявшим движение судна. После короткой остановки у мыса Челюскина «Сибиряков» утром 16 сентября направился в Карское море. 20 сентября судно в районе о. Русского оказалось затёртым льдом и было освобождено лишь 27 сентября приходом ледокола «Красин» с «Русановым». 30 сентября «Сибиряков» прибыл на Диксон, а 16 октября вернулся в Архангельск.

### Плавание ледокольного парохода «Челюскин»

Основной задачей экспедиции на ледокольном пароходе «Челюскин» являлся сквозной проход Северным морским путём с запада на восток, т.е. в общем повторение рейса «Сибирякова» предыдущей навигации.

«Челюскин» был только что, в 1933 г., построен датской верфью «Бурмейстер и Вайн». Это — ледокольный пароход с мощностью машины 2400-2800 индикаторных сил, длиной (наиб.) 100 м, шириной 16,6 м, осадкой в 5 м, водоизмещением 7500 т при грузоподъёмности 4700 т. Толщина ледовой обшивки по ватерлинии равнялась 20 мм.



Рис.13. Ледокольный пароход «Челюскин» Фото П.К. Хмызникова

Экспедицию на «Челюскине» возглавлял начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт.

16 июля пароход вышел из Ленинградского порта и после посещения Копенгагена 1 августа прибыл в Мурманск. Приняв здесь добавочные грузы и уголь, судно 10 августа (под командой капитана В.И. Воронина) вышло из Кольского залива, а 13 августа



проливом Маточкин Шар проследовало в Карское море и вступило во льды. Пробуя форсировать последние при движении на северо-восток, судно получило повреждения корпуса, было льдами затёрто и принуждено ожидать помощи ледокола «Красин». Последний вскоре подошёл и вывел 20 августа «Челюскина» на чистую воду. До 30 августа пароход искал прохода к североземельским проливам, но безуспешно. Получив известие, что «Красин» с пароходами Ленской экспедиции довольно удачно продвигается по береговой полынье под западным Таймыром, «Челюскин» и встреченный им «Седов» спустились на SO и направились тем же путём, что и «Красин».

При входе в пролив Вилькицкого был встречен торосистый припай, опиравшийся на о. Гейберга. В самом проливе, куда судно пришло 1 сентября, препятствий для плавания лёд не представлял. Простояв ночь у рации вместе с остальными судами, пришедшими с «Красиным», утром 2 сентября «Челюскин» снялся с якоря и направился на восток, при усилившемся до 6 баллов ветре переменных направлений от ONO до SSO и плохой видимости.

Следуя на восток до меридиана  $111^{\circ}$ , судно встречало отдельные небольшие поля и полосы льда. Далее оно шло совершенно чистой водой до  $116^{\circ}$  меридиана, где был встречен мелко-крупнобитый лёд, заставивший отклониться к югу. В дальнейшем пути пароходом были усмотрены два айсберга, располагавшиеся среди проходимых полос крупно-мелкобитого льда с отдельными ледяными полями.

К вечеру 3 сентября в широте  $76^{\circ}26'$  и долготе  $120^{\circ}50'$  пароход встретил огромное поле торосистого льда, простиравшееся на видимый горизонт. Обойдя это поле с S, судно направилось вдоль кромки лежащих далее полей, а затем через 9 миль принуждено было войти в лёд, так как кромка поворачивала здесь на NO. Придерживаясь генерального направления на SO, «Челюскин» пробирался разводьями среди полей сплочённостью до 8-9 баллов, местами форсируя перемычки между ними. С движением судна на восток лёд становился разреженнее, и утром 4 сентября в широте  $75^{\circ}50'$  и долготе  $124^{\circ}12'$  «Челюскин» вышел на чистую воду. Дул свежий встречный ветер с востока, температура воздуха держалась ниже  $0^{\circ}$ , временами падал снег. Выйдя на чистую воду, судно легло на SO. Пройдя этим курсом 37 миль, пароход повернул на O, направляясь в пролив Санникова. В свободном от льда море при продолжающемся 7-бальном ветре волнение было в 6-7 баллов и сообщало судну сильную килевую, а временами и бортовую до  $45^{\circ}$  качку.

При стремительных размахах качки и накатах волны были сдвинуты некоторые грузы и смыта часть ящиков со спардека. Судно медленно выгребало против встречной волны и ветра.

К полудню 6 сентября волнение заметно уменьшилось, и вскоре на SO в тумане обрисовались неясные очертания земли.

Это оказалась южная оконечность о. Бельковского. Таким образом на пути от мыса Челюскина судно имело снос к NO на 34 мили.

От о. Бельковского Челюскин направился к о. Котельному и вдоль него к проливу Санникова.

При входе в пролив Санникова нанесло густой туман, и пароход встретил здесь полосу льда, которую пришлось ему обойти. Около 19 час. судно встретило опять лёд, среди которого стало пробираться, двигаясь на SO. До 2 час. 7 сентября «Челюскин» шёл среди крупнобитого льда, сильно тронутого таянием и грязного от налёта пыли и ила. Дальше на восток была пересечена ещё одна узкая полоса мелкобитого льда. Стоял густой туман, к утру сменившийся дождём. С востока накатывалась слабая зыбь. К вечеру пошёл снег. Встреченные глубины были преимущественно 11-13 м. В 18 час. глубина стала 9 м. В поисках больших глубин судно, шедшее самым малым ходом, стало отклоняться от курса вправо и влево, однако глубины продолжали уменьшаться и в 20 часов упали до 7,3 м. Пароход был вынужден стать на якорь в ожидании рассвета.

В 4½ часа был усмотрен берег о. Новая Сибирь в расстоянии 12-14 миль от судна. Около 6 час. «Челюскин» снялся с якоря и пошёл на S, имея впереди судна промерную шлюпку. Идя самым малым ходом, а временами стопоря машину, пароход к полудню вышел на 11-метровую глубину. Здесь шлюпка была взята на борт, и судно пошло дальше средним ходом, измеряя глубину через каждые 20-30 минут. Около 14 час. курс судна с SW был изменён на ONO. Остаток дня и ночь судно шло по свободному ото льда морю, при плохой видимости, временами густом тумане.

На утро 9 сентября стал встречаться редкий мелкобитый лёд, не представлявший препятствий к продвижению судна полным ходом. К полудню, однако, лёд сгустился до 7 баллов и заставил сбавить ход.

К вечеру лёд в больших полях, между которыми располагался крупно-мелкобитый, а также шуга нового образования, сплотился до 8 баллов. Горизонт был закрыт туманом и шёл снег. В полночь в широте 73°10' и долготе 162°06' судно из-за тяжёлого льда повернуло на S.

В этом направлении путь парохода оказался легче, лёд разреженнее. Пространства воды между полями были покрыты салом.

В 6 час. «Челюскин» вновь повернул на О, стремясь идти в направлении прямо на о. Врангеля по «белому пятну» карты района мифической «Земли Андреева». Около 10 час., однако, сплывающийся крупнобитый лёд с полями принудил пароход в широте  $72^{\circ}59'$  и долготе  $163^{\circ}53'$  вновь повернуть на S. Всё время продолжал стоять густой туман, а временами шёл снег. В полдень по S-му курсу «Челюскин» встретил опять сплочённый торосистый лёд. Обогнув лёд с NW, пароход вышел на чистую воду и пошёл по ней, оставляя в стороне справа располагавшиеся отдельные льдины. В дальнейшем пути с 16 час. лёд стал сплочённое и заставил судно всё больше и больше склоняться к SW. Судно шло малым ходом, стараясь обходить льдины и оберегая корпус от ударов об них. Следует отметить, что к этому времени корпус судна был в значительной степени повреждён — имелись погнутые и сломанные шпангоуты и стрингера, ряд бортовых вмятин, разбитый форпик.

В 22 часа судно было вынуждено остановиться для исправления рулевой машины. В  $3\frac{1}{2}$  часа 11 сентября, закончив ремонт, судно медленно тронулось дальше, пересекая ряд ледовых перемычек на пути. Утром лёд стал разреженнее, и судно с 8 час. увеличило ход до полного. В полдень «Челюскин» вышел на чистую воду. Продолжая идти на S, судно в дальнейшем временами встречало редкий лёд, не представлявший препятствий для плавания. С W шла зыбь. В 18 час. курс изменён на ONO-й в направлении на мыс Шелагский.

Около полуночи ход пришлось уменьшить, встретив перемычку льда. В 3 часа судно подошло к кромке льда и, уклонившись от неё к S, смогло опять лечь на прежний курс.

Утром «Челюскин» снова встретил лёд, который пришлось огигать. Около 14 час. на SO открылся мыс Шелагский, и судно вступило в районе его во льды,

В дальнейшем пути вдоль Чукотского берега «Челюскин» 12 октября был затёрт льдами и начал с ними дрейфовать. Вместе со льдом в первых числах ноября судно было внесено в Берингов пролив, из которого, однако, оно, не освободясь от льда, 6 ноября оказалось вновь вынесенным в Чукотское море. Во время ледяного дрейфа 13 февраля 1934 г. пароход затонул, раздавленный льдами. Экипаж и экспедиция в числе 104 человек с погибшего корабля высадились на лёд, с которого были сняты самолётами к 13 апреля.

## Плавание теплохода «Первая пятилетка» с лихтером

Речной теплоход «Первая пятилетка» под командой капитана А.Н. Мекешина, имея на борту начальника проводки речных судов Ленской экспедиции капитана В.Л. Модзалевского, с лихтером на буксире, в данную навигацию совершил переход из Обской губы в устье р. Лены. Теплоход германской постройки имеет длину 56 м, ширину 11,4 м, осадку в полном грузу 2,43 м, без груза 1,54 м, силу машин (дизелей) — 1400 сил. Буксируемый лихтер №7 был из серии построенных для рр. Оби и Енисея.

16 июля теплоход вышел из Омска вниз по Иртышу. 14 августа судно с лихтером на буксире прибыло в Новый Порт, откуда в дальнейший путь направилось через 2 дня. К 20 августа «Пятилетка» подошла к Диксону, где стояли пароходы «Володарский», «Сталин» и «Правда».

24 августа пароходы Ленской экспедиции вышли в море.

2 сентября днём на «Пятилетке» было получено распоряжение от начальника Ленской экспедиции Б.В. Лаврова, находившегося на «Красине», о немедленном выходе теплохода с лихтером. Около полуночи «Пятилетка», подав буксир на лихтер, вышла из Диксона в море и направилась на северо-восток к проливу Вилькицкого. Вскоре судам пришлось пробираться через встреченные на пути льды.

5 сентября невдалеке от о. Русского речные суда были встречены ледоколом «Красин», который взял их под свою проводку. Поход за ледоколом в сплочённых льдах был весьма нелёгок для «Пятилетки» с буксируемым лихтером.

При ходе во льду, поскольку инерция гружёного лихтера была больше, чем инерция теплохода, при уменьшении хода последнего» а тем более при его застревании лихтер приходилось держать на значительном расстоянии, чтобы он мог своевременно уклониться в сторону или даже войти в более тяжёлый лёд. В силу этого длина буксира равнялась 150-200 м, т.е. был вытравлен весь 14-дюймовый манильский трос и соединён скобой со стальным 5½-дюймовым тросом, намотанным на барабан буксирной лебёдки теплохода. Такая система давала возможность в случае необходимости стравить ещё около 200 м буксира.

Вечером 6 сентября суда в районе о-вов Гейберга вошли в тяжёлый лёд и стали пробираться в нём разводьями. Кругом располагались ледяные поля с нагромождёнными торосами, разделённые небольшими пространствами чистой воды. Пересекши эту полосу тяжёлого льда, караван в 21 час снова вышел на чистую воду. После полуночи на 7 сентября стал опять встречаться лёд. В 1½ часа была встречена перемычка сплочённого льда, которую «Пятилетке» пришлось форсировать самостоятельно, так как «Красин» в это время ушёл далеко вперёд. Пройдя перемычку, суда вновь вышли на чистую воду. Море здесь было покрыто сплошь ледяным салом. Далее был встречен крупно-мелкобитый лёд с обломками полей, заставивший караван идти переменными курсами, обходя отдельные поля и скопления.

Около 8 час. суда прошли меридиан мыса Челюскина. Здесь под берегом были видны большие нагромождения наторошенного льда, за которыми у радиостанции стоял разгружавшийся «Сибиряков».

Через полтора часа хода от рации теплоход с лихтером вошли в полосу сплочённого до 5-6 баллов крупно-мелкобитого льда, которую пересекли самостоятельно, но с большим трудом. «Красин» в это время опять ушёл далеко вперёд, и пробитый им канал во льду при проходе «Пятилетки» уже закрылся.

В 11 час. суда вышли на чистую воду, дали полный ход и легли на курс 101°.

После полудня суда вошли снова в лёд, по мере движения на восток всё более сплавивавшийся и к 16 час. сгустившийся до 6 баллов.

Около 18 час. каравану пришлось пробираться по узким разводьям среди больших ледяных полей. Далее к полуночи лёд стал постепенно редеть, и частично суда следовали по чистой воде. Временами шёл снег.

На рассвете 8 сентября караван подошёл к перемычке сплошного льда. Здесь, однако, удалось всё же найти разводья и обойти ими перемычку. При прохождении разводий теплоход насколько возможно укорачивал буксир.

Утром с 4 до 8 час. суда шли преимущественно чистой водой, временами только встречая отдельные льдины и поля, которые приходилось обходить. Дальнейший путь проходил по окраине сплочённого крупно-мелкобитого льда с ледяными полями, массив которого оставался влево от направления движения судов. Погода всё время стояла пасмурная, не дававшая возможности иметь обсервацию. Среди ледяных полей виднелись огромные глыбы льда, походившие на айсберги.

В 16½ час. «Красин» остановился с целью бункеровки с лихтера. Однако положение судов, остановившихся в небольшой полынье среди полей и плавающего льда, было не безопасным, и караван, не производя здесь перегрузки, пошёл дальше. Пространства чистой воды были сплошь покрыты снежурой и блинчатым льдом, а вокруг старых льдин шло нарастание свежего льда. Температура воздуха держалась около -4°.

Выйдя из полыньи вслед за «Красиным», караван дальше следовал разводьями и мелко крупнобитым льдом среди больших полей. К полуночи из-за наступившей темноты в счислимой широте 75°50' и долготе 119°00' «Красин» лёг в дрейф, а «Пятилетка» стала на якорь на глубине около 60 м (32 саж.). Стоянка располагалась в полынье, окружённой ледяными полями. Стоять на якоре, однако, пришлось очень недолго, так как уже в 1 час ночи с подветренной стороны на теплоход начал надвигаться лёд. Судно было принуждено выбрать якорь и держаться на малом ходу, обходя плавающие в полынье льдины.

В 4 часа, как только рассвело, караван направился в свой дальнейший путь.

Суда следовали разводьями и мелко-крупнобитым льдом. Несколько раз были встречены перемычки сплочённого льда, которые «Красину» приходилось форсировать. Проходя за ледоколом, «Пятилетка», несмотря на соблюдение всех предосторожностей, не могла избежать сильных ударов о льдины. Лихтер в силу большей инерции при уменьшении хода набегал, угрожая повредить корму «Пятилетки». Буксир иногда попадал под лёд, и очищать его было нелегко.

Около полудня того же 9 сентября караван с трудом продвигался в тяжёлом 10-балльном льду. Теплоходу приходилось раздвигать льдины силою машин и затем протаскивать лихтер. «Красин» при таких положениях не мог оказывать помощи, так как при прохождении его вблизи «Пятилетки» наталкиваемые льдины легко могли продавить тонкий корпус теплохода.

После 16 час. лёд стал несколько реже, а в 19 час. его сгущённость была всего 2 балла.

До 4 час. 10 сентября караван пересёк 6 полос сплочённого льда, разделявших пространства чистой воды. Последняя пройденная перемычка состояла из льда совершенно другого характера, чем раньше, — он был жёлтого цвета с илом и песком. При плавании утром этого дня проходили изредка снежные заряды.

Пройдя несколько часов по чистой воде, капитаны «Красина» и «Пятилетки» решили, что дальше льда встречено не будет и караван может следовать в Тикси без конвоя ледокола.

В 10 час. «Красин» в счислимой широте  $74^{\circ}46'$  и долготы  $125^{\circ}26'$  повернул на обратный курс, отпустив теплоход с лихтером для самостоятельного похода по назначению.

Погода стояла ясная, ветер был с NO силой в 2 балла, температура воздуха около  $2^{\circ}$ .

В 15 час. была получена обсервация, давшая место судна на 35 миль к WSW от счислимого. Отсюда был проложен курс на Баркин стан с расчётом прохода его в расстоянии 5 миль.

На следующий день, пройдя Баркин стан вне видимости берегов, судно повернуло к югу. С 14 час. по просьбе с «Пятилетки» стоявший в Тикси пароход «Сталин» начал каждый час давать теплоходу радиопеленга, которые, несмотря на свою малую точность, помогали ориентироваться.

К вечеру погода испортилась, пошёл дождь со снегом и стало очень темно. Вследствие этого около полуночи «Пятилетка» отдала якорь и стала ожидать рассвета. На утро 12 сентября при плохой видимости и снегопаде караван тронулся дальше. Через несколько часов хода был открыт о. Мостах, и к полудню «Пятилетка» с лихтером подошла к стоявшим в Тикси пароходам «Володарский» и «Сталин».

В итоге на переход от мыса Челюскина до бухты Тикси было затрачено 124 часа (5 суток 4 часа) при пройденном расстоянии в 595 миль, из коих 270 миль пройдено по чистой воде в 50 час., т.е. средняя скорость равнялась 5,5 миль в час. Во льду караван прошёл 325 миль в 74 часа — при средней скорости 4,4 мили в час.

### **Плавание парохода «Север»**

Пароход «Север», находившийся в составе Северо-восточной экспедиции Наркомвода 1932 г., зимовал с остальными судами в Чаунской губе. В навигацию 1933 г. пароход под командой капитана П.П. Караянова прошёл в устье Колымы и там стал разгружать невыгруженный в предыдущую навигацию груз.

Закончив выгрузку, 7 августа в 19 час. пароход снялся с якоря в бухте Амбарчик и направился к Тикси для приёмки 3000 т угля, имея на борту 65 пассажиров.

До пролива Лаптевых судно шло по малым глубинам чистой водой, встречая изредка отдельные льдины или поля, не затруднявшие плавание. Последнее несколько осложнялось резким расхождением глубин, показанных на карте, с глубинами, измеряемыми судном.

10 августа, следуя проливом Лаптева, судно, не доходя 20 миль до мыса Святой Нос, встретило поле сплочённого, местами заторошенного льда. Пароход это поле обошёл под берегом опять же на малых глубинах.

В 15 час. «Север», миновав траверз мыса Святой Нос, вышел в море Лаптевых и взял курс на мыс Борхая, проходя полями невзломанного годовалого льда.

На следующий день, миновав мыс Борхая, после полудня на «Севере» было получено радио с парохода «Ленин» о том, что у последнего кончается топливо и он не сможет дойти до Тикси. «Ленин» стоял в Янском заливе у мыса Сексурдах. «Север», согласившись снабдить «Ленина» углём, повернул обратно. В 18½ час. в 15 милях к востоку от мыса Борхая суда встретились. «Ленин» принял уголь, и пароходы затем совместно пошли в Тикси.

12 августа в 10 час. суда вошли в бухту и стали на якорь за о. Бруснева. В Усть-Ленском порту «Север» тотчас приступил к бункеровке и погрузке в трюмы угля.

14 августа речные суда Лено-Колымской экспедиции с головным пароходом «Ленин», на котором шёл возглавлявший операцию П.Г. Миловзоров, снялись с якоря и вышли в море.

В Тикси «Север» простоял до 19 августа и принял 2213 т угля — весь наличный угольный запас порта. На борту судна при выходе в 19 час. 19 августа в море находилось 40 голов скота, предназначенного для Колымы, и 7 пассажиров. Осадка судна была носом 5,4 м (17 фут. 9 дюйм.) и кормой 5,9 м (19 фут. 4 дюйм.).

Выйдя за о. Мостах, в 19 час. судно встретило N-й ветер силой в 6 баллов и шедшую зыбь 5-6 баллов.

На следующий день, идя морем Лаптевых, на пароходе радистом были перехвачены обрывки радиограммы капитана Миловзорова, из которых выяснилось, что его экспедиция, штормуя, терпит бедствие.

Вступив в радиосвязь с пароходом «Ленин», на котором находился Миловзоров, капитан «Севера» Караянов смог выяснить положение бедствующих судов. Оказалось, что один из пароходов — «Революцион-



ный» — затонул в 7 час. 20 августа, остальные отстаиваются или дрейфуют. Вызывало опасение, что «Ленину» и остальным пароходом может не хватить угля и пресной воды.

В 21 час 20 августа «Север» вошёл в пролив Лаптева. В 2 часа следующих суток пароход, выйдя на 142-м меридиане из льда, повернул к берегу на девятиметровые (5 саж.) глубины и последовал ими вдоль береговой черты в поисках бедствующей экспедиции.

В 21½ час. тщательно обследуя берега, пароход дошёл по девятиметровым глубинам до меридиана 145°47'. Здесь судно принуждено было стать на якорь вследствие усилившегося N-го ветра в 9 баллов с пургой и зыбью в 7 баллов. На следующий день шторм, перейдя на NW, ещё усилился, достигая силы 10-11 баллов. Во избежание дрейфа и потери якоря «Север» подрабатывал машиной малым ходом вперёд.

23 августа при несколько уменьшившемся шторме судно снялось с якоря и стало продолжать поиски парохода «Ленин». Получив определение своего места по мысу Шалаурова и возвышенностям о. Большой Ляховский, пароход опять по малым глубинам пошёл на восток вдоль берега. Достигнув траверза трёх рек, расположенных на стрелке Меркушина, «Север» 24 августа в 8½ час. в широте 72°51' и долготе 145°14' в ясную погоду обнаружил пароход «Ленин».

С 24 августа по 1 сентября «Север» находился в районе бедствовавшей экспедиции. Стоя на якоре против Хромской губы, судно сняло с двух затопленных барж, которые подвёл к пароходу «Ленин», груз, инвентарь, живой скот и 55 человек. Была сделана попытка скрепить найтовыми корпус одной из повреждённых барж и приготовить её к буксировке. Однако 27 августа в задувшем вновь NNW-м шторме в 9 баллов и при зыби в 7 баллов у баржи разломало волной борта и палубу, буксир один лопнул, другой вырвало с битенгом. Со второй баржи был снят груз, а корпус разобран, поскольку вообще оставалась лишь его носовая половина.

С 1 по 3 сентября «Север», идя самым малым ходом, сопровождал речные суда к устью Колымы.

В 17 час. 3 сентября караван прибыл к бухте Амбарчик. К 9 сентября «Север» закончил выгрузку и вышел по направлению к проливу Беринга. Однако тяжёлые ледовые условия данного года в Чукотском море заставили «Север», шедший теперь с пароходами «Анадырь» и «Хабаровск», 23 сентября стать на зимовку в районе мыса Биллингса. В навигацию 1934 г. пароходы вернулись во Владивосток.

## Плавание моторно-парусного судна «Прончищев»

Моторно-парусное судно «Прончищев», первое из однотипных трёх<sup>1</sup> впервые на Лене построенных морских судов, осенью 1932 г. сплыло с верховий Лены до Якутска, где стало на зимовку. Суда этого типа имеют следующие размеры: длина 23,9 м, наибольшая ширина 7,2 м, осадка 2,9 м, водоизмещение в грузу около 200 т, двигатель дизель фирмы Бон-Келер 120 сил.

17 июня 1933 г. судно под командой капитана М.А. Никитина, приняв на борт груз, направилось из Якутска вниз по Лене. 29 июня шхуна подошла к заливу Неелова и здесь у кромки льда простояла целый месяц. 31 июля судно пришло в бухту Тикси и здесь стало ожидать прибытия досланного ему вслед судового оборудования, как то: парусов, более надёжных якорей и пр.

Наконец, 7 августа шхуна, не дождавшись высланного снаряжения из Якутска, снялось с якоря и вышла из Тикси, имея задание пройти с грузом в Анабарский район и бухту Нордвик. Осторожно, ведя промер глубин, судно обогнуло восточную часть дельты Лены, не видя берегов. При подходе к меридиану о. Сагастырь на широте 73°10' на пути судна стали встречаться отдельные льдины. К вечеру того же 8 августа на траверзе о. Сагастырь у Н-й оконечности дельты шхуна упёрлась в сплошной непроходимый лёд, преградивший путь. Повернув в сторону берега, «Прончищев» прошёл около 3 миль, встретил уменьшающиеся глубины. Дойдя до трёхметровой глубины, корабль повернул на NO в надежде обойти лёд с этой стороны. Однако, пройдя около 30 миль этим направлением, судно не встретило во льду ни одного прохода на запад. Дойдя до широты 74°00', капитан Никитин решил прекратить поиски и повернул в бухту Тикси, поскольку ближе не имелось другого подходящего места стоянки, в ожидании изменения в ледовой обстановке. 11 августа «Прончищев» вернулся в бухту Тикси. За время этого похода стояла довольно хорошая погода, и только лишь на обратном пути судну пришлось идти в свежий противный ветер, SW-й четверти в 5-6 баллов, с плохой видимостью. Здесь корабль двигался вперёд со скоростью 2 узлов, вместо обычных при хорошей погоде шести.

---

<sup>1</sup> «Прончищев», «Лаптев» и «Челюскин».

В Тикси в это время пришёл за углём с востока один из пароходов зазимовавшей в 1932 г. в Чаунской губе северо-восточной транспортной экспедиции.

23 августа «Прончищев» вышел из бухты в море с заданием находящийся на борту груз перебросить теперь в р. Оленёк. Огибая дельту Лены, судно севернее о. Дунай встретило отдельные плавающие льдины и разрушающиеся таянием стамухи, сидящие на отмелях.

26 августа «Прончищев» стал на якорь недалеко от устья Оленька. Дувший слабый N-й ветер вскоре усилился. На следующий день ветер отошёл к О и развёл волнение, заставившее судно выбрать якорь и пытаться зайти под защиту о. Салкаева. Укрыться за островом от шторма, однако, не удалось из-за встреченных малых глубин, и шхуна, отойдя в

море, легла в дрейф. Сила ветра по определению капитана доходила до 10 баллов.

К утру 29 августа ветер стал стихать, и судно получило возможность направиться к устью Оленька. При подходе была сделана попытка пройти в реку между о. Салкаева и коренным берегом, но малые глубины отклонили этот вариант. Подойдя к месту прежней стоянки, судно

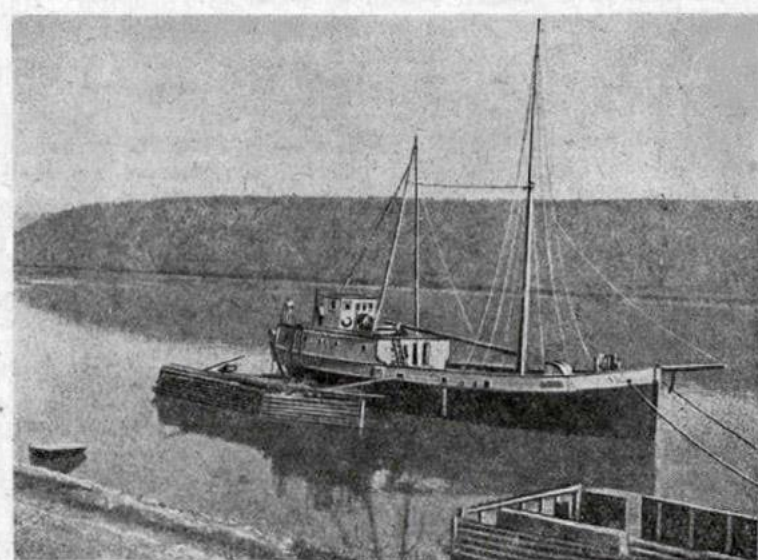


Рис. 14. Моторно-парусное судно «Прончищев» во время сплава по р. Лене. (Фото П. К. Хмызникова.)

отдало якорь. Вскоре с моря надвинулся густой туман, простоявший затем около суток.

30 августа, когда туман рассеялся, судно подошло ещё ближе к берегу. Спустив катер, начали производить поиски прохода в реку. Через 3 часа шлюпка вернулась, не найдя фарватера. В это время начался отлив, и глубина в 4 м, бывшая на якорной стоянке, упала до 3,6 м. Судно немедленно снялось и направилось на более глубокое место. Пройдя около получаса, оно, однако, коснулось грунта, а затем сильным приливо-отливным течением оказалось затянутым на мель. Лишь в 6 час. 31 августа судну удалось сойти с банки и стать на глубине в 6 м на якорь. Стоял густой туман, и берегов не было видно. За ночь рангоут, бегучий такелаж и палуба обледенели.

Около полудня туман рассеялся. Вскоре от устья Оленька подошёл катер «Колхозник» местных торговых организаций. Предпринятые на

этом катере новые трёхчасовые поиски фарватера в Оленьке также оказались безрезультатными. Тогда на катере был отправлен помощник капитана, который должен был попытаться найти фарватер, идя из реки в море, обставляя его пустыми банками из-под нефти на якорях. Когда катер ушёл с этим заданием, ветер, дувший с SO, перешёл на O и стал свежеть. На следующий день ветер дул уже силой в 7-8 баллов и развёл большое волнение. Шторм такой силы продолжался 2, 3 и 4 сентября, перейдя на NO, сопровождаемый снегопадами. От сильной качки в корпусе судна открылась течь, дававшая воды до 2 м в сутки, которую приходилось откачивать ручным брандспойтом.

5 сентября поздно вечером ветер ещё усилился до 10 баллов и вынудил судно сняться с якоря и уйти в открытое море. Пройдя курсом O, судно повернуло затем на SSO, стремясь укрыться под западными берегами дельты Лены.

С рассветом 6 сентября шторм стал постепенно стихать, судно начало двигаться быстрее, не принимая больше воды на палубу. Около полудня, зайдя по счислению за берега, при улёгшемся волнении на глубине 5 м «Прончищев» стал на якорь.

Однако скоро ветер перешёл на N и опять стал разводить волнение, от которого судну вновь пришлось сняться с якоря и направиться под защиту о. Эркогор. Ветер далее перешёл на NW и по временам то усиливался, то несколько затихал. Ночью падал густой снег. Стоя на якоре, в 4 часа утра был обнаружен дрейф судна. Когда выбрали якорь, оказалось, что у него обломались обе лапы.

Утром пошёл опять густой снег, и NW ветер засвежел. Идя в эту свежую погоду при сильном снегопаде, шхуна села на мель, с которой удалось сняться лишь после трёхчасовой работы машиной и помощью поднятого на мачту брезента (паруса к выходу судна из Тикси не прибыли ещё из Якутска). Сойдя с мели, судно отдало якорь и на нём стало отставаться от жестокого ветра. 8 сентября в 10 час. удалось приближённо определиться, причём выяснилось, что корабль находится по восточную сторону о. Эркогор в его видимости.

9 сентября к утру ветер стал стихать, и судно вышло в море и направилось на восток. После того как шхуна обогнула северную часть дельты Лены и легла на курс S, погода заметно улучшилась. На восток от курса были усмотрены отдельные плавающие льдины.

11 сентября в 16 час. «Прончищев» вошёл в Тикси и стал на якорь вблизи разгружавшихся пароходов «Сталин» и «Володарский».

14 сентября рано утром, закончив необходимый текущий ремонт, шхуна вышла с тем же невыгруженным в предыдущих плаваниях грузом, теперь адресованным на р. Омолой. Имея хорошую погоду, судно в тот же день поздно вечером подошло к устью названной реки и стало на якорь. Отправленная шлюпка довольно скоро обнаружила фарватер в реку, по глубине достаточный для захода в неё «Прончищева». После этого судно снялось с якоря и стало осторожно двигаться за промерявшим фарватер катером, который его обставлял банками из-под нефти с привязанными камнями якорей.

Поднявшись к 16 сентября километров на 10 вверх по реке, судно, выбрав удобное место для разгрузки, пристало к берегу и приступило к постройке сходней, а затем и к самой выгрузке.

17 сентября около 14 час. выгрузка была закончена, и «Прончищев» направился в обратный путь. На следующий день, после продолжительных поисков фарватера на बारे, «Прончищев» вышел в море и взял курс на бухту Тикси. Дул умеренный NW, не препятствовавший движению судна, и оно в тот же день поздно вечером достигло бухты Тикси и, закончив навигацию этого года, стало на зимовку.

### **Плавание моторно-парусных судов «Лаптев» и «Челюскин»**

Моторно-парусные суда «Лаптев» и «Челюскин», также как и однотипный им «Прончищев», были построены в 1932-1933 гг. на р. Лене в Алексеевском затоне близ г. Киренска.

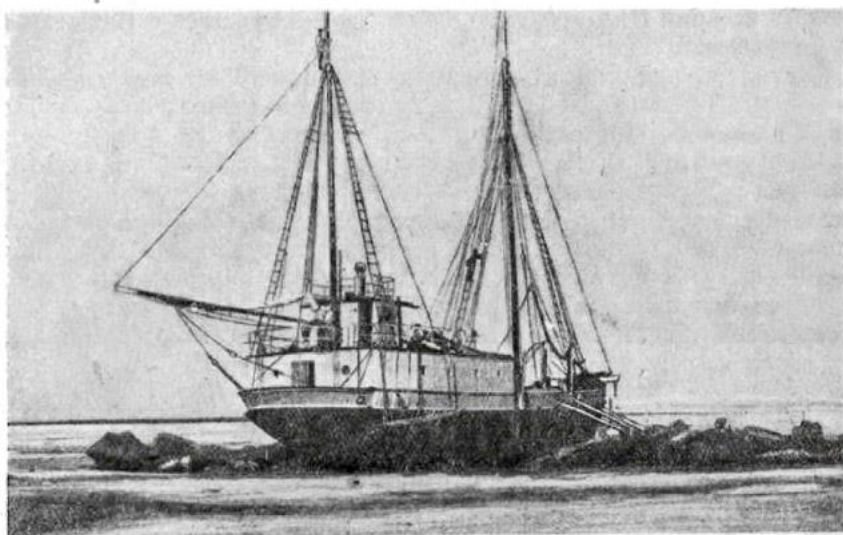


Рис. 15. Судно «Лаптев». (Фото Черноберевского.)

К концу лета 1933 г. суда добрались до бухты Тикси.

Вскоре по прибытии «Лаптев» под командой капитана Г.К. Шумейко и «Челюскин» под командой капитана С.К. Эрманбриг 23 сентября, закончив погрузку в бухте Тикси, вышли в море для доставки грузов на устье р. Омолой.

Следует упомянуть, что ещё 21 сентября в бухте в штиль появились плёнки молодого льда, которые ветром разбивались, намерзая, однако, на якорных канатах.

Переход судов к восточному берегу губы Борхая был сделан в ночь на 24 сентября курсом 100° при ясной погоде, ветре NO в 3 балла и лёгкой зыби от N. На рассвете суда, приблизившись к берегу, пошли вдоль него, непрерывно бросая лот. Полученные глубины указывали на ровный рельеф дна. В 6-7 милях от берега они были в 12 м при грунте чёрный ил. Затем шхуны подошли на двухмильное расстояние к берегу на глубину в 5 м и направились ко входу в реку по намётке, придерживаясь этой глубины.

На данных глубинах наблюдалось много больших стволов плавника, торчащих над водой, с замытым в грунт нижним концом.

После долгих поисков с неоднократной посылкой шлюпки удалось, наконец, обнаружить фарватер в р. Омолой. Но в самой реке был лёд толщиной 8-10 см. Поэтому суда утром 25 сентября, отойдя от берега, направились в бухту Сатыган-Тала, расположенную в глубине губы Борхая. Пройдя с промером глубин около 30 миль, шхуны подошли к траверзу мыса Каменный Столб по глубинам от 10 до 6 м при грунте чёрный ил. Ветер дул N силой в 2 балла. Вода здесь была мутная с полосами пены. Зайдя в глубину бухты Сатыган-Тала, суда стали на якорь на глубине 3½ м в 150 м от галечного берега. «Лаптев» сделал отсюда промерный галс на NO протяжением в 20 миль, который отметил ровные семи-метровые глубины до стоявших на берегу трёх срубов, у которых в 2 милях от берега глубина упала до 3½ м. Грунт отмечался — чёрный песок с илом.

«Челюскин» закончил разгрузку 27 сентября и ушёл в Тикси. «Лаптев», имевший на борту больше груза, задержался в Сатыган-Тала до 29 сентября.

«Лаптев» по окончании выгрузки, выйдя при SW-м ветре в 3-4 балла в море, у мыса Каменный Столб встретил NW-й ветер в 7-8 баллов с крупной волной. Порожнее судно при таком ветре хода вперёд не имело, почему капитан Шумейко зашёл за мыс в небольшую бухту, названную им бухтой Отстоя. Эта бухта, образуя дугу, защищена от ветров с N через W до S. Грунт здесь хороший — песок с илом, берег приглуб, а глубина ровная в 6 м. В этой бухте «Лаптев» отстаивался в течение четырёх суток. Когда NW-й ветер упал до 4-5 баллов, «Лаптев» снялся с якоря и в одну ночь дошёл до Тикси, куда прибыл 3 октября. Здесь судно стало на зимовку.



## Плавание моторно-парусного судна «Темп»

Моторно-парусное судно «Темп» пришло в устье Колымы из Владивостока в 1932 г. с судами Северо-восточной экспедиции Наркомвода.

Перезимовав на Колыме, «Темп» в настоящую навигацию под командой капитана Загоруль, имея на борту 93 т различных грузов, 29 июля вышел в рейс к устью р. Индигирки.

Сразу по выходе в море судном был встречен лёд. В полночь на 30 июля шхуна проследовала мимо о. Крестовского, а 31 июля на глубине  $5\frac{1}{2}$  м стала на якорь, по счислению считая себя в районе Колымской протоки Индигирки. Берегов из-за тумана и дождя не было видно.

В 9 час. «Темп» отошёл на глубину  $6\frac{1}{2}$  м, так как на судно стал нажимать лёд. В ночь на 1 августа шхуне пришлось несколько раз менять своё место из-за напивавших больших полей льда.

1 августа к судну подошёл пароход «Ленин», следовавший в Тикси, и ошвартовался у борта. После полудня «Ленин» ушёл в свой дальнейший путь, а «Темп», снявшись с якоря, последовал к берегу, в 23 часа остановился против знака Колымской протоки и приступил к выгрузке привезённого груза.

Тем временем было отмечено сильное падение уровня воды. Шлюпки с грузом с трудом прошли бар протоки, на котором глубина оказалась 45 см.

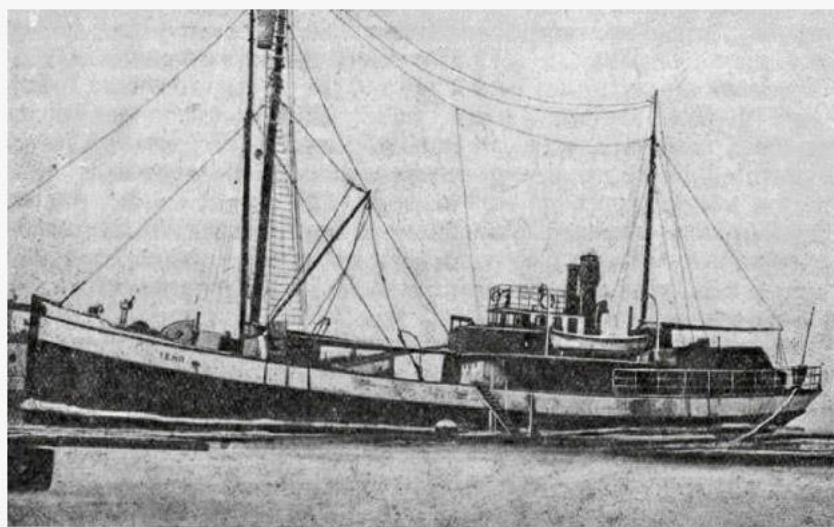


Рис. 16. Судно «Темп». (Фото Черноберевского.)

Посланный моторный катер для отыскания более глубокого входа в реку не нашёл глубин более 60 см, располагавшихся в 3-4 милях от берега и вдоль него на протяжении  $5\frac{1}{2}$ - $6\frac{1}{2}$  миль.

3 августа в 19 час. судно получило распоряжение по радио перейти для разгрузки к устью р. Вшивой. Совершив этот переход, шхуна вновь отправила катер к берегу для промера. После полуночи 4 августа катер вернулся. Оказалось, что и здесь вследствие отмелости берегов выгрузка невозможна. Получив разрешение по радио производить разгрузку там,

где будет найдено подходящее место, «Темп» снялся с якоря и направился вдоль берега к Средней протоке, следуя среди битого льда.

5 августа в 2 часа шхуна отдала якорь на глубине 5,2 м, причём берегов с марса видно не было. К 6 час. уровень воды упал на 45 см. Весь день дул свежий в 3-4 балла ветер, к следующему утру нагнавший воду, отчего уровень повысился на 60 см. После полудня 6 августа с судна был отправлен катер с промером глубин в направлении на берег. Результаты промера оказались совсем неутешительные, так, глубина 1,8 м оказалась расположенной в том месте, откуда не видно даже мачт судна, а с глубин в 60 см не было видно берега. В 19 час. «Темп» опять снялся с якоря и направился к месту прежней стоянки у Колымской протоки.

7 августа утром, став на якорь, шхуна приступила вновь к разгрузке. Каждый рейс судового катера на берег с двумя гружёнными четвёрками длился 4 часа.

К вечеру на баре вода упала до 60 см, и катер не смог больше проходить через бар. 9 августа и судну пришлось отойти на более глубокое место, так как глубина вблизи него уменьшилась до 4½ м.

К 14 час. 10 августа вода прибыла на 45 см, и явилась возможность возобновить разгрузку. Однако к вечеру на баре опять отметился спад воды, и посланный катер не смог пройти через него и вернулся на судно, оставив гружёные шлюпки на баре. Тогда с шхуны было отправлено два порожних вельбота, но и они не смогли пройти бара. К 14 августа вода у борта судна прибыла на 60 см. С прибылью воды на берег были отправлены три гружёные шлюпки с мукой, но они через 1½ часа вернулись обратно, так как при усилившемся ветре их стало заливать волной.

16 августа к 14 час. ветер с NNO засвежел до шторма и заставил «Темп» отойти на большую глубину. Ветер развёл волну, сообщавшую судну сильную качку. 17 августа шторм начал затихать, и судно вновь пыталось возобновить выгрузку. Однако на баре вновь оказалась малая глубина, а на следующий день задувший с NW ветер опять усилился до шторма. 20 августа сила ветра достигла 9 баллов, волнение 7 баллов. Около 19 час. этого дня судовая радиостанция приняла «SOS» от парохода «Революционный».

В последующие дни при продолжавшемся жестоком шторме судно испытывало качку до 25° на борт. 22 августа в 5½ час. судно стало дрейфовать, и пришлось дать ход машине. С 23 августа ветер стал постепенно уменьшаться в силе и 24 августа стих до 4 баллов. Мимо места



стоянки «Темпа» в море в 19 час. 23 августа стало проносить пилёные доски.<sup>1</sup>

24 августа в 3 часа были усмотрены шедшие с NW два парохода, направлявшиеся к шхуне. Когда пароходы подошли ближе, выяснилось, что это «ДС-1» и «ДС-2». Суда с моря вошли в Колымскую протоку и стали там за баром на якорь. Глубина на बारे оказалась 75 см.<sup>2</sup>

С «Темпа» на судовом катере (рации на речных пароходах не работали) направились предупредить о возможности обмеления судов. Однако катер из-за последовавшего спада воды пройти бара не смог, и пароходы вскоре действительно оказались на мели.

В последующие дни ветер то усиливался до силы шторма, то на короткое время стихал. 27 августа на «Темпе» было получено радио от начальника Лено-Колымской экспедиции с просьбой сопровождать речные суда «ДС-1» и «ДС-2» в устье Колымы. 28 августа в 7 час. пароходам удалось, снявшись с мели, пройти бар и выйти в море. За ними последовал «Темп». 29 августа судно подошло к о. Крестовскому и соединилось с речными пароходами, двигавшимися под материковым берегом. От о. Крестовского до бухты Амбарчик суда прошли совместно, закончив переход в 4 часа 31 августа.

9 сентября «Темп» вышел из бухты Амбарчик снова в море и направился к устью р. Лены. Подойдя к восточному берегу о. Большого Ляховского, судно проследовало вдоль него к проливу Этерикан.<sup>3</sup> 13 сентября «Темп» проследовал проливом Этерикан в море Лаптевых по глубинам 5,2-5,5 м (17-18 фут.). В своём дальнейшем походе судно встретило льды, подошло 14 сентября к южной оконечности о. Столбового. Отсюда «Темп» направился, примерно, на OSO, в расстоянии 10 миль от п-ова Кигилях о. Большого Ляховского повернул на SW-е румбы и вошёл во льды. В конце суток 14 сентября шхуна вышла на чистую воду и на следующий день прибыла в бухту Тикси.

26 сентября «Темп» под командой капитана М.А. Никитина вышел из Тикси с целью пройти в Нордвик. В море, однако, судно встретило N-й шторм со снегопадом. Не имея хода вперёд и начав обмерзать, судно повернуло обратно в Тикси с намерением отгрузить часть груза.

---

<sup>1</sup> Видимо, с разбитых барж Лено-Колымской экспедиции.

<sup>2</sup> Пароходы «ДС-1» и «ДС-2» имеют осадку 60 см.

<sup>3</sup> Описание этого плавания «Темпа» из Колымы в Тикси даётся по составленной капитаном В.К. Жуковым карте. Более подробных данных об этом плавании у составителя не имеется.

3 октября «Темп» под командой капитана В.М. Борисова снова сделал попытку выйти в море, но уже в районе о. Мостах попал в шугу и молодой лёд, из которого с большим трудом удалось выбраться обратно в Тикси 7 октября. После этого похода судно было поставлено на зимовку.

### **Плавание речных пароходов «ДС-1», «ДС-2», «Леонгард», «Колхозник», «Революционный» с баржами и парохода «Ленин»**

В эту навигацию должны были быть перегнаны из устья р. Лены на Колыму речные пароходы «ДС-1», «ДС-2» (под командой Панина и при судоводителе капитане В.К. Жукове), «Леонгард», «Колхозник» и «Революционный» с шестью баржами. Для конвоирования данных речных судов в их переходе морем из Колымы в бухту Тикси пришёл пароход «Ленин». Экспедицию по проводке возглавлял капитан П.Г. Миловзоров.

В 6 час. 14 августа суда вышли из Тикси, имея головным пароход «Ленин». На буксире у него шли последовательно соединённые буксирами баржи и пароходы.

Через 2 часа после начала похода вблизи о. Мостах между одной из барж и пароходом «ДС-1» лопнул буксир, и каравану пришлось остановиться в накрывшем тумане. В 17 час. с прояснением погоды колонна при штилевой погоде направилась дальше.

На следующий день в 8½ час. суда прошли траверз мыса Борхая в расстоянии 5 миль от берега. Погода на переходе стояла ясная, с лёгкими ветрами силой 1-3 балла с SW и SO, сменявшимися со штилем.

К полуночи на пути каравана стали попадаться отдельные льдины. Рано утром пароходы сделали получасовую остановку для чистки дымогарных трубок в котлах. Мористее стоянки судов располагалась полоса крупных льдин.

Продолжая путь, суда встречали на курсе отдельные льдины. Погода постепенно стала портиться — температура воздуха, доходившая при выходе из Тикси до 19°, упала до 8°. Ветер зашёл на NW и дул шквалами силой в 3-4 балла, неся проходящие волны тумана. Далее ветер той же силы перешёл на NO и ONO. Появившаяся волна стала сообщать судам бортовую качку.

В 16 час. счислимое место судов расположилось в широте 72°34' и долготе 138°30'. Караван из-за противного ветра хода вперёд не имел. Температура воздуха упала до +3°.

К вечеру ветер стал стихать, волна спала. Около полуночи в густом тумане «Ленин» отдал якорь, а остальные суда остались у него на буксире, поддерживаясь работой машин.

На следующий день в 9 час. туман рассеялся, и на S и SO открылись высокие берега мыса Святой Нос.

В полдень колонна двинулась дальше и около 17 час. прошла траверз упомянутого мыса. Вскоре караван вновь остановился, так как в одной из барж обнаружилась течь — результат удара льдины о борт судна.

У Святого Носа было встречено несколько крупных и мелких льдин. Некоторые из этих льдин нажимали на суда и от них пришлось отталкиваться баграми. К востоку от Святого Носа было чисто от льда, и суда прошли пролив Лаптева при солнечной погоде полным ходом.

После полудня 18 августа суда, идя со скоростью  $4\frac{1}{2}$  узлов, находились в районе стрелки Меркушина в расстоянии 3-4 миль от берега.

В 14 час. ветер зашёл на NNW и усилился до 4-5 баллов. Караван накрыло туманом. Суда стали испытывать заметную качку. В 18 час. ветер зашёл на N. Пароходы при качке стали принимать на палубу воду.

Около 22 час. «Ленин» подвёл караван к большой стамухе и сам закрепился вплотную носом к ней. Пароходы каравана отдали носовые концы и со своими баржами на буксире тоже ошвартовались к стамухе. Ночью ветер дул с NNW силой до 5 баллов, разведя волнение в 5 баллов. Погода стояла пасмурная. Впереди стамухи, которая пыла длиной свыше  $\frac{1}{2}$  мили и шириной около  $\frac{1}{4}$  кабельтова, вздымались высокие всплески воды бьющего в лёд прибоя.

После полуночи на 19 августа начальник проводки П.Г. Миловзоров отдал распоряжение пароходам взять баржи к борту и принять полный запас угля.

В 14 час. ветер с NW достиг силы 6-7 и даже 8 баллов. В северной части стамухи от ударов волн отметились разрушение льда. Отколовшимися льдинами сорвало с якорей пароход «Революционный» с двумя баржами и понесло по ветру.

В 15 час. за дрейфующими судами направился «Ленин». Тем временем отрывающимися льдинами стало жать «ДС-1», который, отдав тотчас швартовы, перешёл на S-й край стамухи. Вблизи остальных судов льдина также растрескалась и отдельные её части всплыли от повышающегося уровня нагоном воды с моря. «Леонгард» навалило на «ДС-2», а последний нажало на «Колхозника».

«Ленин», взяв на буксир «Революционного», повёл его с одной баржей обратно к стамухе. Вторая баржа «Революционного» оторвалась и продолжала дрейфовать.

«Леонгард», отойдя от стамухи, направился навстречу «Ленину».

В 17½ час. началось разрушение и S-й оконечности стамухи. Вскоре от льдины оторвало «Колхозника» с двумя баржами, а затем «ДС-1», и понесло в море.

После 19 час. у стамухи остался лишь «ДС-2». Однако и этот пароход долго не простоял у льдины, которая раскололась и заставила среди мелких обломков выбираться в море.

В 20½ час. по радио «Революционный» дал «SOS», так как у него оказалась пробоина, и поступающая вода не поддавалась откачке. «ДС-2» направился к предполагаемому местоположению аварийного парохода. Горизонт в это время заволокло туманом и разыгрывающейся пургой.

Около 22 час. «ДС-2» прошёл мимо сначала одной, а затем другой барж, которые дрейфовали на якорях.

Через полчаса были усмотрены «Революционный» и «ДС-1», находившиеся в 1-2 милях друг от друга. Около полуночи «ДС-2» подошёл к «Революционному» и, стравив на поплавке-бочке конец, стал делать попытку подать таким образом буксир. После нескольких неудавшихся попыток на «ДС-2» сорвало болт сектора руля, и пароход, потеряв управление, стал дрейфовать по ветру. Пока «ДС-2» исправлял повреждение, его сдрейфовало на 2-3 мили от «Революционного», которому начал оказывать помощь находившийся вблизи «ДС-1».

Исправив болт сектора руля, «ДС-2» опять направился было к пароходам, но вскоре опять потерял управление — от удара волны в корму цепи штуртрота сорвались с сектора и заклинились под ним. В дальнейшем было обнаружено, что штуртрос сорвало с блоков и заклинило между их щёками.

Тем временем, как сообщалось по радио, к «Революционному» направился полным ходом «Ленин». Однако до его прихода «Революционный» затонул, а 48 человек экипажа были сняты пароходом «ДС-1». Гибель парохода произошла в широте 72°30' и долготе 147°40'.

«ДС-2», исправив повреждение, не имея хода вперёд против ветра, повернул и направился вдоль береговой черты. На попутной волне пароход держался хорошо, и к вечеру 20 августа он достиг губы Гусиной. Просидев при входе в губу несколько часов на мели, судно после съёмки стало на якорь.

После полуночи 21 августа к месту стоянки подошёл «ДС-1» и, оставившись, передал на «ДС-2» 24 человек, спасённых с погибшего парохода.

В это время неподалёку от «Ленина» и других судов находился и спешил на помощь пароход «Север», шедший в Колыму с углём для зимовавших пароходов колымского рейса 1932 г.

22 августа на стоянке «ДС-1» и «ДС-2» ветер дул с WNW силой в 5-6 баллов, пронося снежные шквалы.

На следующий день, 23 августа ветер перешёл к NNO и ослабел до 3-4 баллов. В 16 час. оба парохода снялись с якорей и направились к устью Колымской протоки р. Индигирки для пополнения запасов пресной воды.

24 августа около 4 час. пароходы добрались до Индигирки и встретились здесь с моторно-парусным судном «Темп». Войдя затем в Индигирку, речные пароходы приняли пресную воду. С большим трудом и посадками на мель они 28 августа вышли опять в море и направились на восток в направлении к Колыме.

В 9 час. был пройден траверз р. Алазеи. Вскоре затем пароходы заметили сидящую на мели баржу. Это оказалась одна из барж их экспедиции, которая сдрейфовала сюда от злополучной стамухи. Несмотря на шедшую сильную зыбь, капитану Жукову с «ДС-2» удалось на шлюпке высадиться на баржу и её осмотреть. Баржа имела пробоины, на ней оказалось отданными три якоря, на борту были заметны следы ударов форштевня парохода, видимо подходившего для снятия людей. Баржа, гружённая преимущественно лесом, лишь кормой опиралась на мель, остальные части корпуса её были на плаву. Около 15 час. «ДС-2» ошвартовался к барже и, поставив сходню, начал с неё перегрузку продовольственного груза и угля на пароход. «ДС-1» был поставлен под корму. К 17 час. перегрузка была окончена. Через шхуну «Темп» о состоянии баржи было сообщено начальнику экспедиции Миловзорову. Следует отметить, что «Темп», выйдя вместе с пароходами из Индигирки, шёл мористее, вне их видимости, вследствие своей большой осадки.

От Миловзорова «ДС-2» получил в ответ на свой запрос предписание — не ожидая тихой погоды для съёмки баржи, следовать к Колыме.

В 18 час. суда, выполняя это распоряжение, тронулись в путь.

На следующий день пароходы шли в тумане и должны были несколько раз останавливаться для ремонта машин. В 17½ час. в густом

тумане пароходы достигли о. Крестовского и стали на якорь в ожидании подхода «Темпа», с которым здесь была условлена встреча.

В полдень на следующий день с подошедшим «Темпом» пароходы направились к Амбарчику, которого достигли 31 августа в 5 час.

Пароходы «Колхозник» и «Леонгард» находились до 26 августа около одной из барж. Затем с падением воды оба парохода обмелели.

С прибылью воды пароходы снялись с мели и затем под конвоем «Ленина» направились в Амбарчик, куда прибыли 3 сентября.

### **Плавание моторного бота «Пионер»**

В эту навигацию моторный бот «Пионер» был передан для работ гидрографическому отряду Лено-Хатангской экспедиции Главсевморпути.

С 10 июля по 6 августа бот, пришедший из Якутска, производил гидрографические работы в дельте Лены и на выходе в море Туматской протоки. Закончив данные работы, «Пионер» под командой А.А. Кухарского и при начальнике гидрографического отряда С.Д. Лаппо 6 августа вечером прошёл на Сагастырский бар. Выйдя в море, бот направился на запад, имея задачу пройти для промерных работ в бухту Нордвик. 7 августа в 5 час. из-за встречного W-го ветра судно принуждено было стать на якорь у о. Куба, так как против волны и ветра скорость его не превышала 2 узлов.

К полудню ветер стих, и «Пионер» смог продолжать путь. Льда в море в этом районе не было видно. К вечеру бот подошёл к о. Дунай и обогнул его с севера. За островом море оказалось заполненным льдом, который был к западным берегам дельты пригнан ветрами.

8 августа, пробираясь среди льда, «Пионер» достиг северной части о. Эркогор, у которой лёд оказался прижатым вплотную к берегу. Здесь бот остановился в ожидании изменения ледовой обстановки. Погода стояла хорошая, ясная, начинал задуть S-й ветер.

9 августа произошли изменения в ледовом покрове. Вдоль W-го берега о. Эркогор образовалась полоса чистой воды, по которой «Пионер» и направился. Однако у южного конца острова судно упёрлось в выступающую от берега песчаную отмель и повернуло в лёд, за которым синела чистая вода. Выйдя на неё через разреженный лёд, бот направился к бару Оленёкской протоки дельты р. Лены. На пути изредка встречались отдельные полосы льда и кое-где виднелись стамухи. К вечеру при ясной погоде открылись вершины гор хребта Чекановского, а на другой

день «Пионер» стал у бара Оленёкской протоки на якорь. Попытки судна войти в реку оказались безуспешными, и вечером 10 августа «Пионер», пользуясь благоприятной погодой, с береговым южным ветром двинулся дальше на запад.

Утром 11 августа бот обогнул о. Салкаева и в полдень подошёл к мысу Терпай-Тумус. Отсюда судно направилось вдоль берега к Анабарской губе. Усилившийся южный ветер отогнал в море лёд, и кромка его держалась в 3-4 милях от берега. На курсе бот встречал только отдельные льдины.

Утром 12 августа открылся высокий W-й берег Анабарской губы. Далее, «Пионер» подошёл к метеорологической станции, расположенной на западном берегу губы и стал около неё на якорь. Отсюда вскоре бот вышел в Нордвик и, пройдя проливом между мысом Пакса и о. Бегичева, остановился у стоящей на восточном берегу избы Бегичева.

Указанный пролив был заполнен плавучим льдом, который носило взад и вперёд, видимо, приливо-отливными течениями.

13 августа судно обогнуло SO-й мыс, который был назван Медвежьим, о. Бегичева и перешло на южную сторону бухты. На мысе Медвежьем был сооружён опознавательный знак и оставлено письмо шхуне «Прончищев», которая должна была прийти вслед за «Пионером». Тем временем хорошая погода, стоявшая во время перехода, испортилась, и только 15 августа бот смог начать промерные работы в бухте Нордвик.

16 августа был установлен водомерный пост на восточном берегу п-ова Юрюнг-Тумус. На следующий день 17 августа промерные работы в районе полуострова были окончены, и «Пионер» вышел в Хатангский залив, где пополнил свои запасы горючего из имевшегося склада на западной стороне Юрюнг-Тумуса.

Пройдя с промерами к о. Малый Бегичев и установив там знак, бот направился к о. Преображения, к которому и прибыл 20 августа при свежем попутном SW-м ветре, испытывая жестокую качку. На Преображении также был построен знак и в него вложен пакет с картами промеров подхода к бухте Нордвик, предназначенный для морского парохода, который должен был прийти с запада. У о. Преображения «Пионеру» пришлось простоять до 23 августа, отстаиваясь от крепкого NO-го ветра силой до 7 баллов.

От о. Преображения бот направился вновь к о. Бегичева с промером и судовой съёмкой западного берега этого острова. Прошедший НО-й ветер изменил погоду — температура упала, а на возвышенных частях берега появился снег.

24 и 25 августа «Пионер» вёл работы в бухте Нордвик. С 25 августа задул снова свежий НО-й ветер, стихший лишь 29 августа, а через два дня вновь усилившийся до 6-7 баллов. «Пионеру» пришлось при этом ветре укрыться от волны в бухту, образованную галечной косой на восточном берегу п-ова Юрюнг-Тумус. Здесь судно простояло до 6 сентября, когда ветер отошёл к Н-й и стал стихать.

7 сентября, выставив на юго-восточной оконечности о. Бегичева ещё один знак, «Пионер» вышел из бухты в море и направился к Лене. В море была встречена крупная волна и свежий Н-й ветер, проносивший заряды снега.

9 сентября судно добралось до бара Оленёкской протоки, а на следующий день вошло в реку.

Придя 14 сентября к о. Отстоя, «Пионер» направился в Тикси, куда прибыл 17 сентября. Отсюда судно вышло в Якутск, которого достигло 29 октября.

## 1934 г.

Навигация 1934 г. в общем слагалась из тех же операций, какие определились в предыдущем году, плюс вывод пароходов, зимовавших у овов «Комсомольской Правды».

В карско-ленскую операцию были включены пароходы «Сакко», «Молотов» и «Байкал». На Нордвик должен был с зимовки выйти пароход «Правда», недовыгрузивший груз в прошлую навигацию. В Нордвик и бухту Прончищевой был направлен ледокольный пароход «Русанов», а на о-ва «Комсомольской Правды» — ледокольный пароход «Сибиряков» и наконец в Тикси шёл перегонявшийся из Енисея на Лену речной буксир «Партизан Щетинкин».

На ледовую службу был направлен в пролив Вилькицкого ледокол «Ермак», ему в помощь должен был вступить шедший сквозным проходом Северным морским путём с востока на запад ледорез «Литке».

В снабженческих рейсах из Усть-Ленского порта приняли участие моторно-парусные суда «Темп», «Прончищев», «Челюскин» и теплоход «Первая пятилетка».



Моторно-парусные суда «Темп» и «Лаптев» были заняты гидрографическими работами. Наконец, операция по перегону речных судов из Лены на Колыму выполнялась четырьмя пароходами с тремя баржами под проводкой парохода «Ленин».

Ледовая обстановка данного года оказалась более благоприятной, чем предыдущего. Грузовые суда с запада под проводкой «Ермака» смогли прибыть к 17 августа на мыс Челюскина.

В восточной части пролива Вилькицкого стоял ещё не вскрывшийся лёд в виде перемычки шириной в 15-20 миль. Эту перемычку форсировал и вскрыл «Ермак» — первый случай искусственного взлома пролива Вилькицкого.

По сравнению с 1933 г. пароходы в устье Лены прибыли примерно на 10 дней раньше.

Ледорез «Литке», на своём пути от Берингова пролива встретивший весьма благоприятные ледовые условия, подошёл к району, где зимовали пароходы 1-й ленской операции, почти одновременно с подходом «Ермака» к проливу Вилькицкого. «Литке» взломал береговой припай у островов, вывел пароходы и затем помогал «Ермаку» в ледовой проводке через канал, пробитый последним в проливе Вилькицкого.

В итоге вынужденных зимовок суда не имели и операцию выполнили в срок и без особых повреждений, за исключением потери «Ермаком» одного винта.

Удачной оказалась ленско-колымская операция — все перегоняемые речные пароходы и баржи благополучно без аварий прибыли по назначению.

Из снабженческих рейсов судов Усть-Ленского порта принуждено было стать на вынужденную зимовку в низовьях р. Омолы моторно-парусное судно «Прончищев».<sup>1</sup>

### **Плавание ледокола «Ермак»**

Ледокол «Ермак» — первый из мощных линейных ледоколов — построен в 1899 г. на заводе Армстронга в Ньюкастле по инициативе и под наблюдением С.О. Макарова. Ледокол имел 4 машины по 2500 л.с., всего

---

<sup>1</sup> К сожалению, об этом последнем походе у нас отсутствуют более подробные данные.

10000 сил,<sup>1</sup> при водоизмещении около 6000 т, длине 93 м, ширине 21,6 м и осадке 7,6 м.

Своё первое полярное плавание «Ермак» совершил в 1899 г. к Шпицбергену. Получив повреждения при форсировании льда, ледокол вернулся в Англию и стал на ремонт и перестройку носовой части. В 1901 г. судно вновь направилось в Северный Ледовитый океан, посетило Землю Франца-Иосифа и затем спустилось к Новой Земле. В 1905 г. «Ермак» был предназначен для конвоирования через Карское море в устье Енисея 22 судов министерства путей сообщения. Однако при подходе к Вайгачу судно село на банку, снявшись с которой за недостатком топлива повернуло обратно и затем возвратилось в Кронштадт. Идея форсирования полярных льдов, выраженная С.О. Макаровым в его известном лозунге «к северному полюсу — напролом», оказалась погребённой на долгие годы, а работа построенного для этой цели «Ермака» ограничивалась проводкой судов в Финском заливе.

В 1934 г., когда «Красин», посланный на помощь челюскинцам, был оставлен в восточном секторе Советской Арктики, было решено отправить «Ермака» вновь в полярные воды. Под личным наблюдением и по указаниям Сергея Мироновича Кирова ледокол в короткий срок в ударном порядке был отремонтирован и 30 июня вышел из Ленинграда.

10 июля, обогнув Скандинавию, «Ермак» прибыл в Мурманск. Приняв здесь запас угля в свой дальнейший путь для участия в карско-ленской операции, ледокол вышел под командой капитана И.И. Койвунен 15 июля, имея на борту начальника экспедиции П.В. Орловского. Через двое суток судно вступило в Карское море и вошло во льды с целью их разведки. Далее ледокол занимался проводкой ленских и енисейских судов к о. Диксона. 12 августа «Ермак» вышел из Диксона к мысу Челюскина, ведя в кильватере пароходы «Партизан Щетинкин», «Байкал», «Сакко» и «Молотов». Несмотря на встреченные льды и сильно мешавшие движению вперёд постоянные туманы, караван 16 августа миновал о. Русский.

Вскоре затем в районе о-вов Фирнлея суда вошли в очень разреженный лёд, местами сменявшийся чистой водой, и в густом тумане на следующий день подошли к рации мыса Челюскина, около которой стали на якорь. Здесь ледокол при помощи буксира «Партизан Щетинкин» выгрузил на станцию привезённые ей строительные материалы. Закончив

---

<sup>1</sup> Впоследствии передняя машина была снята, чем соответственно уменьшилась общая мощность.

выгрузку, на рассвете 18 августа «Ермак», выбрав якорь, направился в ледовую разведку. Через 50 минут хода на ONO ледокол подошёл к кромке сплошного льда.. Стоявший перед тем туман пронесло. Повернув на SSO, судно произвело разведку в этом направлении и выяснило, что лёд закрывает восточную часть пролива Вилькинского. Около полудня ледокол стал форсировать лёд ударами, выбирая наиболее слабые места в стоявшем перед ним десятибалльном льду, толщиной 1-1½ м. Ударом в лёд «Ермак» продвигался вперёд, примерно, на ½ корпуса. Видимость стояла плохая — до 1 мили, с набегавшим туманом. Пройдя льдом около 40 минут, ледокол развернулся и направился обратно по пробитому каналу. В расстоянии 3-3½ миль от мыса Щербина судно вышло на чистую воду и вернулось к рации мыса Челюскина, близ которой в 16 час. отдало якорь.

Около 19 час. того же дня над стоявшими судами пролетел самолёт, вылетевший с ледореза «Литке» на ледовую разведку.

В районе рации Челюскина «Ермак» пробыл до 20 августа, имея машину в часовой готовности, а при появлении тумана переходя в десятиминутную готовность. Проносимый по проливу лёд заставил суда выбрать якоря и лежать в дрейфе, обходя надвигавшиеся временами льдины.

В 17 час. 20 августа ледокол, имея в кильватере «Русанова», направился к ледовой перемычке, закрывавшей вход в море Лаптевых, которая, как выяснила разведка самолёта с «Литке», была шириной около 15 миль.

Временами застревая и отходя задним ходом, ледокол с «Русановым» постепенно пробирались на восток. После семичасовой работы «Ермак», наконец, вывел в 1 час 21 августа «Русанова» за кромку в широте 77°39', который направился дальше по назначению самостоятельно. Одновременно с этим были усмотрены подходившие с востока ледорез «Литке» и пароход «Сталин».

В 4 часа «Сталин» вступил в кильватер «Ермаку», и суда стали продвигаться по пробитому каналу на запад. Местами старый канал оказывался сжатым, пароход застревал и ледоколу приходилось его окалывать. В 6 час. ледокол взял «Сталина» на короткий буксир. Видимость во время проводки была плохая, стоял большей частью туман, рассеивавшийся на короткое время. Ветер был силой в 2 балла из SO-й четверти.

В 13 час. суда вышли за западную кромку, ледокол отпустил «Сталина» для самостоятельного следования дальше, а сам остался ожидать

подходивших «Сакко» и «Молотова». Когда лесовозы приблизились и вступили в кильватер «Ермаку», последний, обойдя с S тяжёлое поле, направился отыскивать пробитый в сплошном льду канал. Около 16 час. караван вошёл в канал. Вскоре «Молотов» застрял во льду. Ледокол подошёл к нему задним ходом и, взяв на короткий буксир, повёл по каналу. «Сакко», также застрявший, был оставлен в неподвижном льду канала. На дальнейшем пути канал оказался не сжатым, и ледокол в 19½ час. вывел «Молотова» из неподвижного льда в мелкобитый лёд, а через полчаса — на чистую воду. Здесь, отдав буксир, «Ермак» повернул обратно за пароходом «Сакко». В кильватер ледоколу на этом переходе на запад следовал «Литке». В 22 часа суда подошли к «Сакко», и «Ермак», взяв его на буксир длиной в 70 м (40 саж.), повёл на восток. Во льду к югу от канала появились трещины и разводья. Сам канал в нескольких местах оказался сжатым, правда, на короткие расстояния. В 2 часа 22 августа «Сакко» был выведен за восточную кромку в широте 77°44' и долготе 106°38' и отпущен для самостоятельного следования дальше.

Проведя «Сакко», ледокол пошёл опять на запад. Канал тем временем заметно расширился и сохранился теперь на всём протяжении. Подойдя в 4 часа к западной кромке, ледокол остановился и высадил на лёд людей, которые построили на нём опознавательный для входа в канал знак. Во время этого перехода стоял по-прежнему туман и видимость была около ½ мили. Выйдя из канала, ледокол, следуя крупнобитым льдом, направился к рации мыса Челюскина, к которой подошёл и стал на якорь в 7 час. Плохая видимость и временами накрывавший густой туман позволили «Ермаку» продолжить работу по проводке судов лишь после полуночи 23 августа. В 1 час ледокол снялся с якоря. За ним последовали пароход «Байкал», ледорез «Литке» и буксир «Партизан Щетинкин». Около 3 час., ориентируясь по расставленным «Ермаком» на льду знакам, суда вошли в канал. Последний сохранился и по ширине и по направлению. Вскоре после входа в канал «Ермак» подал буксир «Байкалу», а «Литке» — «Щетинкину».

В 6 час. «Ермак» вывел «Байкал» за кромку и, отдав буксир, остался поджидать отставший «Литке». С последнего вскоре поступило радио, говорившее о том, что канал сжало и ледорез просит прийти на помощь. Тотчас, повернув обратно, «Ермак» полным ходом направился к «Литке». Около «Литке», «Ермак» вывел в 9 час. суда на чистую воду.

Отсюда «Байкал», взяв на буксир «Щетинкина», направился в Тикси. Отпустив пароходы, «Ермак» с последовавшим ему в кильватер «Литке» прошёл на запад к мысу Челюскина, где суда отдали якоря.

Стоянка у мыса Челюскина не была спокойной. Пролив продолжал освобождаться от ледяного покрова, и проносимый лёд наваливал на суда, последним приходилось давать хода, отводя льдины.

В 17 час. 24 августа пароход «Сталин» под конвоем «Литке» ушёл на Диксон. Вечером снялся с якоря и «Ермак», также направившийся на запад. В проливе Вилькицкого был встречен у о-вов Гейберга лёд, который пришлось обойти, склонившись к югу.

С 25 августа по 11 сентября «Ермак» вёл ледокольную работу в Карском море, оказывая помощь застрявшим судам. При подходе к дрейфовавшему в северной части Карского моря ледокольному пароходу «Садко» «Ермак» сломал один из трёх своих винтов. В этот период ледоколом был открыт остров, получивший название о. Сергея Кирова.

11 сентября в полдень «Ермак» вновь подходил к проливу Вилькицкого для встречи возвращающихся из моря Лаптевых пароходов. На пути к мысу Челюскина ледокол следовал молодым льдом. В районе рации Челюскина ледокол стал на якорь вблизи подошедшего сюда парохода «Правда».

Вечером к стоянке прибыл с востока «Володарский», а на утро следующего дня — «Молотов», «Сакко», «Байкал» и «Сибиряков».

В 9 час. «Ермак» снялся с якоря и во главе колонны из шести указанных судов вышел на запад. В 14 час. караван вошёл в молодой лёд, а вскоре затем — в годовалый мелко-крупнобитый.

Продвигаясь среди льда, караван с «Ермаком» в 9 час. 15 сентября достиг Диксона.

В дальнейшем «Ермак» продолжал плавание в Карском море до 11 октября, когда прошёл последний караван енисейских судов, а затем направился в Мурманск и Ленинград, прибыв в последний 28 октября.

### **Плавание ледореза «Литке»**

В эту навигацию был предпринят сквозной проход Северным морским путём с востока на запад.

Для похода был избран ледорез «Литке» (до революции именовавшийся «Канадой») водоизмещением 4600 т, с двумя машинами в 7000 сил, постройки 1909 г. в Англии.

Ледорез под командой капитана Н.М. Николаева вышел из Владивостока 28 июня, имея на борту начальника экспедиции Д.С. Дуплицкого, с научным штабом. На борту судна имелся самолёт «Ш-2» с лётчиком Ф.К. Кукановым, предназначенный для ледовой разведки.

13 июля судно прошло Берингов пролив и, вступив во льды, стало ими пробираться на запад.

29 июля «Литке» подошёл к устью р. Колымы. У о-вов Медвежьих встреченный лёд был годовалый, пористый, с грязно-серой окраской и следами быстрого таяния. Взятый далее судном курс на пролив Лаптева шёл по чистой воде, и лёд показывался лишь изредка к югу и северу.

2 августа судно подошло к проливу Лаптева, также чистому ото льда. Идя с промером, ледорез открыл и обследовал 7½-метровую банку в широте 73°01' и долготе 142°26'.

Но выходе из пролива судно взяло курс на бухту Тикси. На этом пути встречались сильно подтаявшие обломки полей и небольшие скопления крупно-мелкобитого льда, уносимого ветром и течением на NW. Дувший SO-й ветер усилился и к утру 3 августа развёл небольшую зыбь, колыхавшую пловучие льдины. К полудню 3 августа судно миновало мыс Борхая и вечером подошло к бухте Тикси, зайти в которую помешал накрывший туман, простоявший до следующего утра. В бухте Тикси, бункеруясь якутским углём и пополняя запасы пресной воды, ледорез простоял с 4 по 9 августа.

Выйдя вновь 9 августа в море, «Литке» направился к району о-вов «Комсомольской Правды», где зимовали пароходы 1-й ленской экспедиции. При переходе морем Лаптевых до о-вов Петра судно льда не встречало. Дул лёгкий попутный ветер с востока; видимость была хорошая. С приближением к Таймыру стало чувствоваться похолодание от близости льдов и температура воздуха быстро понижалась.

На траверзе о-вов Петра судно вошло в лёд. Форсируя отдельные ледовые перемычки, ледорез продвигался вперёд разводьями среди полей крупнобитого льда.

12 августа в 19 час. «Литке» подошёл к кромке сплошного невзломанного льда у о-вов «Комсомольской Правды». В 5-6 милях от кромки в этом льду стояли зимовавшие пароходы «Правда», «Сталин» и «Волдарский». Тотчас по приходе ледорез приступил к освобождению судов.

В течение пяти суток метр за метром «Литке» форсировал ледяной покров мощностью от полуметра до двухметровой толщины, пробивая канал для проводки зимовавших судов.

Наконец, 17 августа в 5½ час. ледорез смог подойти к судам и затем в несколько часов вывести их на чистую воду. Пароход «Правда» направился в бухту Нордвик для выгрузки остававшегося груза, а «Володарский» пошёл в Тикси за углём. Пароход «Сталин», получивший задание идти в Игарку, остался с ледорезом, нуждавшимся в ремонте. Вследствие тяжёлой работы по форсированию льдов для освобождения пароходов «Литке» получил повреждения в носовой части, плохо отремонтированной в Японии перед отправлением в рейс. Сейчас в носовой части оказалось срезанными накладка на трещины форштевня и 80 заклёпок.

Произведённый судовыми средствами ремонт у о-вов «Комсомольской Правды» обеспечивал плавание корабля во льдах средней трудности. По окончании ремонта «Литке» вместе со «Сталиным» направились к проливу Вилькицкого, где тем временем ледокол «Ермак» проводил пароходы ленской экспедиции. Наиболее узкое место в 15 миль в невзломанном льду пролива было установлено авиаразведкой самолёта с «Литке», пользуясь данными которой «Ермак» избрал направление для форсировки льда.

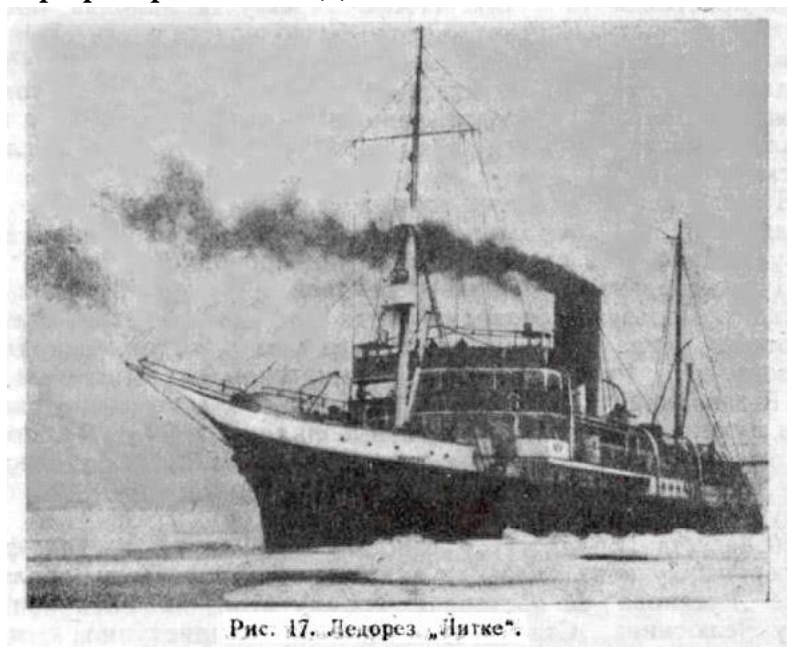


Рис. 17. Ледорез «Литке».

Ледорез встретился с «Ермаком» у восточного входа в пролив Вилькицкого.

Отсюда «Литке» прошёл пробитым «Ермаком» каналом за кромку сплошного льда к западу от мыса Челюскина. Здесь ледорез взял на буксир речной пароход «Партизан Щетинкин» и тем же каналом вывел его в море Лаптевых.

Затем «Литке» направился опять к мысу Челюскина и взял под свою проводку Карским морем к Диксону дожидавшийся его пароход «Сталин».

3 сентября суда прибыли на Диксон. В течение последующего полумесяца ледорез обслуживал Карскую операцию. В дальнейшем «Литке» вышел на Югорский Шар и оттуда на Мурманск, куда прибыл 20 сентября, закончив свой сквозной проход с востока на запад, первый совершённый в одну навигацию в этом направлении.

## Плавание пароходов «Молотов», «Сакко», «Байкал» и речного парохода «Партизан Щетинкин»

Пароходы, составившие 2-ю ленскую морскую транспортную экспедицию, начальником морской проводки которой состоял капитан М.Я. Сорокин, вышли из Мурманска: «Молотов» под командой капитана Сивкова — 19 июля, «Сакко» под командой Упмал — 20 июля и «Байкал» под командой П.Н. Гинтера — 21 июля.

Все три парохода пришли в Югорский Шар 23 июля и на следующий день, выйдя в Карское море, встретились с ледокольным пароходом «Малыгин», который взял их под свою проводку.

К западу от о. Белый караван поджидал «Ермак», сменивший в дальнейшем походе «Малыгина». 28 июля суда прибыли на Диксон и здесь простояли 15 суток. После 10 августа ледовая обстановка в восточной части Карского моря благодаря сильным О-м и SO-м ветрам улучшилась. Ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Русанов», вышедшие с Диксона 5 августа и пробывшие в дрейфе у о-вов Скотт-Гансена до 10 августа, прошли, наконец, к о. Русский. Далее эти суда пробились через тяжёлый лёд и 15-16 августа достигли мыса Челюскина.

В связи с улучшением ледовых условий пароходы 2-й ленской экспедиции и «Партизан Щетинкин» под командой капитана Каулина покинули Диксон 12 августа, выйдя под проводкой «Ермака».

Путь каравана шёл вдоль береговой черты и проходил в тяжёлых льдах. Пользуясь разведкой льда с самолёта, находившегося на «Молотове», суда обошли полосу тяжёлых льдов, находившихся к востоку от о. Русского, и за о-вами Фирнлея вышли на чистую воду. В западной части пролива Вилькицкого, в которой суда двигались в тумане, встречались отдельные льдины и обломки полей, не препятствовавшие движению судов. 17 августа при продолжавшемся тумане радиопеленгованием с «Ермака» караван в 9 час. подошёл к мысу Челюскина и стал около него на якорь.

20 августа «Ермак» с «Русановым» вышли на восток форсировать перемычку невзломанного льда в восточной части пролива. По выводе «Русанова» за восточную кромку этого льда ледокол привёл к мысу Челюскина «Сталина» и 21 августа приступил к проводке «Сакко» и «Молотова». Эти суда проводились поодиночке через пробитый ледоколом канал, который довольно хорошо сохранился, несмотря на О-й ветер, дувший под углом в 60° к направлению канала. Проводка «Молотова» и



«Сакко» происходила на коротком буксире «Ермака», так как машины пароходов были слишком слабы для самостоятельного прохода судами льда в канале.

22 августа в 7 час. ледокол закончил проводку на чистую воду «Молотова» и «Сакко» и отпустил их для самостоятельного похода в Тикси.

В полночь на 23 августа «Ермак», «Литке», «Байкал» и «Щетинкин» снялись с якоря и направились к ледовой перемычке. В 3 часа суда вошли в лёд, где «Ермак» подал буксир «Байкалу», а «Литке» — «Щетинкину». Ветер дул с О силой в 3 балла. Лёд был теперь разрыхлившийся, пористый: на ровных льдинах имелось большое количество озерков и промоин. Проводка шла по сохранившемуся каналу. «Литке», идя со «Щетинкиным» в кильватер «Ермаку», несколько раз останавливался для подкрепления пробойны на «Щетинкине». Эта пробойна, полученная судном на переходе к о. Русскому, была заделана цементом, который теперь от сильной тряски при ходе во льду отлетал. К моменту прохода данных судов ширина перемычки уменьшилась до 12 миль. В 6 час. ледоколы вывели «Байкал» и «Щетинкина» на чистую воду и отпустили следовать самостоятельно в Тикси.

В 10½ час. «Байкал» взял на буксир «Щетинкина», так как у последнего из-за сильной вибрации корпуса при работе машин трудно было сохранять в целостности заделку пробойны. Ветер был с О-й силой в 3-4 балла. На «Щетинкин» было дано распоряжение на случай свежей погоды и крупной волны надёжнее задрать все палубные горловины, люки и пр., а также иметь в готовности машины.

В 16 час. суда прошли о-ва «Комсомольской Правды» в густом тумане, при крупной волне и засвежевшем до 5-6 баллов О-м ветре. «Щетинкин» стал сильно зарываться носом и принимать на себя воду. Из-за этого «Байкалу» пришлось уменьшить ход сначала до среднего, а затем, когда развело крупную зыбь, то и до малого.

В море в этом районе встречались отдельные льдины.

В 19½ час. на «Байкале» по просьбе со «Щетинкина» пробовали увеличить ход, по этому не позволили крупная волна и зыбь. В 20 час. ветер усилился до 6-7 баллов.

В 8 час. следующего дня суда, находясь в 20 милях к востоку от о. Андрея, встретили уходящее в море за горизонт большое ледяное поле, окаймлённое скоплением обломков полей и крупнобитого льда. Этот ледяной массив удалось обойти с запада и затем лечь на курс к губе Бор-

хая. «Щетинкин» продолжал идти на буксире «Байкала». Новая цементировка его пробойны оказалась невозможной из-за сильной тряски корпуса от волны и перемен хода машин для регулирования натяжения буксира.

Плавание в последующие дни — 25, 26 и 27 августа — проходило при последовательно меняющемся ветре от SOtO к NO и возрастающей его силе от 3-4 до 5-7 баллов. С усилением ветра вновь развилось волнение. Крутая волна, свойственная мелководью проходимого района, доставляла особенно много беспокойства для «Щетинкина». Судно принимало на себя каскады воды, а при боковой волне черпало воду бортами. Следует отметить, что на этом пароходе к тому же оказалась совершенно неисправной и компасная часть, а солёность в котлах превышала всякие нормы. На «Байкале», недавно приобретённом за границей, компасы также были далеко не исправными, и девиация их доходила в море Лаптевых до 40°.

25 августа, находясь в районе дельты р. Лены, суда получили возможность сделать обсервацию. Оказалось, что пароходы снесло к северу на 40 миль.

На следующий день, идя курсом S, на SW открылся в расстоянии около 20 миль берег, который при подходе к нему ближе оказался мысом Борхая. Ветер, дувший с силой в 7 баллов, развёл волнение. У мыса Борхая волны бурунами разбивались о расположенные здесь отмели.

В 21 час пароходы подошли к о. Мостах, но из-за темноты обходить остров не рискнули. Повернув в море, суда стали против волны и ветра и, работая малым ходом, продержались так до рассвета.

С рассветом был сделан поворот на о. Мостах. На этом повороте особенно сильно положило «Щетинкина» боковой крутой волной.

Около 8 час. «Байкал», буксируя «Щетинкина», подошёл в Тикси к месту разгрузки и стал около прибывших 25 августа «Молотова» и «Сакко». В порту находился также «Володарский», прибывший 23 августа за углём.

31 августа в 13 час. «Володарский», закончив погрузку угля для судов и ледоколов, находящихся в районе Таймырского полуострова, вышел в море. По выходе из губы Борхая пароход, идя на запад в широте 73°51' и долготе 129°40', коснулся грунта. Впереди судна, в мили от него, виднелся бурун. На месте посадки грунт был мягкий — ил и песок.

В целях освещения ледовой обстановки 6 сентября самолёт с лётчиком Головиным был отправлен в Нордвик для дальнейшей разведки в

направлении на мыс Челюскина. В Нордвике в это время разгружались «Правда» и «Русанов», а также находился снабжавший их углём «Володарский». Однако из Нордвика к проливу Вилькицкого самолёт вылететь не смог, так как у него обнаружилось неисправности в машине.

7 сентября в 11½ час. «Байкал», «Сакко» и «Молотов», закончившие выгрузку, снялись с якоря и двинулись из Тикси в море.

9 сентября при подходе к берегу Прончищева суда вошли в мелкобитый лёд. Впереди по курсу был усмотрен дым парохода «Правда», который шёл из Нордвика на соединение с ленскими судами. В 17 час. от начальника экспедиции на «Русанове» Воробьёва было получено радио, сообщавшее о посадке с полного хода судна на мель в широте 74°50' и долготе 112°53'. Сообщалось также, что пароход сам сняться вряд ли сможет. Однако лесовозы оказать помощь аварийному судну не могли. В дальнейшем «Русанову» удалось сойти с мели без посторонней помощи.

Как только суда вошли в лёд, их накрыл густой туман, сильно затруднивший продвижение вперёд, особенно в ночное время. Ночью постепенно пароход «Правда» отстал от остальных судов.

Дальнейший путь пароходов проходил среди льдов и при непрерывном тумане, не дававшем возможности иметь астрономические наблюдения. Вследствие этого оказалось, что суда проскочили пролив Вилькицкого, обнаружив себя 11 сентября в широте 78°24', т.е. оказались на 30 миль севернее о. Малый Таймыр. Характер льда на пройденном пути от о-вов Петра был следующий. В южной части этого пути лёд был мелкобитый, разреженный. Дальше к северу он оказался крупнобитым, с обломками полей и полями, разделёнными разводьями. Пароходы во льду были вынуждены идти переменными ходами и курсами, огибая скопления льда, часто забираясь в тумане в тупики. Компасы на пароходах работали очень плохо, что также, видимо, повлияло на столь большое как 60 миль расхождение счислимого и обсервованного мест.

11 сентября утром туман рассеялся и видимость стала хорошей. Пароходы оказались окружёнными мощными торосистыми льдами. Получив два последовательных радиопеленга с «Ермака» и широту по астрономической обсервации, суда стали выбираться к востоку. Миль через 20 каравану удалось выйти на чистую ото льда воду. К востоку от о. Малый Таймыр наблюдалось большое число разного вида и величины плавающих айсбергов.

Выйдя на чистую воду, как сказано выше, в 20 милях к востоку от Малого Таймыра, суда спустились вдоль кромки до середины пролива Вилькицкого и отсюда повернули на W. На этом курсе движение судов шло разреженным мелко-крупнобитым льдом, с обломками полей и изредка встречаемыми отдельными ледяными полями.

В 22 часа караван встретился с «Сибиряковым», подошедшим на помощь при проводке через льды к мысу Челюскина. На этом переходе у «Байкала» при ударе судна о лёд сломалась лопасть винта, который был чугунным. Так как пароход ещё до выхода в полярный рейс имел сломанной одну лопасть, то теперь он шёл только под двумя смежными лопастями. Это отразилось заметно на скорости хода судна и вызывало сильную вибрацию корпуса.

12 сентября в 8 час. суда, подошли к мысу Челюскина и стали вблизи «Ермака», грузившего уголь с «Володарского». Здесь же стояла и «Правда». Вскоре «Ермак», закончив бункеровку, снялся с якоря и пошёл на запад вместе с остальными судами — «Володарским», «Молотовым», «Сакко», «Правдой» и «Байкалом». Задувшие S-е и O-е ветры, силой до 5 баллов, с 9 по 13 сентября вызвали потепление и приостановили начавшийся было процесс нового ледообразования, а также отодвинули лёд от опушки шхер в море.

15 сентября караван прибыл на Диксон, а отсюда вскоре через Югорский Шар суда направились в европейские порты.

### **Плавание ледокольного парохода «Русанов»**

Ледокольный пароход «Русанов» под командой капитана Н.И. Храмова вышел из Архангельска 25 июля, имея задачей доставку грузов в бухту Нордвик. Начальником экспедиции состоял А.В. Воробьёв. 28 июля судно проливом Маточкин Шар вступило в Карское море и стало среди встреченных льдов пробираться на восток. На Диксоне, которого пароход достиг 30 июля, «Русанов» простоял до 5 августа. В своём дальнейшем пути пароход шёл льдами совместно с ледокольным пароходом «Сибиряков». В Таймырском заливе суда вышли на чистую воду и направились полным ходом, держа курс на мыс Челюскина. 15 августа пароходы в густом тумане подошли к рации мыса Челюскина и стали около неё на якорь. На следующий день «Русанов», не дождавшись прояснения погоды, двинулся дальше на восток, но вскоре встретил неподвижный, сплошной лёд, закрывавший восточную часть пролива Вилькицкого.

Попытки самостоятельно форсировать этот лёд успеха не имели, и судно было принуждено ожидать подхода ледокола «Ермак», двигавшегося с караваном судов ленской экспедиции.

18 августа «Ермак» подошёл к кромке и затем, войдя в лёд, попробовал его форсировать. Пройдя с милёю по хорошо поддававшемуся ударам льду, ледокол повернул обратно к оставленным у мыса Челюскина пароходам; «Русанов» последовал за «Ермаком».

У мыса Челюскина, где стояли в это время «Молотов», «Сакко», «Байкал» и «Партизан Щетинкин», стоянка была довольно беспокойна из-за проносимого западным течением льда. Судам приходилось часто менять своё место, оберегая якорные канаты от наседавших льдин.

20 августа «Ермак», получив сведения ледовой авиаразведки с ледореза «Литке», вышел с «Русановым» снова к кромке неподвижного льда в восточной части пролива. За 7 час. форсирования сплошного льда было пройдено 20 миль, и суда в широте  $77^{\circ}41'$  и долготе  $106^{\circ}37'$  вышли за восточную кромку на чистую воду.

Отсюда «Русанов» направился на соединение с ледорезом «Литке» для бункеровки последнего.

Встреча судов произошла вскоре, причём за ледорезом следовал пароход «Сталин».

Закончив бункеровку, «Русанов» направился к бухте Марии Прончищевой. Встречаемый на пути лёд располагался отдельными полосами и особых препятствий для следования вперёд не создавал. Быстрому движению судна мешал стоявший густой туман, не дававший возможности идти полным ходом. Судно временами останавливалось для измерения глубин.

К бухте Прончищевой судно подошло в густом тумане и принуждено было стать на якорь в ожидании прояснения. Когда разъяснилось, «Русанов» вошёл в бухту, которую в значительной мере заполнял двигавшийся приливными течениями лёд.

К раннему утру 24 августа выгрузка в бухте Прончищевой была закончена, и «Русанов» вышел в море и взял направление на о. Преображения. Море было спокойно и чисто от льдов. К полудню того же дня судно в тумане подошло к острову. Когда туман немного разошёлся, пароход подошёл к отлогому берегу острова и начал выгрузку привезённых материалов для постройки здесь станции.

27 августа «Русанов», закончив разгрузочные операции, направился в глубь Хатангского залива к бухте Нордвик. Пройдя о. Бегичева, пароход стал медленно и осторожно приближаться к полуострову Юрюнг-Тумус, ориентируясь по горе Тустах. Рано утром следующего дня «Русанов», наконец, подошёл к месту разгрузки и отдал якорь рядом со стоявшим здесь пароходом «Правда».

Незащищённый рейд у места выгрузки делал последнюю весьма нелёгкой операцией. Задувавший нередко ветер разводил волну, которая, заливая шлюпки и катера, заставляла приостанавливать выгрузку.

За время стоянки «Русанова» на Нордвик прилетел самолёт, появившийся впервые в этих местах.

5 сентября из Тикси подошёл пароход «Володарский», доставивший для «Русанова» и «Правды» уголь.

7 сентября «Володарский», закончив снабжение судов углём, ушёл к проливу Вилькицкого, а на следующий день за ним последовала «Правда».

Наконец 9 сентября «Русанов» также получил возможность направиться в обратный путь. Выйдя на глубокий фарватер Хатангского залива, судно дало полный ход. Быстро были пройдены о-ва Бегичева и Преображения. Впереди располагалось свободное от льда море. Внезапно раздался шум и скрежет под днищем парохода, и он остановился. Оказалось, что судно наскочило на 3,7-метровую (12-футовую) галечниковую банку, не нанесённую на карту. В 5 милях к западу от парохода выступал скалистый мыс материкового берега, к югу на горизонте виднелся о. Преображения.

Неблагоприятным обстоятельством было то, что посадка произошла во время полной воды. В наступившем отливе глубина около «Русанова» упала до 2,7 м (9 фут.). Для съёмки с рифа на судне откачали воду из балластных цистерн и завезли якоря. Во время следующей полной воды пароход, дав машиной задний ход, постепенно, скрежеща днищем по камням, сполз с банки и смог продолжать путь.

11 сентября «Русанов» зашёл в бухту Прончищевой, принял там пассажиров для доставки в Архангельск и направился к проливу Вилькицкого. На следующий день вечером в широте  $77^{\circ}20'$  и долготе  $110^{\circ}00'$  были встречены ледяные поля, расположенные на SW и NW от курса судна. В дальнейшем пути мелкобитый лёд и обломки полей занимали сектор горизонта от W через N до NO. В широте  $77^{\circ}24'$  и долготе  $108^{\circ}38'$  крупно-и мелкобитый лёд был густотой в 5 баллов, а с последующим

продвижением к западу лёд ещё сплотился до 8 баллов. Среди крупно-мелкобитого льда располагались отдельные ледяные поля. Обойдя полосу сплочённых льдов, пароход, начиная от о-вов «Комсомольской Правды», свой путь продолжал среди уже разреженного льда с большими пространствами открытой воды и с очень редкими отдельными льдинами.

При проходе 13 сентября пролива Вилькицкого встреченный лёд был сильно разрежен и легко проходим судном.

У о-вов Гансена почти всё пространство между большими отдельными ледяными полями было покрыто молодым льдом в 5-6 см толщины.

15 сентября «Русанов» прибыл на Диксон и далее, уже в начале октября, направился в Архангельск.

### **Плавание ледокольного парохода «Сибиряков»**

Ледокольный пароход «Сибиряков» под командой капитана Ю.К. Хлебникова имел в эту навигацию задачей смену зимовщиков на мысе Челюскина и доставку продовольствия на о-ва «Комсомольской Правды». Выполнив первую задачу, судно 26 августа снялось с якоря у мыса Челюскина и направилось в море Лаптевых. На пути к о-вам «Комсомольской Правды» пароход шёл редким льдом и среди мелкобитых, сильно подтаявших льдин. Острова оказались окружёнными береговым припаем, вдоль которого судно 27 августа пыталось к ним приблизиться, следуя сначала на NO, затем NNW, W и SW. В широте  $77^{\circ}41'$  и долготе  $107^{\circ}35'$  судно из-за тумана стало на ледяной якорь и начало дрейфовать на SO со скоростью около 2 узлов. Двинувшись далее на W, пароход вскоре опять из-за тумана должен был остановиться во льду, сплочённом до 8 баллов. Затем судно направилось на SW и при подходе с южной стороны к тем же островам встретило семибалльный лёд. 28 августа «Сибиряков» продвигался в NO-м направлении, но встретил сплочённый битый лёд.

В широте  $77^{\circ}45'$  и долготе  $106^{\circ}08'$  пароход вышел в разреженный лёд, которым проследовал обратно к мысу Челюскина.

## Плавание моторного судна «Темп»

Моторное судно «Темп», зимовавшее в Тикси, по очищению бухты ото льда было 14 июля под командой капитана В.М. Борисова послано на разведку льдов. На меридиане о. Мостах судно встретило, однако, тяжёлый лёд и принуждено было вернуться обратно.

20 июля шхуна вновь вышла в море, будучи направлена к мысу Борхая за моторным катером, лежавшим там со времени аварии с пароходом «Лена» в 1932 г. На этом переходе льда было встречено мало. Преимущественно лёд располагался полосами или был в виде больших полей, являясь остатками разбитого берегового припая. Сняв у мыса Борхая катер, судно вернулось обратно к Тикси, где вскоре поступило в распоряжение гидрографической экспедиции на Новосибирские острова.

3 августа «Темп» под командой того же капитана и имея на борту начальника экспедиции Ю.Д. Чирихина, вышел и направился к мысу Борхая для снятия высланной туда ранее береговой описной партии. Поиски данной партии заняли у судна время с 4 во 7 августа. Двинувшись дальше, судно 8 августа подошло к п-ову Кигилях, где были высажены для работ береговые партии. Дул сильный О-й ветер, не позволивший произвести подобную же высадку между мысом Святой Нос и устьем р. Кондратьевой. Предназначенная для этого участка партия была высажена 9 августа на Святом Носу. Отсюда судно направилось к Оягосскому яру для высадки ещё одной береговой партии. По прибытии к указанному месту оказалось, что высадка невозможна из-за большой прибойной волны и продолжавшегося сильного О-го ветра. Далее судно направилось, производя промер, к о. Большой Ляховский, а от него опять к мысу Святой Нос, где высадило партию, направившуюся пешком к Оягосскому яру. От Святого Носа «Темп» 15 августа прошёл к Малому зимовью на о. Большой Ляховский, далее к Кигилях и отсюда с промером — к о. Малый Ляховский, где высадил береговую партию. Погода стояла облачная с мелким морозящим дождём и теми же сильными восточными ветрами. От Малого Ляховского шхуна направилась в пролив Санникова. Невдалеке от мыса Медвежьего «Темп» встретил мелкобитый сплочённый лёд, кромка которого тянулась на О и W до горизонта. Движение льда отмечалось па W, где лёд был несколько разреженнее.

17 августа на «Темпе» было получено распоряжение о свёртывании гидрографических работ, и судно на следующий день направилось к п-ову Кигилях и дальше в пролив Лаптева, разыскивая и принимая на



борт высаженные ранее описные и астрономические партии. Посетив ещё рацию на мысе Шалаурова, судно 22 августа вышло из пролива Лаптева и в 3 часа 24 августа прибыло в Тикси.

В дальнейшем «Темп» под командой капитана С.К. Эрманбрик в эту навигацию сделал ещё грузовой рейс к устью Индигирки.<sup>1</sup>

### **Плавание моторно-парусного судна «Лаптев»**

В данную навигацию моторно-парусное судно «Лаптев» было предназначено для гидрографических работ в Хатангском заливе. Судно, под командой А.А. Кухарского, имея на борту начальника экспедиции С.И. Белова, вышло из Тикси около полуночи на 13 августа, ведя на буксире кунгас. Обогнув с S о. Мостах, судно встретило противный ветер, который в совокупности с буксировкой кунгаса сбавил ход шхуны до двух узлов. На следующий день при том же встречном ветре на судне поставили паруса и начали лавировку. Вечером на кунгасе лопнула стальная брага, и он оторвался. Заведя новый буксир, судно двинулось дальше. Вскоре ветер засвежел до 6 баллов и развёл волну. На рассвете у кунгаса вывернуло носовые кнехты, сам он заполнился водой, оторвался и был брошен за невозможностью на волне заводить новую брагу.

16 августа судно, считая, что мыс Баркин-стан пройден, повернуло на W. Однако через час обнаруженные девятиметровые глубины заставили «Лаптева» опять направиться несколько к востоку. В 17 час. судно повернуло на N, имея глубины в 30-34 м. К ночи ветер засвежел, и шхуна, которая теперь легла на запад, под парусами шла в бакштаг 6 узлов.

18 августа удалось получить надёжную астрономическую обсервацию, причём оказалось, что судно находится почти на параллели в  $75^{\circ}$  и на долготе  $122^{\circ}30'$ , т.е. севернее счислимого почти на целый градус. Малые глубины, встреченные 16 августа, таким образом, принадлежали банке, расположенной к северо-востоку от Баркина-стана.

Ветер далее стал стихать, и солнце чаще показываться сквозь облака. В полночь судно подошло к кромке крупно-мелкобитого льда и направилось вдоль неё.

Вблизи льда видимость вновь ухудшилась, и горизонт затянулся туманом. Глубины в этом месте судно встречало очень неровные — от 7

---

<sup>1</sup> К сожалению, данных об этом плавании автору получить не удалось.

до 17 м. Утром «Лаптев» должен был стать на якорь вследствие накрывшего густого тумана. Когда туман несколько рассеялся, обнаружилось, что чистая вода располагается только на восток от судна. В силу такой обстановки шхуна принуждена была войти в 10 час. в лёд и начать лавировать в нём по разводьям. В 22 часа того же дня «Лаптев» вышел из крупно-мелкобитого льда в разреженный. Через час в тумане открылся берег, в котором был с последующим улучшением видимости опознан мыс Пакса.

20 августа шхуна прошла вдоль берега Анабарской губы до метеорологической станции, а на следующий день, обогнув мыс Пакса, проследовала поперёк бухты Нордвик к полуострову Юрюнг-Тумус.

22 августа «Лаптев» вступил в радиосвязь с подходившим к о. Преображения пароходом «Правда» и направился ему навстречу, производя промеры.

В 13 час. суда около о. Малый Бегичев встретились друг с другом, и затем «Лаптев» приступил к проводке «Правды», иди впереди её в 100-200 м. В 22 часа, не дойдя двух миль до Юрюнг-Тумуса, корабли принуждены были стать на якорь из-за густого тумана.

На утро «Лаптев», подведя «Правду» ближе к берегу (на расстояние в  $\frac{3}{4}$ -1 мили от него), отправился производить гидрографические работы в бухте Нордвик.

26 августа судно вновь подошло к пароходу «Правда» и приняло с него топливо и снаряжение. Отсюда бот направился, ведя попутный промер к устью р. Новой на Таймырском берегу, а затем — к заливу Кожевникова. Не найдя в последнем достаточных для морских пароходов глубин и удобного места для их выгрузки, судно вернулось к п-ову Юрюнг-Тумус. В последующие дни судно производило промерные работы, а также высадку и переброску береговых топографических и астрономических партий. Выполнение работ сильно осложнялось дувшими свежими ветрами, которые разводили волну.

5 сентября «Лаптев» опять вернулся к Юрюнг-Тумусу и простоял здесь трое суток, сдав на «Правду» двух больных из своего экипажа.

8 сентября судно направилось на о. Малый Бегичев, а отсюда с промерным галсом — поперёк пролива Пионер. Наступившие тёмные ночи теперь заставляли бот становиться на ночь на якорь. 9 сентября в 19 час., не дойдя 2-3 миль до о. Большой Бегичев, в тумане и снегопаде «Лаптев» выскочил на мель. Была средняя вода приливной фазы, судно

село настолько плотно, что сняться силою машины и другими применёнными средствами не могло. Лишь около 4 час. 10 сентября, когда наступила полная вода, бот сошёл с мели помощью машины.

В своём дальнейшем плавании судно 11 сентября в темноте приблизилось к мысу Опасному, но из-за накрывшего тумана и темноты принуждено было снятие береговой партии отложить до утра. После полудня следующего дня «Лаптев» направился с поперечным промерным галсом к Таймырскому берегу и далее вдоль него. Сильный прибой у берега не дал возможности принять на борт встреченную топографическую партию экспедиции. Установив на следующий день с ней сообщение, судно, оставив её продолжать работы, проследовало дальше в глубь Хатангского залива с целью отыскать место безопасной зимовки бота, поскольку намеченный для этого залив Кожевникова по предыдущему обследованию оказался мелководным.

14 сентября около 15 час. судно пришло на видимость мыса Корга. Здесь расположен бар р. Хатанги. В поисках фарватера для захода в реку бот провёл 5 суток. Не имея моторного катера, судно при промерах среди барового мелководья неоднократно садилось на мель и снималось при наступавшей полной воде. Часто мешала работе развивающаяся здесь высокая волна, а также сильные течения. Наконец, 19 сентября судно вошло в реку и проследовало до устья притока Хатанги Попигай. Отсюда бот направился обратно к бару и прошёл его другим направлением. Сняв все оставленные им ранее для работ береговые партии, 27 сентября «Лаптев» вновь подошёл к бару реки. Поставленные в первый приход сюда буи-бочки оказались все снесёнными, и судно с трудом, часто касаясь грунта, миновало бар и вышло на речной фарватер. Следуя вверх по реке, «Лаптев» также несколько раз садился на мель. 30 сентября с судна был произведён промер устья р. Блудной, которое оказалось недоступным для захода в неё «Лаптева». На следующий день судно прошло п-ов Кресты и, поднявшись за ним километров на 10-15, стало на зимовку.

5 октября по реке пошла большими полями шуга. Нажимом одного такого поля бот сдрейфовало ниже северного мыса п-ова Кресты. Около 19 час. река стала гладким льдом, но в 21 час приливным течением лёд стало ломать и наторашивать. К полуночи подвижки льда прекратились.

7 октября свежим ветром стало снова ломать лёд, громоздить торосы и двигать ледяной покров вверх по реке. В полдень судно со льдом, испытывая сжатия, продрейфовало траверз северного мыса п-ова Кресты.

В 15 час. в расстоянии 2-2½ км выше упомянутого мыса движение льда прекратилось. Судно оказалось на пятиметровой глубине и было окружено торосами, достигавшими 2 м высоты. В дальнейшем больше подвижек льда не было, и бот спокойно прозимовал. Весной при вскрытии реки, несмотря на все принятые меры (выморозку, канал и прочее), ледоходом при высокой воде судно было выжато на отмель. Сделанные летом 1935 г. попытки снять его помощью пришедшего гидрографического судна «Хронометр» не имели успеха, и «Лаптев» до настоящего времени находится на отмели.

### **Плавание моторно-парусного судна «Челюскин»**

Моторно-парусное судно «Челюскин» под командой капитана С.К. Эрманбрик в эту навигацию должно было совершить грузовой рейс в низовья р. Омолуй.

24 августа судно вышло из Тикси. На пути к Омолую была встречена одна полоса льда длиной около ½ мили, видимо, остаток берегового припая. Переход губой Борхая был сделан при хорошей видимости и НО-м ветре в 3 балла. Подойдя к восточному берегу губы, судно направилось с промером глубин вдоль него к югу, отыскивая вход в реку, который с моря незаметен. Через несколько миль шхуна остановилась и послала к берегу шлюпку. Находившиеся на берегу оленеводы указали, что р. Омолуй расположена в 5-8 милях к северу.

Судно, пользуясь данным указанием, тотчас двинулось вдоль берега к северу, отправив шлюпку отыскивать фарватер. Когда «Челюскин» подошёл к отмелям, устья накрыл туман, продержавшийся непрерывно в течение последующих трёх суток. Эти дни сплошного тумана судно простояло на якоре, ожидая возвращения шлюпки, которая, в свою очередь, запутавшись в лабиринте отмелей, не могла выйти из реки в море. 28 августа туман усиливающимся ветром разогнало, и шлюпка смогла вернуться на шхуну. Ветер с W тем временем быстро свежел и вскоре развёл крутую волну. Близ лежащие отмели сплошь покрылись бурунами. Ветер затем ещё усилился, и под его давлением на судно якорь пополз. Глубина около шхуны, начавшей дрейфовать к берегу, быстро упала до 4 м, и корабль на волне стало с большой силой бить килем о грунт.

Дав ход машине вперёд и снявшись с якоря, «Челюскин» стал медленно выгребать против волны. К вечеру удалось отойти миль на 5 от берега на глубину в 12 м. Отсюда судно легло на SW в расчёте укрыться от ветра в бухте Отстой, расположенной за мысом Каменный Столб. Однако ухудшившаяся работа мотора привела к решению — ввиду близости берега привести судно к ветру. Волна в это время достигла большой крутизны и силы. От её ударов на судне открылась сильная течь. Уровень воды в машинном отделении дошёл до половины маховика и муфты главного двигателя.

К ночи ударом волны на судне оторвало руль. Само судно, несмотря на потерю руля, продолжало хорошо держаться в бейдевинд правого галса и шло на WSW. Утром, когда корабль миновал меридиан мыса Каменный Столб, ветер начал стихать, и «Челюскин» получил возможность стать на якорь на глубине 30 м при грунте чёрный песок с илом. Тотчас был изготовлен временный руль и поднята на борт шлюпка, до этого шедшая на бакштове. Затем судно снялось с якоря. Управлять помогал стаксель и доска, спущенная с левого борта. Помпам пришлось для откачки воды работать всё время. Кроме того, воду из трюма выбирали вёдрами. Ночью на 30 августа на судне изготовили плавучий руль, давший возможность управляться. Ветер теперь был несильный, но зыбь шла довольно большая с NO. Из-за остановленного на ремонт мотора судно большую часть ночи дрейфовало к N.

На следующий день ветер снова засвежел, теперь с NNO. Зыбь пошла с двух направлений: от NO и от NW. Установленный плавучий руль скоро оторвало, а далее остановился главный мотор. Пришлось отдать на глубине 18-20 м якорь и на нём отстаиваться всю ночь, испытывая жестокую качку, доходившую до 50°. Наутро 31 августа ветер стал стихать, на судне сделали ещё один плавучий руль из запасного гафеля и пошли малым ходом на N вдоль видневшегося слева скалистого берега. К полудню открылся знак на о. Мостах, и к ночи «Челюскин», войдя в Тикси, отдал якорь в заливе Булункан.

### **Плавание теплохода «Первая пятилетка»**

8 сентября теплоход «Первая пятилетка» вышел из Тикси в рейс на о. Большой Ляховский с грузом в 70 т. Теплоход шёл под командой капитана Р.К. Иванова.

По выходе в море судно при плохой видимости проследовало к мысу Борхая. Неустойчивость показаний судовых компасов при неопытности рулевых-речников заставила теплоход стать ночью на якорь, не дойдя, примерно, миль 10 до мыса Борхая. После рассвета судно обогнуло указанный мыс в расстоянии 3-4 миль и направилось в пролив Лаптева.

10 сентября «Пятилетка» вошла в пролив Лаптева. Берега о. Большой Ляховский временами застилались полосами проходящих туманов и снегопадов. В полдень судно, имевшее скорость около 9 узлов, подошло к полярной станции на мысе Шалаурова и стало в расстоянии до неё в 2 мили на якорь при глубине в 4 м. Дул лёгкий О-й ветер. К вечеру отмечен спад воды в  $\frac{1}{2}$  м.

К полуночи выгрузка была закончена, и судно, снявшись, перешло к фактории, расположенной в 20 милях к западу от рации. Якорь здесь был отдан в  $1\frac{1}{2}$  милях от берега на глубине  $3\frac{1}{2}$  м. Тем временем погода заметно ухудшилась, пошёл мокрый снег, а задувший с SO ветер силой в 6-7 балла заставил приостановить операцию по выгрузке и отойти от берега на большие глубины. На рассвете теплоход вновь приблизился к берегу и продолжал разгрузку, которую закончил утром. Выбрав якорь, «Пятилетка» отсюда направилась по проливу на запад, идя по десятиметровым глубинам в 5 милях от северного его берега.

На траверзе п-ова Кигилях судно подошло на 2 мили к острову, затем обогнуло его западную оконечность. Отыскав удобное для выгрузки место, корабль стал у западной стороны полуострова на якорь в  $\frac{3}{4}$  милях от берега на глубине  $3\frac{1}{2}$  м. Вечер и ночь этого дня ушли на операцию по сдаче на берег груза. 13 сентября «Пятилетка» на рассвете, окончив операцию, снялась с якоря и легла на мыс Борхая с расчётом пройти его траверз в 2 милях от берега. На переходе ветер дул с N силой до 7 баллов. Каждые полчаса судно, шедшее девятиузловым ходом, брало глубину. При подходе к мысу Борхая обнаружился снос судна к S мили на 3-4. Такой же снос был отмечен на переходе от мыса Борхая к о. Мостах, совершённом 14 сентября при ветре W в 7 баллов. Обилие плавника в этом районе заставляло судно осторожно его обходить. 14 сентября в полдень при хорошей видимости и отсутствии, как и на всём переходе, льда судно стало на якорь в Тикси. Здесь стояла ясная погода, а на берегу лежал первый снег.

## **Плавание речных пароходов «Генрих Ягода», «Эдуард Берзин», «Память 20 августа», и «Третий ДС» с баржами и парохода «Ленин»**

В эту навигацию из Лены совершили переход в Колыму 4 вновь построенных речных парохода: «Генрих Ягода», «Эдуард Берзин», «Память 20 августа» и «Третий ДС» с тремя баржами на буксире. Экспедицию, как и в предыдущем году, возглавлял капитан П.Г. Миловзоров.

Пароходы с баржами вышли 1 августа из Якутска вниз по Лене. В бухту Тикси суда прибыли 21 августа и здесь простояли 3 суток. Для конвоирования речных пароходов и барж во время их перехода морем из Колымы в Усть-Ленский порт прибыл пароход «Ленин».

24 августа в 8½ час. караван вышел из Тикси. Пароходы двигались, работая машинами, соединённые буксирами в одну колонну. В голове колонны шёл «Ленин».

Не встретив льда, при штилевой погоде и спокойном море, караван подошёл к мысу Святой Нос в 5 час. 26 августа. Здесь из-за тумана суда остановились и простояли в ожидании прояснения до 20½ час. того же дня.

В последующие дни — 27 и 28 августа плавание неприспособленных к морским переходам речных судов было беспокойным. Дули N-е и NO-е ветры силой в 6-7 баллов, разводившие сильное волнение. До меридиана устья Индигирки на пути движения каравана льда встречено не было. Однако на горизонте он наблюдался, расположенный сплошным массивом.

К востоку от устья р. Индигирки суда повстречались со льдом, но он был мелкобитым и не явился препятствием для движения колонны.

29 августа караван, бесперебойно следовавший вперёд, должен был на короткое время приостановить движение, причиной чему явился выход из строя котла на пароходе «Память 20 августа».

Почти весь переход от Тикси до устья р. Колымы прошёл вне видимости берегов, преимущественно в расстоянии от них в 30-35 миль.

31 августа караван без аварий прибыл в бухту Амбарчик и вступил в состав колымского речного флота.

1935 г.

«...1935 год был первым годом работы по той развёрнутой программе, которую нам дали ЦК партии и правительство...»

Из доклада О.Ю. Шмидта на совещании  
13 января 1935 г.

Навигация 1935 г. в море Лаптевых и западной части Восточносибирского моря слагалась из развития операций предшествующих двух лет, а также операций, введенных впервые.

К операциям, организованным в предшествующие годы, в первую очередь следует отнести выполненный карско-ленский рейс грузовых судов. В 1935 г. в этот рейс было направлено 5 грузовых пароходов: «Сталин», «Томский», «Сакко», «Молотов» и «Крестьянин».

Вторая операция этого разряда — снабжение бухт Марии Прончищевой и Нордвика, а также о-вов «Комсомольской Правды» — выполнялась 2 пароходами: «Куйбышевым» и «Десной». Для развоза грузов из Нордвика в Хатангский залив и Анабарскую губу было употреблено перегнанное с запада моторно-парусное судно «Смольный».

Третья операция — заброска грузов на р. Омолой и снабжение раций на Большом Ляховском — была выполнена преимущественно судами Усть-Ленского порта: теплоходом «Первая пятилетка» и моторно-парусными судами «Темп» и «Прончищев». Четвёртая операция — перегон морских и речных судов для обслуживания р. Лены и каботажа в море Лаптевых — в этом году осуществилась приходом с запада моторно-парусных судов «Смольный», «Ленинградсовет» и гидрографического судна «Хронометр».

Наконец, пятая операция — перегон речных судов из Лены на Колыму — была выполнена построенными на ленских верфях речными пароходами «Ороч», «Ламут», «Эвенк» и «Самородок» с двумя железными и четырьмя деревянными баржами под проводкой пришедшего из Колымы парохода «Ленин».

К операциям, впервые осуществлённым в данную навигацию, должны быть отнесены следующие четыре. Первая операция — это снабжение пунктов, лежащих на материковом берегу Восточносибирского моря посредством грузовых рейсов с запада через моря Карское и Лаптевых. В данную навигацию ледокольным пароходом «Русанов» был





Петра. Тем временем «Литке» проводил проливом Вилькицкого подошедший второй караван из 5 пароходов и 1 моторного судна. У о-вов Петра эти суда принял под проводку «Ермак» и вывел последовательно двумя группами на чистую воду через ледяной массив, располагавшийся у восточного Таймыра. «Литке» же вернулся обратно в пролив Вилькицкого для буксировки полуморского гидрографического судна «Хронометр».

Одновременно с этими операциями к восточной кромке подошли два парохода сквозного плавания с востока на запад, которые весь путь от Берингова пролива прошли самостоятельно и после захода в Тикси направлялись к проливу Вилькицкого. Ледокол вывел эти суда к о-вам Петра, откуда они дальше последовали на запад самостоятельно, за исключением случая помощи «Литке» для прохода через перемычку одного из этих пароходов.

Для встречи и проводки возвращающихся после разгрузки судов «Ермак» оставался в районе о-вов Петра.

Должно отметить, что описываемый год являлся исключительно благоприятным в ледовом отношении и притом по всей трассе. Вследствие этого работа ледоколов и самолётов была в значительной степени облегчена, и грузовые операции на большинстве судов оказались выполненными не только полностью, но и ранее намеченных сроков, а ледоколы, естественно, не получили никаких повреждений.

### **Плавание ледокола «Ермак»**

16 июля «Ермак» под командой капитана В.И. Воронина, имея на борту начальника западного сектора морских операций Э.Ф. Крастина, вышел из Мурманска в море. 17 июля ледокол проследовал Маточкиным Шаром в Карское море, а к 28 июля подошёл к Диксону, приведя к нему караван грузовых судов. 2 августа «Ермак», пополнив запасы угля, вышел с «Русановым» на ледовую разведку в направлении пролива Вилькицкого. Дойдя с «Русановым» до кромки невзломанного льда на подходах к последнему проливу, ледокол повернул обратно навстречу грузовым пароходам, вышедшим тем временем из Диксона.

7 августа «Ермак» подошёл с судами «Томский», «Крестьянин», «Молотов» и «Сакко» к той же кромке невзломанного льда в проливе Вилькицкого, которая шла от мыса Вега к о-вам Гейберга и мысу Неупокоева. Здесь ледокол ожидал «Русанов». Оставив караван у кромки, «Ермак»

приступил к взлому сплошного торосистого ледяного покрова в проливе. Вечером тех же суток ледокол настолько застрял во льду, что пришлось произвести перекачку воды в креновых цистернах и прибегнуть к взрывам льда аммоналом.

8 августа ледокол продолжал свою работу в тех же ледовых условиях, часть времени ведя её в тумане. В 10 час. судно остановилось в полынье и спустило самолёт для ледовой разведки. Разведка выяснила, что восточная кромка сплошного льда находится в 5-7 милях от места стоянки судна.

В полдень «Ермак» пошёл обратно к оставленным у западной кромки судам. Взломанный ледоколом лёд под влиянием ветра разределся, и судно, придерживаясь берега, продвигалось довольно быстро. Ветер дул с востока, усилившись к концу суток до 7 баллов. Температура воздуха была от 0,2° до 2,4°.

Вечером, встретив вызванного «Русанова», ледокол повернул и пошёл снова на восток.

9 августа «Ермаку» часто приходилось возвращаться к «Русанову», который неоднократно застревал во льду. Утром в тумане суда ошвартовались борт о борт, и «Ермак» начал бункероваться. За время погрузки угля, длившейся 14 час., суда продрейфовали на запад и юго-запад 23 мили, при восточном ветре в 5-7 баллов, морозящем дожде и температуре воздуха 0,2°-0,8°.

В ночь на 10 августа стоявший туман рассеялся, и суда двинулись на восток. Однако накрывший в 4 часа туман снова заставил пароходы лечь в дрейф и продержаться в нём до вечера. Вечером при рассеивающемся тумане суда стали пробираться вперёд, и в 21 час ледокол, примерно, на траверзе знака «Заря» вывел «Русанова» за кромку. Далее «Ермак» повернул обратно и направился к грузовым пароходам, которые укрывались от проносимого с востока льда за о. Гансена.

11 августа было замечено, что лёд значительно разределся и только местами был сплочён до 10 баллов. К вечеру «Ермак» подошёл к о. Гансена при ветре О и NO в 3-6 баллов и постепенно надвигавшемся тумане.

12 августа утром, как только рассеялся туман, ледокол снялся с якоря и пошёл на восток, имея за собой в кильватере пароходы «Крестьянин», «Сакко», «Молотов» и «Томский». Пролив Вилькицкого суда прошли почти по чистой воде, лишь изредка встречая полосы льда сплочённостью до 6 баллов. В море Лаптевых вплоть до о. Андрея караван шёл чистой водой при ветрах разных направлений в 1-4 балла. Часть перехода была

сделана в тумане. Ночью на 13 августа стал встречаться лёд в виде отдельных льдин или полос. Караван шёл на SO к о-вам Петра. Подойдя к северному из этих островов, караван вошёл в мелкобитый лёд в 2-3 балла, а дальше, продолжая двигаться на юго-восток, суда встретили битый лёд в 7 баллов.

Поскольку данные ледовой разведки от Нордвика до бухты Марии Прончищевой, сделанной лётчиком Головиным 12 августа, указывали на распространение битого льда до о. Преображения, 13 августа днём «Ермак» повёл караван на восток. На этом переходе к восточной кромке караван двигался медленно, так как лесовозы часто застревали во льду, и ледоколу приходилось неоднократно возвращаться для их окалывания. Часть пути была пройдена в тумане. Наконец, рано утром 14 августа «Ермак» в 45 милях на восток от о-вов Петра вывел караван на чистую воду. Отсюда лесовозы самостоятельно пошли в Тикси, а ледокол вернулся к о-вам Петра и стал здесь на якорь в ожидании следующей группы пароходов, шедшей под проводкой ледореза «Литке».

Последующие дни «Ермак» продолжал стоять на том же месте; ветер был южный с последующим переходом на западный силой от штиля до 5 баллов при температуре воздуха от 3,8° до 12,3°. 15 и 16 августа стоял туман.

17 августа к о-вам Петра подошёл «Литке» с пароходами «Ванцетти», «Искра», «Рабочий», «Десна» и «Сталин», а вскоре затем уже в тумане подошёл и «Ленинградсовет».

Новый караван ледокол повёл к восточной кромке льда, который был сплочён до 9 баллов. В этом тяжёлом льду суда, идя в тумане, часто застревали.

18 августа густой туман и сплочённый лёд заставили разделить караван на две группы, поскольку, идя в одной колонне, концевые корабли часто застревали и задерживали остальных. Одна группа из «Ванцетти», «Искры» и «Рабочего» была оставлена в дрейфе, а «Сталин», «Десна» и «Ленинградсовет» пошли за «Ермаком» к кромке. Выведя суда на чистую воду, ледокол их опустил для самостоятельного похода и направился к оставленной в дрейфе части каравана. Весь день 18 августа стоял туман, ветер дул с NNO с постепенным переходом к NW от штиля до силы в 3 балла; температура воздуха держалась от 0,2° до 4,2°.

Рано утром 19 августа «Ермак» вышел вновь за кромку с «Ванцетти», «Искрой» и «Рабочим», которые затем, произведя бункеровку углём, направились по назначению.

«Ермак» в тот же день пошёл к пароходам сквозного рейса с востока «Анадырю» и «Сталинграду», которые стояли во льду в 20 милях на север от ледокола. К вечеру «Ермак» подошёл к пароходам и, взяв их под свою проводку, направился к западной кромке льда. Суда шли торосистым крупно-мелкобитым льдом в 7-8 баллов, в густом тумане при NW-м ветре в 3-6 баллов и температуре воздуха  $-0,2^{\circ}$  до  $1,2^{\circ}$ .

20 августа суда были выведены за западную кромку, которая располагалась в 14 милях на восток от о-вов Петра. У кромки пароходы ошвартовались у борта ледокола и стали его бункеровать и наливать пресной водой.

Вскоре к стоящим кораблям подошёл «Литке» и также начал принимать уголь.

На следующий день 21 августа пароходы под проводкой «Литке» ушли на запад, а «Ермак» остался на месте ожидать подхода судов при их возвращении из Тикси.

За время этой стоянки до 28 августа ветры наблюдались с NW с переходом на NO и силой 2-6 баллов, температура воздуха держалась в пределах от  $-0,2^{\circ}$  до  $2,3^{\circ}$ . На другой день после того как было получено радио о выходе пароходов из устья Лены, «Ермак» 28 августа направился к восточной кромке мелкобитым льдом в 2-4 балла. Кромка теперь оказалась в 25 милях от Таймырского берега. На этом переходе отмечалась крупная зыбь, шедшая с востока, и всё время стоял сплошной туман. Выйдя на чистую воду, ледокол стал на якорь.

30 августа вечером подошли пароходы «Крестьянин» и «Молотов», с которыми «Ермак» направился к проливу Вилькицкого. Ветер дул SSO, силой 2-4 балла, температура воздуха повысилась и держалась от  $1,0^{\circ}$  до  $2,1^{\circ}$ . Восточная кромка мелкобитого льда теперь располагалась уже в 12 милях к востоку от о-вов Петра.

31 августа «Ермак» с пароходами шёл к проливу Вилькицкого мелкобитым льдом в 2-4 балла. К северу от о. Андрея лёд кончился, и далее суда следовали чистой водой. При подходе к проливу Вилькицкого накрыл густой туман. Вечером прямо по носу ледокола в расстоянии 1 мили открылся о. Гейберга. Мешавший плаванию туман заставил «Ермак» повернуть обратно и идти малым ходом, выжидая прояснения погоды. К вечеру 1 сентября суда подошли к о. Малый Таймыр, где «Крестьянин» и «Молотов» стали на якорь, а «Ермак» направился навстречу

второго каравана судов, вышедших из устья Лены. Ветер за день держался восточный в 4-6 баллов, с туманом, при температуре воздуха  $0,2^{\circ}$ - $0,8^{\circ}$ .

2 сентября «Ермак» в мелкобитом льду в 3-5 баллов встретил «Сталина», «Томского» и «Сакко» и повёл их к проливу Вилькицкого.

3 сентября ледокол с конвоируемым караваном стал на якорь у о. Гансена. Вскоре сюда подошли и пароходы, отстаивавшиеся у Малого Таймыра. Снабдив «Ермак» углём, грузовые пароходы пошли в направлении на Диксон, а ледокол остановился у о. Гансена, где его командой был за время стоянки построен навигационный знак.

5 сентября «Ермак» пошёл к о-вам «Комсомольской Правды», к находившемуся там пароходу «Куйбышев». Переход был совершён по чистой воде, при ветре от ОСО в 2-3 балла и хорошей видимости; температура воздуха была от  $-0,8^{\circ}$  до  $1,2^{\circ}$ . Встретившись с «Куйбышевым», ледокол стал принимать с него уголь. Закончив 7 сентября погрузку угля, суда направились к мысу Вега для постройки навигационного знака. К указанному мысу корабли подошли вечером того же дня. Здесь ледокол стал на якорь, а «Куйбышев» направился на запад в Карское море.

8 сентября «Ермак» закончил постройку деревянного знака, высотой в 14 м и на следующий день перешёл к мысу Челюскина, где на якоре стал ожидать «Русанова», вышедшего из Индигирки.

С 9 по 15 сентября «Ермак» простоял у мыса Челюскина. За последние сутки этой стоянки дул северный ветер 4-5 баллов, температура воздуха понизилась до  $-5,8^{\circ}$ , временами шёл снег.

16 сентября ледокол снялся с якоря и направился вдоль восточного берега о. Большевик с намерением пройти в пролив Шокальского и выяснить ледовую обстановку в том районе. В 19 милях к северу от мыса Челюскина ледокол встретил в проливе первый лёд. Следуя далее вдоль восточного побережья о. Большевик, было усмотрено около 30-35 айсбергов. Не доходя до мыса Лаврова, ледокол был остановлен сплошным десятибалльным тяжёлым льдом, кромка которого проходила в 10 милях к северу от мыса Евгенова. «Ермак» был вынужден повернуть обратно и вернуться к проливу Вилькицкого. Весь этот поход был сделан при ОНО-м ветре в 4-5 баллов, хорошей видимости, при температуре воздуха от  $-4,8^{\circ}$  до  $-11,6^{\circ}$  и температуре воды от  $-1,4^{\circ}$  до  $-1,7^{\circ}$ . что в свою очередь, определяло наблюдавшееся в течение всего перехода интенсивное образование в море молодого льда. Ввиду того, что «Русанов» получил ещё задание зайти в Нордвик, а ледовая обстановка на его пути

не вызывала опасений, «Ермак» направился из пролива Вилькицкого на Диксон, куда и прибыл 18 сентября. С 19 по 21 сентября ледокол стоял на якоре в ожидании прохода «Русановым» мыса Челюскина, а затем, пополнившись в Енисее пресной водой, направился на Маточкин Шар и далее в Мурманск, куда прибыл 30 сентября, выполнив проводку судов на 15 дней раньше намеченного срока.

### **Плавание ледореза «Литке»**

«Литке» под командой капитана Гутерштрасера вышел из Мурманска 31 июля. В Югорский Шар ледорез пришёл 3 августа, а 5 августа направился в Карское море к Диксону с пароходами «Десна» и «Куйбышев». На Диксон судно прибыло 7 августа и в дальнейший путь на северо-восток вышло с караваном пароходов «Ванцетти», «Искра», «Рабочий», «Сталин», «Десна» и «Ленинградсовет».

15 августа «Литке» во главе каравана находился в 9,5 милях на NWtN от мыса Челюскина, выйдя из сплочённых льдов. Отсюда суда легли на ONO, следуя льдом в 2-3 балла с большими полыньями. На восток от широты  $77^{\circ}54'$  и долготы  $104^{\circ}15'$  стали встречаться ледяные поля, не представлявшие, однако, затруднений для прохода судов, которые шли вдоль их северной кромки. Лишь на меридиане в  $104^{\circ}43'$  караван был принуждён при помощи «Литке» прорезать перемычку между полями. Вторая подобная перемычка была встречена на долготе  $104^{\circ}52'$ , за которой располагалась большая полынья шириной до 3 миль с единичными редкими льдинами. К востоку от полыньи ледорез, войдя с караваном в крупно-мелкобитый лёд, принуждён был из-за густого тумана лечь в дрейф и провести в нём 8 часов. Этим дрейфом, имевшим направление сначала на SO, а затем на NO, суда были вынесены из пролива Вилькицкого в море Лаптевых. С прояснением погоды караван вышел на чистую воду лишь с отдельно встречавшимися льдинами и лёг на курс SO. Однако в 21 час 30 мин. туман снова сгустился, и суда опять остановились в дрейфе. После полуночи 16 августа караван получил возможность двинуться дальше. Курс был взят на OSO. Вскоре суда вошли в мелкобитый лёд в 1 балл, который тянулся на 12 миль, далее пространство шириной в 34 мили было совершенно чисто, затем вновь стали появляться сильно разреженные льды. В 21 миле на NO от о. Андрея был встречен более сплочённый лёд. Здесь караван накрыл сплош-

ной туман и заставил простоять в дрейфе 2½ часа. Когда туман рассеялся и суда двинулись дальше на SO, сплочённость льда достигла 4 баллов. С широты 77°9,5' и долготы 112°45' «Литке» с караваном направился к о-вам Петра, где его ожидал ледокол «Ермак» для прохода пароходов наиболее тяжёлыми льдами западной части моря Лаптевых. На этом пути караван шёл 25 миль мелкокрупнобитым сильно изъеденным таянием льдом грязно-бурого цвета. По мере движения со средней скоростью около 5 узлов на юг льды, бывшие густотой в 3 балла, постепенно разрежались и у о-вов Петра превратились в отдельно плавающие единичные льдины.

В широте 76°40' и долготе 113°20' в 1 час 30 мин. 17 августа «Литке» передал караван встреченному «Ермаку» и пошёл обратно к мысу Челюскина к отставшему гидрографическому судну «Хронометр». Этот переход был ледорезом сделан ближе к берегу Таймыра, чем описанный путь с караваном. Траверз о. Андрея «Литке» прошёл четырёхбалльным льдом. В районе о-вов «Комсомольской Правды» лёд был мелкобитый, разреженный от 1 до 3 баллов. Далее на NW почти до мыса Челюскина сплочённость льда была значительно больше, до 5-6 баллов, а у самого мыса достигала до 8 баллов. Под берегом сгущённость льда ещё увеличивалась. Подождав «Хронометра» несколько часов у мыса Челюскина, «Литке» по его приходе взял судно на короткий буксир и к вечеру 17 августа вышел с ним к о-вам Петра. 18 августа ледорез в 15 милях к NO от о-вов «Комсомольской Правды», выйдя из льда в 6 баллов, пересёк полосу чистой воды шириной в 15 миль, а затем, двигаясь на SO, вступил в разреженный 1-3-балльный лёд. В 12 милях на NO от о-вов Петра были встречены сплочённые до 7-8 баллов льды, кромки которых шли с N на S и SSO. Этот сплочённый лёд шириной в 48 миль «Литке» с «Хронометром» прошёл в 24 часа и 19 августа в широте 76°16' и долготе 116°05' восточной вышел в разреженный лёд в 2 балла. Здесь суда остановились для ремонта «Хронометра», получившего повреждения во время хода на коротком буксире. Отсюда «Хронометр» через несколько миль хода среди льда был выведен на чистую воду и отправлен идти самостоятельно по назначению в Хатангский залив и далее в Тикси. Отпустив «Хронометр», ледорез направился на запад, проходя среди льдов в 3-4 балла и лишь пересекая полосы сплочённостью в 6-7 баллов. Кромка этого сплочённого льда проходила в 10-15 милях от о-вов Петра, а южнее последних — в 8-10 милях от материка.



20 августа «Литке» следовал на север вдоль о-вов Петра в однобалльном льду, имевшемся в пространстве между кромкой сплочённого льда и островами. Следует отметить, что сами острова были окаймлены узкой полосой припая, в котором был усмотрен один вмёрзший конусообразный айсберг.

В 16 час. 20 августа в нескольких милях на NO от северной оконечности о-вов Петра в редком льду «Литке» подошёл к «Ермаку», который стоял с «Анадырем» и «Сталинградом». В снежную метель ледорез стал под бункеровку. Закончив последнюю 21 августа, «Литке» по чистой воде направился к о-вам «Комсомольской Правды». Следует отметить, что за время стоянки кромка сплочённого льда под действием ветра и течения отошла на 5-7 миль к востоку.

На пути к о-вам «Комсомольской Правды» ледорез в 13 милях на NNW от о. Андрея пересёк трёхмильную полосу льда в 5 баллов, кромка которой шла на NO. На дальнейшем участке перехода судно проследовало двенадцатимильной зоной трёх-четырёхбалльного льда, из которой вышло в 16 милях к востоку от южного из о-вов «Комсомольской Правды». Проходя мимо последнего острова, окружённого, как и остальные острова той же группы, поясом льда в 3-4 балла, с ледореза был усмотрен айсберг.

От о-вов «Комсомольской Правды» «Литке» направился к мысу Челюскина, встречая на пути разреженные льды в 2-3 балла. В тот же день 22 августа ледорез отправился на помощь пароходу «Сталинград», застрявшему в тяжёлом льду в 12-15 милях на NNO от мыса Челюскина. В тумане «Литке» добрался до парохода и вывел его из льда.

На следующий день 23 августа «Литке» пошёл опять к о-вам «Комсомольской Правды», конвоируя пароход «Куйбышев». Переход был совершён по чистой воде вдоль кромки прижатой к берегу полосы льда в 10 миль шириной. В районе островов был встречен сплочённый лёд, который не позволил «Куйбышеву» приблизиться к берегу на нужное для выгрузки расстояние, так как в проходимом судами льду канал за «Литке» быстро закрывался и лёд зажимал следовавший за ледорезом пароход. Не имея возможности подвести пароход к островам, между которыми были видны во льду два айсберга, «Литке» пошёл с ним к бухте Прончищевой. В 15 милях к востоку от о-вов «Комсомольской Правды» суда вышли из льдов и не встречали их почти до о. Андрея. В 11 милях на NW от о. Андрея «Литке» отправил «Куйбышева» следовать в бухту

Прончищевой самостоятельно, а сам повернул обратно к о-вам «Комсомольской Правды», где простоял против радиостанции с 24 по 30 августа. За время стоянки лёд около островов разрушался таянием и непрерывно уносился течением на юг.

30 августа ледорез снялся с якоря и пошёл в бухту Марии Прончищевой, которая вследствие дувших последние дни сильных N-х и NO-м ветров оказалась забитой льдами, не дававшими возможности «Куйбышеву» самостоятельно выйти из неё в море. На этом переходе первые льды в 1 балл были встречены в широте  $77^{\circ}17'$  и долготе  $109^{\circ}13'$ . Дальше на SO они постепенно густели и через 20 миль оказались в 4-5 балла, а ещё дальше в районе от о. Андрея до о. Петра — в 5-7 баллов и даже в отдельных участках перемычек — до 9 баллов.

1 сентября в 25 милях к S от о-вов Петра накрывший туман заставил «Литке» остановиться в дрейфе в 1 миле от восточной кромки льда. За время стоянки шло уплотнение льда под берегом. С открытого моря шла сильная зыбь. Через несколько часов судно вышло на чистую воду, но вследствие продолжавшегося тумана не имело возможности определиться для захода в бухту Прончищевой и простояло ночь на чистой воде милях в восьми от берега.

На следующий день 2 сентября ледорез через семимильную полосу сплочённого крупнобитого льда, перемешанного с ледяной кашей пробился в бухту, потратив на это 4 часа времени. В самой бухте Прончищевой лёд был сплочён до 6 баллов и находился в движении под влиянием приливо-отливных течений. В тот же день «Литке» взял «Куйбышева» на буксир и вывел его из бухты за кромку льда. Это прохождение полосы льда шириной в 5 миль заняло 14 часов. Выйдя на чистую воду, «Литке» направился с «Куйбышевым» к о-вам «Комсомольской Правды». Суда сначала шли в 7-8 милях от берега вдоль кромки льда. В 10 милях на NNO от о-вов Петра пароходы вступили в шестидесятимильную зону льда в 4-5 баллов с отдельными полосами до 6 баллов. Зыбь, шедшая с востока, ощущалась ещё в середине этой ледовой зоны.

Доведя «Куйбышева» до о-вов «Комсомольской Правды», вдоль берегов которых наблюдалась узкая полоса льда с теми же двумя айсбергами, «Литке» повернул на SO, получив задание идти в бухту Нордвик. Полоса льда, располагавшаяся у о-вов Петра, на этом походе была встречена сместившейся более к западу и несколько более разреженной. За ней «Литке» прошёл по чистой воде в 15 милях от о. Андрея и в 17 милях к NO от о-вов Петра. Ледовые пояса вокруг о-вов Петра и в районе бухты

Прончищевой теперь были 1-3 мили шириной. Далее, следуя в 4-8 милях от берега и на подходах к Хатангскому заливу, ледорез льда не встречал. Прибыв в бухту Нордвик, судно 12 сентября направилось из неё в обратный путь. На данном переходе к мысу Челюскина ледорез шёл, не встречая льда мористее, чем раньше, именно берег Прончищева был пройден милях в 20, а о-ва Петра и «Комсомольской Правды» в 13-15 милях. Исключением явилось несколько отдельных сильно изъеденных таянием льдин, наблюдавшихся в широте 77°30' и долготе 108°54'.

14 сентября «Литке» стал на якорь у мыса Челюскина на чистой воде. Лишь под берегом здесь были видны остатки припая. Охлаждение воды до -1,5° и частые снегопады указывали, что дней через 7-10 следует ожидать интенсивного образования молодого льда.

15 сентября в результате влияния дувших последнее время у мыса Челюскина северных ветров в проливе появились отдельные толстые льдины. В этот день «Литке» получил распоряжение следовать на Диксон. Первые 7 миль ледорез проходил среди льдин преимущественно голубого цвета. Далее на запад у о-вов Гейберга судно шло опять по совершенно чистой воде. Придя на Диксон, ледорез вскоре направился через Югорский Шар в Мурманск, куда прибыл 26 сентября.

Следует отметить, что «Литке» в море Лаптевых за эту компанию пройдено 2100 миль, из коих 1040 мил было сделано во льду.

### **Плавание парохода «Куйбышев»**

Пароход «Куйбышев» под командой капитана Н.Лукина вышел из Архангельска в полдень 30 июля, имея на себе для снабжения зимовок груз в 2400 т, из коих на палубу были поставлены 3 тяжеловесных ящика, 1 вездеход, 8 плаведилиц и 269 бочек горючего. На борту находилось 108 пассажиров. Осадку судно имело носом 5,1 м (16 фут. 8 дюйм.) и кормой 6,7 м (21 фут 9 дюйм.).

5 августа в Югорском Шаре «Куйбышев» вместе с пароходом «Десна» вступил под конвой ледореза «Литке».

8 августа суда пришли на Диксон и дальше двинулись в составе каравана судов под проводкой того же «Литке».

24 августа «Куйбышев» сделал попытку производить выгрузку у о-вов «Комсомольской Правды», но она оказалась безуспешной, ввиду тяжёлого торосистого льда у островов. Вследствие этого «Литке» повёл пароход дальше. Суда шли среди льда в 1-2 балла. В 9 час. того же дня

«Литке» дал распоряжение «Куйбышеву» следовать самостоятельно в бухту Марии Прончищевой. В дальнейшем походе в 19 час. пароход коснулся грунта в счислимой широте  $76^{\circ}11'$  и долготе  $114^{\circ}07'$ . Через 20 минут судно снялось с мели и пошло далее среди крупно-мелкобитого льда в 5-6 баллов.

25 августа путь пролегал во льду в 7-8 баллов. В 17 час. «Куйбышев» вошёл в бухту Марии Прончищевой и отдал якорь.

2 сентября на судне прекратили выгрузку привезённого груза и погрузку промысловой продукции. Дальнейшая стоянка в ожидании улучшения условий погрузки была признана нерациональной, поскольку густота льда в бухте достигала 9 баллов. Снявшись с якоря, «Куйбышев» пошёл за пришедшим в бухту ледорезом «Литке» в море. По выходе из бухты в торосистом десятибалльном льду «Литке» взял «Куйбышева» на буксир. При следовании на буксире пароход испытывал сильные удары скулами о льдины. В 13 час. того же дня суда вышли на чистую воду. 3 сентября поход проходил среди битого льда в 5 баллов. В 14 час. суда стали на якорь около рации о-вов «Комсомольской Правды».

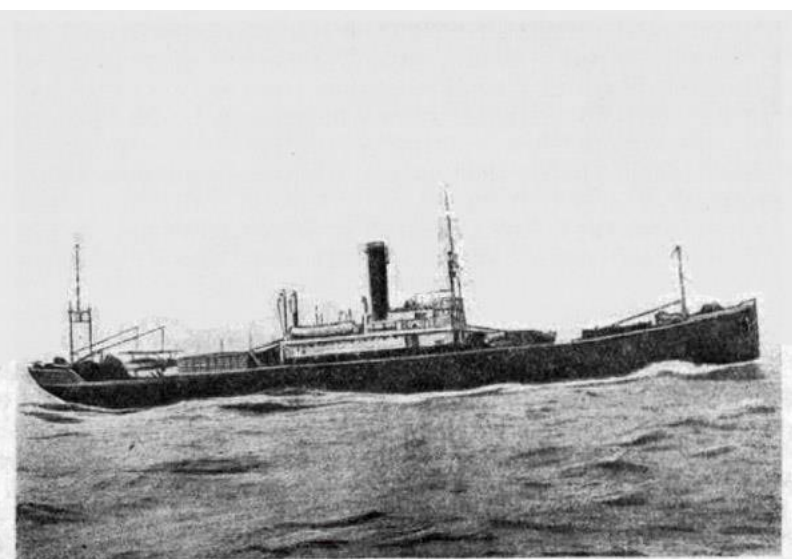


Рис. 19. Пароход «Куйбышев». (Фото Я. Я. Гаккеля.)

6 сентября, закончив выгрузку, «Куйбышев» вышел к подошедшему на пятимильное расстояние от островов «Ермаку» для бункеровки. Во время бункеровки водолаз с «Ермака» осмотрел винт «Куйбышева» и обнаружил отсутствие одной лопасти. 7 сентября пароход прошёл к мысу Челюскина и далее в Карское море для следования в Игарку.

Приняв груз, судно из Игарки пришло к 10 октября в Югорский Шар. Здесь обнаружилось после осмотра винта водолазом с ледокола «Ленин», что налицо осталась лишь одна лопасть. 11 октября «Куйбышев» вышел из Югорского Шара в море на буксире «Ленина» и 14 октября прибыл в Мурманск.

## Плавание парохода «Десна»

Пароход «Десна» под командой капитана Карасёва вышел из Архангельска 2 августа, имея на борту 1643 т груза, 325 т угля, 126 пассажиров для района бухты Нордвик. На палубе парохода стояли разгрузочные плавсредства и живой скот.

5 августа судно прошло Югорский Шар и, выйдя в Карское море, вступило вместе с пароходом «Куйбышев» под конвой ледореза «Литке». Пройдя льдом около 30 миль, «Литке» отпустил пароходы для самостоятельного следования на Диксон, куда они и прибыли в полночь на 8 августа.

В дальнейший путь «Десна» вышла 11 августа в составе каравана, конвоируемого «Литке». Около полуночи на 13 августа, по распоряжению командира ледореза, пароход при лёгком тумане взял на буксир гидрографическое судно «Хронометр», так как последний отставал от колонны.

Пробираясь на северо-восток большей частью среди льдов, караван утром 14 августа, не доходя 45 миль до меридиана о. Русский, вышел на чистую воду и направился к мысу Челюскина. При подходе к мысу Челюскина стал появляться крупнобитый лёд. Накрывший к тому же густой туман заставил суда на рассвете 15 августа остановиться. Рано утром, как только туман начал рассеиваться, «Десна» двинулась малым ходом вперёд среди льдин, следуя в кильватер «Рабочему». Вскоре туман совсем рассеялся, и пароход, продолжая идти за «Рабочим», миновал мыс Челюскина. До о-вов Петра, где суда поджидал ледокол «Ермак», встречались крупные ледяные поля с большими разводьями. Однако переход задерживался почти непрерывными густыми туманами.

После полуночи 17 августа караван подошёл к «Ермаку», которому суда вступили в кильватер для движения на восток. Вскоре колонна вошла в крупнобитый лёд и пароходы должны были сбавлять ход до малого и иногда идти переменными курсами. «Десна» имела слабую скуловую часть, и потому следовать по льду средним ходом пароходу было рискованно, а на малом он отставал от каравана, идя в хвосте колонны. С разрешения «Ермака» судно заняла место впереди каравана — сразу вслед за ледоколом. При движении судов особенно тяжёлый лёд был встречен пройдя южный из о-вов Петра. Здесь ледоколу приходилось часто менять курс, выбирая более проходимые места.

18 августа в 18 час. караван в широте  $76^{\circ}15'$  и долготе  $117^{\circ}43'$  вышел на чистую воду, и «Десна», согласно полученному распоряжению от начальника операций, пошла самостоятельно к бухте Нордвик, взяв курс  $216^{\circ}$ . С 21 часа стал встречаться мелкобитый лёд, который заставлял уменьшить ход и идти средними и малыми ходами. По мере продвижения вперёд лёд становился сплочённое, но так как по курсу виднелась чистая вода, пароход продолжал идти прежним направлением, уклоняясь лишь для обхода крупных льдин.

После полуночи 19 августа судно остановилось для приёмки, пресной воды со льдины, после чего двинулось дальше, вскоре вышло на чистую воду в 80 милях от о. Преображения (Встречный). К полудню по свободному ото льда морю пароход подошёл к о. Преображения, стал на якорь в 0,8 милях от берега на глубине 9 м (5 саж.) и приступил к выгрузке.

На следующий день 20 августа, закончив к 11 час. сдачу груза, судно снялось с якоря и направилось в бухту Нордвик. К вечеру «Десна» подошла к п-ову Юрюнг-Тумус и стала в одной от него миле на глубине 11 м (6 саж.). Ветер дул с W силой от 5 до 6 баллов, развёл под берегом прибой и до утра 22 августа не позволил производить разгрузку парохода. Во время начатой выгрузки в полдень 22 августа к «Десне» подошло моторно-парусное судно «Смольный».

На следующий день работу снова пришлось приостановить, так как задул O ветер в 5-6 баллов, начавший затихать лишь с утра 24 августа. Прерванная выгрузка была опять возобновлена и велась до тех пор, пока в полдень 25 августа NO ветер не усилился до 5 баллов.

26 августа при затихшем ветре к борту «Десны» подошёл «Смольный» и стал принимать груз на себя.

До 9 сентября «Десна» простояла, разгружаясь, в Нордвике. Почти целый день приходилось выгрузку прекращать из-за усиливавшегося ветра. Преобладали ветры с ONO, NO и NNO силой от 5 до 7 баллов. За весь период стоянки судна в Нордвике с 20 августа по 9 сентября сила ветра, определявшая возможность разгрузки, распределилась по времени следующим образом:

7 суток 10 час. ветер дул силою от 6 баллов и больше.

4 суток 18 час. ветер дул силою от 4 до 5 баллов, позволяя разгружать только сплавом лес.

7 суток 2 часа ветер был от 3 баллов до штиля, когда представлялась возможность вести выгрузку полностью.

Защищённое только для ветров с S место стоянки судна было особенно беспокойно для разгрузочных плавсредств, которые при свежем ветре ставились на бакштов. Машина парохода за время его пребывания в Нордвике находилась не более чем в двухчасовой готовности.

«Смольный», делая рейсы в Анабарскую губу и Хатангский залив, неоднократно возвращался за грузами к «Десне».

7 сентября после полудня пароход снялся с якоря и подошёл к борту пришедшего «Литке» для бункеровки.

На рассвете 9 сентября «Десна» окончила свои грузовые операции и бункеровку «Литке», после чего, отойдя от ледореза, остававшегося в Нордвике, направилась на свой обратный путь. Судно при ясной погоде зашло на о. Преображения, где приняло пассажиров, и затем продолжало своё плавание на север и северо-запад.

В ночь на 10 сентября видимость ухудшилась, а утром лёгкий туман накрыл берег, вдоль которого шло судно. В 10 час. в районе о. Андрея с парохода был по всему горизонту усмотрен лёд, который SSW в 2-3 балла относил от берега. Пройдя узкую перемычку битого льда, судно изменило курс, взяв его ближе к матерiku параллельно окраине льда. Вдоль ледовой кромки судно прошло около 25 миль.

До полудня «Десна» шла курсом 292° при лёгком тумане и вне видимости берегов.

В 12 час. видимость улучшилась, и на траверзе был усмотрен низкий остров без возвышенностей тёмного цвета, без снега, длиною около 3 миль.

Расстояние от острова до судна равнялось, примерно, 5 милям. Взятые глубины в этом месте показали 45-46 м. Можно предположить, что виденный остров есть один из группы Фаддея, неправильно нанесённый на карту, либо вновь открытый.

В 13 час. открылись о-ва «Комсомольской Правды», к которым подошли к 16 часам. На OSO от знака, стоявшего на Южном острове группы, в 9 милях судно подошло к айсбергу, возвышавшемуся над поверхностью воды на 15 м. Длина айсберга была около 70 м, ширина около 20.

Дальше от о-вов «Комсомольской Правды» на северо-восток и в проливе Вилькицкого льда и на горизонте судно не видело.

10 сентября в 20 час. был пройден мыс Челюскина, около которого стоял «Ермак». «Десна», согласно полученному распоряжению, направилась к Диксону. При проходе мыса Челюскина дул слабый SSW, который

затем перешёл на S и усилился до 5-6 баллов, так что судно начало терять скорость.

11 и 12 сентября ветер усилился до 7 баллов от SO и развёл крупную зыбь, уменьшившую скорость парохода до 4 узлов. На пути от Челюскина, кроме отдельных льдин, на переходе до о. Русского, льда встречено не было.

13 сентября пароход прибыл на Диксон и затем немедленно вышел в Игарку, откуда с грузом направился через Югорский Шар, который прошёл 5 октября. В Мурманск судно прибыло 8 октября.

### **Плавание ледокольного парохода «Русанов»**

Ледокольный пароход «Русанов» под командой капитана Н.И. Храмова, имея на борту груз и плавсредства, начальника Индигирской экспедиции т. Францевича, вышел из Архангельска 18 июля.

Из Югорского Шара судно вышло 25 июля в Карское море в караване судов, шедших под проводкой сначала ледокола «Ленин», а затем ледокола «Ермак».

28 июля суда прибыли на Диксон, где «Русанов» простоял трое суток. 1 августа пароход вышел за «Ермаком» на северо-восток.

Утром 5 августа «Русанов», идя за ледоколом, подошёл в широте 77°39,5' и долготе 103°02' к кромке невзломанного девятибалльного льда в проливе Вилькицкого, которая шла от мыса Вега к о-вам Гейберга и далее к мысу Неупокоева. Отсюда «Ермак» повернул обратно навстречу каравану судов, вышедшему из Диксона. «Русанов» остался у кромки невзломанного льда, около которой в ожидании возвращения ледокола простоял около полутора суток. В 7 час. 7 августа подошёл «Ермак» с пароходами «Томский», «Крестьянин», «Молотов» и «Сакко». Оставив лесовозы у кромки, ледокол направился взламывать пролив Вилькицкого. «Русанов» следовать за «Ермаком» не имел возможности, так как у него из действия временно вышел один из главных котлов, и был принуждён остаться с остальными пароходами. Оставленные суда начали дрейфовать вместе со льдом на W со скоростью 1½ узлов, видимо, под влиянием дувшего последние дни NO-го ветра силою в 4 балла. После полудня «Русанова» вынесло дрейфом в полыню. В 15 час. пароход опять вошёл в лёд и стал на ледяной якорь. К вечеру того же дня в продолжающемся сильном дрейфе лесовозы окружило льдом и понесло к о-вам Гейберга. «Русанов», дав ход, направился к лесовозам,



вывел их на чистую воду, а затем завёл в лёд для постановки на ледяные якоря.

После полуночи на 8 августа пришлось вновь выйти на помощь лесовозам, которые стали опять дрейфовать к о-вам Гейберга. Оказав помощь, пароход в 2½ часа вышел на чистую воду и направился к о. Гансена, около которого в 4 часа стал на якорь. Около 8 час. понесло мелкобитый лёд, заставивший судно подойти ближе к острову и стать под его защитой.

Вечером, получив с «Ермака» распоряжение идти ему навстречу, «Русанов» снялся с якоря и пошёл в пролив Вилькицкого курсом NNO, вдоль кромки льда, оставляя её слева. В 21½ час., встретившись с «Ермаком», пароход вступил ему в кильватер. Примерно на меридиане мыса Вега суда вошли в лёд. Пролив начал в это время интенсивно взламываться, и лёд стал дрейфовать большими полями на WSW, местами производя наторашивание льдин. Около полуночи суда прошли траверз рации Челюскина в крупно-мелкобитом льду в 8-9 баллов с ледяными полями, между которыми имелись небольшие разводья. Ветер дул ONO силою в 7 баллов. После полуночи канал за «Ермаком» стало сильно сжимать, и «Русанов» вскоре застрял во льду. Ледоколу пришлось околоть пароход, после чего суда стали продолжать свой путь. Подобные описанному сжатию «Русанову» пришлось в последующие часы испытать несколько раз. Форсирование девятибалльного льда давалось «Русанову» с большим трудом. Постоянно приходилось давать ход назад, отходить и затем бить лёд ударами. За вахту продвижение кораблей было порядка 3 миль. Над льдом держался туман, скрывая берега. В полдень вследствие плохой видимости суда остановились, и «Ермак» приступил к бункеровке «Русанова», продлившейся до полуночи. Закончив угольную погрузку, судам пришлось ещё два часа простоять, не двигаясь дальше, — дул ветер O силою в 8 баллов и стоял туман. Во время стоянки во льду отмечался дрейф судов на WSW со скоростью до 2 узлов.

В 2 часа наступивших суток корабли стали продолжать свой путь на восток, в том же девятибалльном льду и при тумане. Движение вперёд, однако, продолжалось недолго — сгустившийся туман в 5 час. заставил суда вновь остановиться в дрейфе теперь на SW и со скоростью несколько меньшей — именно около 1 узла. Лишь поздно вечером несколько улучшившаяся видимость позволила сняться кораблям с ледяных якорей и следовать дальше.

Постепенно, по мере продвижения, лёд становился легче, сменялся гладкими тонкими до 30 см полями, легко проходимыми ледоколом. Около полуночи суда вышли сначала в крупно-мелкобитый лёд, а затем в широте  $77^{\circ}49'$  и долготе  $104^{\circ}28'$  за кромку льда на чистую воду.

Здесь «Русанов» расстался с «Ермаком» и направился в дальнейший путь самостоятельно. Над водой и льдом стоял туман, когда пароход начал свой поход морем Лаптевых. На утро 11 августа «Русанов» в широте  $77^{\circ}25,5'$  и долготе  $110^{\circ}20'$  встретил первые полосы разреженного до 3-4 баллов льда, к полудню перешедшие в сплочённый крупнобитый лёд. Корабль шёл в тумане при ветре в 4 балла. По мере движения на восток лёд уплотнялся, и местами стали встречаться старые, тронутые таянием ледовые поля толщиной до 3 м, которые пароход должен был обходить. Лёд часто встречался грязный, покрытый сверху илом, видимо оторванный от берегового припая. Отдельные ропаки на нём были покрыты красновато-бурыми пятнами, иногда даже кроваво-красного цвета — от множества водорослей — диатомей.

К вечеру стоявший весь день туман настолько сгустился, что судну пришлось продвигаться вперёд очень медленно, переменными ходами, и, наконец, после полуночи остановиться в дрейфе на NW, к утру сменившемся на N. Окружавший пароход лёд оставался в прежнем состоянии, крупно-мелкобитым, сплочённым до 9 баллов.

После полудня туман поредел, и судно тем же девятибалльным льдом стало продолжать свой путь, держа почти на О.

С 20 час. лёд стал более лёгким, мелко-крупнобитым, образовавшимся из льдин, сильно тронутых таянием. Скорость «Русанова» в этом льду с 3-4 узлов увеличилась до 5. В полночь в широте  $76^{\circ}39'$  и долготе  $116^{\circ}52'$  на расстоянии в 2 мили от судна обнаружили кромку льда, до которой, однако, лёд оказался настолько сильно сплочённым, что его пришлось пароходу, беря разбег, бить ударами, чтобы продвинуться на несколько метров. Лишь к  $4\frac{1}{2}$  час. 13 августа удалось выйти в пространство мелкобитого разреженного льда, а вскоре затем и на чистую воду. В  $15\frac{1}{2}$  час. было получено обсервованное место судна, которое оказалось в широте  $75^{\circ}50,5'$  и долготе  $122^{\circ}06'$ , отстоя от счислимого места на N на 25 миль, что, видимо, следует отнести за счёт влияния сноса течением.

Отсюда «Русанов» повернул к бухте Тикси, чтобы взять кунгас лоцпартии, так как пароходы «Ванцетти» и «Искра», имевшие на борту

плавсредства для разгрузки у Индигирки, находились ещё далеко позади.

14 августа судно шло чистой водой при штиле и тумане. В полдень пришлось сбавить ход до малого, так как глубина стала уменьшаться и, наконец, к 19 час. упала до 6,7 м (22 фут.). Пароход, вышедший, как видно, на 5½-метровую (3 саж.) банку, расположенную в южной части моря Лаптевых, лёг на обратный курс. Отойдя к полуночи на глубину в 18 м (10 саж.), «Русанов» пошёл по румбу SO. В полдень 15 августа было получено обсервованное место в широте 73°29' и долготе 130°49'. Здесь судно повстречалось с пароходами «Анадырь» и «Сталинград», шедшими сквозным рейсом с востока на запад.

После полудня на следующий день 16 августа пароход вошёл в Тикси. Приняв уголь, лоцпартию и пассажиров для Индигирки, «Русанов» через сутки вышел в море, имея на буксире сорокатонный кунгас, гружённый стройматериалами. Дул тихий ветер в 1-3 балла, и стояла тёплая погода с температурой воздуха в 11°. В Тикси температура воды в 15° позволила экипажу судна даже выкупаться. По мере удаления парохода на восток температура воды падала.

18 августа в 10 час. судно миновало траверз мыса Борхая, а на следующий день 19 августа в 6 час. прошло мыс Святой Нос и вошло в пролив Лаптева. 20 августа, следуя проливом к востоку от меридиана 148°, наблюдалось много стамух, стоявших на одиннадцатиметровых (6 саж.) глубинах. В 5 час. по полученной обсервации судно находилось в широте 72°58' и долготе 148°34'. Через несколько часов небо заволокло облаками, и пошёл дождь, а к ночи нанесло туман.

21 августа «Русанов» достиг района устья Индигирки и после кратковременной стоянки на якоре для откачки воды из буксируемого кунгаса стал подходить курсом SW 70° к намеченному месту разгрузки. Дойдя до семиметровой (4 саж.) глубины, судно в полдень стало на якорь. Вскоре по румбу SW с парохода были усмотрены шедшие два катера с кунгасом, а также поставленные вешки. Однако к 14 час. накрыл густой туман, ветер с W перешёл на N, стал свежеть и разводить волнение, так что катера к «Русанову» подойти не могли.

На следующий день ветер с NNW усилился до 8 баллов и заставил в крупную до 6 баллов волну отойти на 8 миль к О, где на глубине 13 м (7 саж.) судно стало на якорь, продолжая подрабатывать машиной.

Со стихнувшим к 23 августа ветром и успокаивающейся волной «Русанов» вернулся на прежнее место к устью Индигирки. К нему вскоре

подошли лесовозы «Ванцетти» и «Искра», доставившие разгрузочные плавсредства.

На следующий день началась выгрузка груза. В полдень удалось сделать астрономическую обсервацию, установившую, что место стоянки находится в широте  $71^{\circ}41'$  и долготе  $151^{\circ}15'$ . В 16 час. подошла из Тикси моторно-парусная шхуна «Темп» и также приняла участие в разгрузочных операциях.

25, 26 и 27 августа выгрузка шла бесперебойно. 28 августа ветер зашел, развёл волнение до 7 баллов и заставил «Русанова» вновь отойти в море на глубину в 11 м (6 саж.). К вечеру шторм стал затихать, и судно вернулось на прежнее место разгрузки. Шхуна «Темп» с началом шторма, нагрузив кунгас грузом лоцпартии, поставила его на якорь, а сама ушла к проливу Лаптева для гидрографических работ.

29, 30 и 31 августа пароход продолжал разгрузку. 1 сентября вновь поднявшийся шторм с 0 силой 8 баллов со снегом и туманом заставил судно уйти на большие глубины. Лишь через четыре дня, к 5 сентября, затих этот шторм, и «Русанов», возвратившись с моря, возобновил разгрузочные операции.

Продолжительность и трудность этих операций определялись тем, что расстояние от парохода до места выгрузки груза на берег было около 35 миль. 7 сентября на помощь «Русанову» в продолжавшейся разгрузке пришла шхуна «Ленсовет» с ещё одним кунгасом, который она привела на буксире.

С 8 по 10 сентября опять пароходу пришлось выдержать шторм со снегом, туманом и волной в 5-6 баллов, не позволившим перегрузочным плавсредствам подходить к судну.

11 сентября в 4 часа «Русанов», так и не закончив полностью выгрузки привезённого груза, снялся с якоря и направился в море Лаптевых. На пути им было получено распоряжение зайти в Тикси и, сдав там остатки недовыгруженного груза, принять буровое оборудование и доставить последнее в бухту Нордвик. Из полученной во время перехода астрономической обсервации (широта  $72^{\circ}55,5'$  и долгота  $149^{\circ}55'$ ) выяснилось, что пароход снесло к NW на 5 миль. Вечером того же дня из-за уменьшившихся глубин до 7 м (4 саж.) судну пришлось до рассвета простоять на якоре при ветре OSO в 5 баллов и волнении в 4 балла.

Снявшись с якоря на рассвете следующего дня в пасмурную погоду, при снегопаде, «Русанов» двинулся вперёд и к вечеру вошёл в пролив Лаптева.

13 сентября при SO до 7 баллов со снегом и дождём пароход прошёл мыс Святой Нос, а 14 сентября в 15½ час. прибыл в Тикси, не встретив на переходе от Индигирки льда, за исключением стамух, стоявших в восточной части пролива Лаптева.

Разгрузившись в Тикси и приняв новый груз для Нордвика, а также пассажиров в Архангельск, пароход рано утром 17 сентября вышел из порта в море. Не встречая и здесь льда, судно 19 сентября в густом тумане подошло к восточному берегу о. Преображения (Встречный), а отсюда, когда туман разнесло, — к месту, указанному для выгрузки бурового оборудования.

На следующий день выгрузка была закончена, и пароход, снявшись с якоря, направился к мысу Челюскина. Туман и ветер NO-х четвертей силой в 3-4 балла сопровождали этот переход. Проходя мимо о-вов «Комсомольской Правды», был усмотрен стоявший на мели один большой айсберг, а на горизонте виднелись ещё несколько.

По-прежнему не наблюдая на пути льда, 21 сентября «Русанов» прошёл мыс Челюскина. В тот же день в 19 час. в проливе Вилькицкого пароходом, примерно, в широте 77°46' и долготе 104°03' были встречены полосы ледяного сала. Дальше на запад от мыса Вега до о. Русского судно шло блинчатым льдом с шугой. От о-вов Гейберга к мысу Неупокоева был виден расположенный там сплочённый крупномелкобитый лёд. В самом проливе Вилькицкого наблюдалось много айсбергов.

В дальнейшем пути на Диксон, куда «Русанов» прибыл 23 сентября, льда встречено не было. С Диксона судно направилось на о. Белый и затем, пройдя 27 сентября Югорский Шар, 30 сентября вернулось в Архангельск, сделав за рейс 6098 миль.

### **Плавание парохода «Рабочий»**

24 июля в 18 час. «Рабочий» под командой капитана М.П. Панфилова вышел из Архангельска для следования в Колыму. Судно имело осадку 19 фут. 6 дюйм., груза 2400 т, угля 603,7 т, балласту 500 т, питьевой воды 90 т. На палубе находились тяжеловесы около 60 т.

2 августа судно пришло на Диксон, где простояло до 11 августа, сначала бункеруясь углём, а затем в ожидании вскрытия пролива Вилькицкого.

11 августа пароход вышел в море в караване судов, следовавших за ледорезом «Литке» к проливу Вилькицкого.

15 августа утром в густом тумане среди крупнобитого льда караван прошёл мыс Челюскина. Из-за тумана судам вскоре пришлось остановиться.

16 августа, когда немного разъяснило, караван за «Литке» двинулся дальше проливом Вилькицкого в море Лаптевых. С полудня вновь туман усилился. На следующий день, имея на траверзе о-ва Петра, пароходы подошли к ледоколу «Ермак». Дальше караван пошёл под проводкой «Ермака». Шли тяжёлым льдом. После полудня, ввиду тумана, «Ермак» дал судам распоряжение остановиться. Во время следования за ледоколом «Рабочий» испытывал сильные удары о лёд, так как «Ермак» шёл во льду зигзагами.

18 августа по прояснении погоды «Ермак» околел суда, и караван тронулся дальше. Часто то одно, то другое судно застревало во льду, и «Ермаку» приходилось к нему возвращаться.

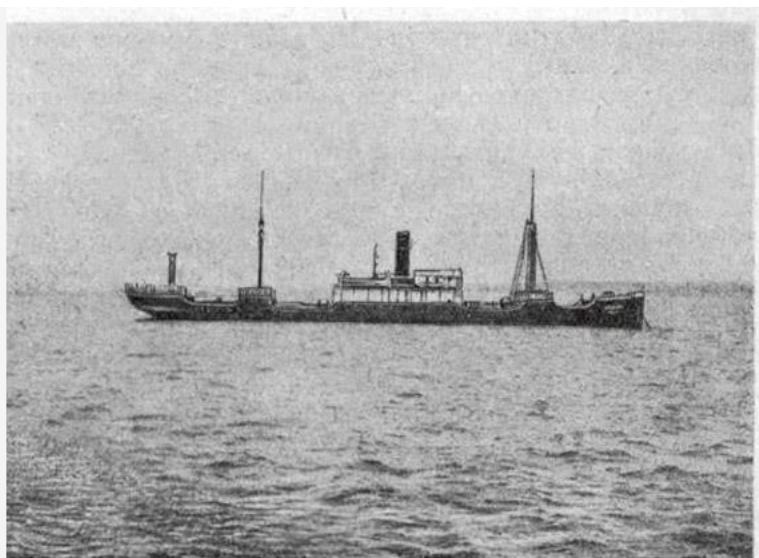


Рис. 20. Пароход «Рабочий». (Фото Я. Я. Гаккеля).

Около 11 час. «Ермак» приказал части судов остановиться. Взяв одну группу, ледокол пошёл их проводить тяжёлым льдом. К полуночи ледокол вернулся и повёл пароходы «Искра», «Ванцетти» и «Рабочий».

19 августа суда шли под проводкой «Ермака» крупнобитым торосистым льдом. Канал за ледоколом зачастую сжимался. В 6½ часов, выйдя в широте 75°54'

и долготе 116°40' восточной на чистую воду, «Рабочий» ошвартовался у «Ермака» для бункеровки.

В 15 час. того же дня пароход отошёл от борта и отправился далее без ледокола вместе с «Искрой» и «Ванцетти». Лёд уже встречался в виде отдельных льдин и плаванию сравнительно мало мешал. Стоял туман, временами сменяясь дождём.

20 и 21 августа плавание происходило по чистой воде. Течением р. Лены отмечился значительный снос к северу. Пароход прошёл в видимости о. Столбового.

22 августа открылся мыс Кигилях, и «Рабочий» вошёл в пролив Лаптева. В восточной части пролива был встречен туман. Льда не наблюдалось.

23 августа «Рабочий» вышел в Восточносибирское море. Погода резко изменилась, задул свежий ветер. В полдень вошли в мелкобитый лёд, а вскоре встретили большое поле. «Рабочий» пошёл вдоль кромки поля по направлению к берегу и вышел скоро на чистую воду. На глубинах 5-6 саж. были отмечены стамухи.

24 августа на пути к о-вам Медвежьим были встречены лишь отдельные льдины. В полдень судно подошло к о-вам Медвежьим и прошло проливом между о. Крестовским и другими островами. Пройдя группу о-вов Медвежьих, «Рабочий» взял курс прямо на бухту Амбарчик. На этом курсе вскоре встретили крупнобитый лёд.

25 августа на подходе к бухте Амбарчик льда уже в море не было. К 9½ час. «Рабочий» стал на якорь против мыса Медвежий.

До 8 сентября судно разгружалось. Выгрузке сильно мешали свежие погоды, при которых образовывалась крупная волна.

К 20 час. 8 сентября выгрузка была закончена. Осадку судно носом имело 3,1 м (10 фут.), кормой 3,6 м (11½ фут.).

9 сентября в 6½ час. «Рабочий» снялся с якоря и пошёл на запад. На пути к о-вам Медвежьим шёл снег. У островов был встречен лёд полонами. Пройдя острова до меридиана Индигирки справа по курсу, прокладываемому ближе к материку, был встречен крупнобитый лёд.

Для сохранности винта от ударов о льдины на «Рабочем» заполнили кормовой трюм водою, что дало нагрузку машине и прибавило вследствие этого скорость судну. Осадка получалась в 4,0 м (13 фут.). В тёмное время корма освещалась люстрами, что позволяло с мостика видеть подход льдин к подзору.

10 сентября после остановки из-за неисправности котла судно продолжало путь, лавируя среди крупнобитого льда, и к полудню вышло на чистую волю.

В западной части Восточносибирского моря ближе к проливу Лаптева пароход шёл чистой водой.

11 сентября «Рабочий» подошёл к проливу Лаптева. Льда не встречалось.

12 и 13 сентября судно шло морем Лаптевых. При проходе района вод, выносимых р. Леной, судно заметно выносило к северу. Астрономические наблюдения дали разницу счислимого и обсервованного места в 45 миль к северу.



14 сентября ветер засвежел, судно пришлось привести к ветру и стараться держаться ближе к Малому Таймыру. В полдень того же дня «Рабочий» вышел в пролив Вилькицкого, лавируя среди льдов, которые под влиянием ветра полосами подходили к Таймырскому полуострову.

16 сентября у мыса Челюскина «Рабочий» получил от ледокола «Ермак» распоряжение следовать на Диксон для бункеровки.

17 сентября судно пришло на Диксон, откуда 19 сентября вышло в Мурманск.

### Плавание пароходов «Ванцетти» и «Искра»

Пароходы сквозного плавания по Северному морскому пути с запада на восток «Ванцетти» под командой капитана Г.П. Бютнера, имея на борту начальника рейса С.С. Цатурова, и «Искра» под командой капитана В.Ф. Федотова вышли из Ленинградского порта 8 июля. 21 июля суда зашли в Мурманск, где догрузились и затем 25 июля, выйдя в море, направились в Югорский Шар. В Югорском Шаре суда включились во второй караван ленской операции, 29 июля вступившей в Карское море под проводкой ледокола. 2 августа караван добрался до Диксона и здесь простоял 9 суток. 11 августа колонна пароходов, в которую вошли «Ванцетти» и «Искра», вышла из Диксона, конвоируемая ледорезом «Литке».

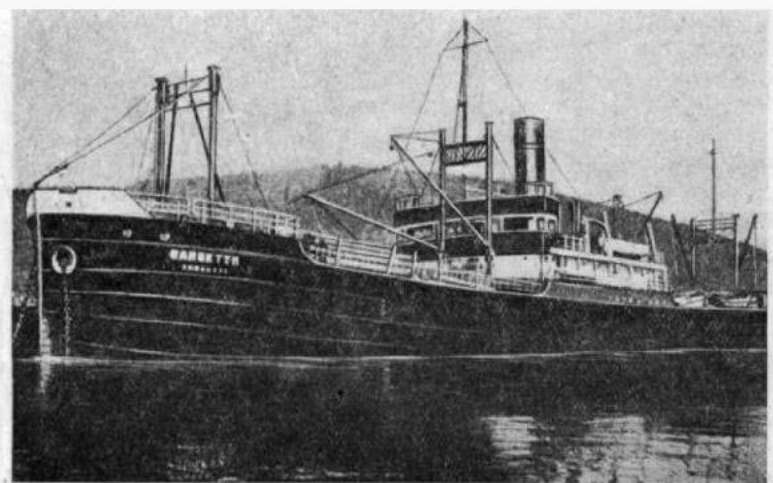


Рис. 21. Пароход «Ванцетти». (Фото Я. Я. Гаккеля.)

14 августа суда подошли в тумане среди редкого льда к проливу Вилькицкого. О-ва Гейберга оказались окружёнными припаем льда. Идя вдоль кромки припая в мелкобитом льду, караван стал отклоняться к О. За о-вами Гейберга пролив был чист от льда, и суда беспрепятственно прошли 27 миль до

широты  $77^{\circ}51'$  и долготы  $103^{\circ}40'$ . Далее был встречен мелкобитый лёд. Сгустившийся туман заставил караван остановиться и дрейфовать со льдом. На утро 15 августа туман разрядился, и суда направились на SO. В 10 милях от мыса Челюскина караван повернул на ONO, идя двух-трёхбалльным льдом. По мере движения на восток стали попадаться ледяные поля, которые приходилось пароходам обходить. В двух местах че-



рез встреченные перемычки суда должен был проводить конвоировавший караван «Литке». В восточной части пролива в полосе трёхбалльного льда суда должны были лечь из-за густого тумана в дрейф. Этим дрейфом к вечеру 15 августа караван был вынесен из пролива Вилькицкого в море Лаптевых. С прояснением суда тронулись дальше, но вскоре опять принуждены были остановиться из-за вновь накрывшего тумана. Лишь после полуночи 16 августа разъяснило окончательно, и пароходы смогли дать ход. Вскоре караван вышел в разреженный лёд, сменившийся затем чистой водой с редкими полосами отдельных льдин.

В 21 миле на NO от о. Андрея суда вновь вступили в сгустившийся лёд и из-за накрывшего тумана были вынуждены остановиться в дрейфе. Когда караван снова получил возможность продвигаться вперёд, «Литке» повёл его к о-вам Петра на соединение с ледоколом «Ермак». После полуночи 17 августа встреча с ледоколом состоялась, и «Ермак» взял караван под свою проводку. Вступив в сплочённые льды до 7 баллов, караван стал продвигаться вперёд очень медленно, так как часто приходилось поджидать отстававшие пароходы конца колонны. Средняя ходовая скорость продвижения в этом районе во льдах каравана составила 2,2 узла. В широте  $76^{\circ}22'$  и долготе  $115^{\circ}50'$  из-за сильно сгустившегося тумана суда были принуждены лечь в дрейф. Во время этой остановки многочисленные проталины на льду покрылись ниласом.

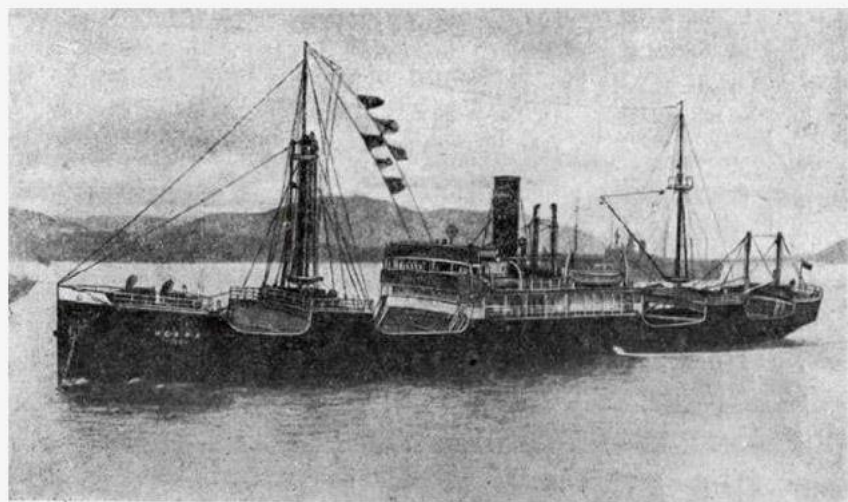


Рис. 22. Пароход «Искра». (Фото Денисова.)

После тридцатичасового дрейфа «Ермак», ходивший на разведку, повёл караван на SO крупномелким льдом в 7 баллов. Однако громоздкость каравана в 6 судов заставила вскоре разбить его на две группы и проводить их последовательно. «Ван-

цетти», «Искра» и «Рабочий» составили вторую группу, которая оставалась в дрейфе, в то время пока ледокол повёл вперёд остальные суда.

В этом дрейфе, продолжавшемся  $14\frac{1}{2}$  час., была обнаружена течь в шве левой скулы парохода «Искра» и в форпике «Рабочего», образовавшаяся от ударов о тяжёлые льды при проводке. Следует отметить, что повреждения в форпике обнаружились также и у парохода «Сталин».

После полуночи на 19 августа возвратившийся «Ермак» повёл на OSO вторую группу пароходов. По мере движения к востоку льды постепенно становились менее тяжёлыми. Наконец, в 16 милях от места окончания последнего дрейфа ледакол в широте  $75^{\circ}05'$  и долготе  $117^{\circ}01'$  вывел «Ванцетти», «Искру» и «Рабочего» за кромку льдов на открытую воду.

Дальнейший поход по направлению на пролив Лаптева, совершённый указанными тремя лесовозами «Ванцетти», «Искрой» и «Рабочим» с 19 по 21 августа, прошёл по чистому ото льда морю. Исключением явилась узкая (шириною менее 2 миль) полоса редкого в 1 балл мелкобитого льда, встреченная в 25 милях от Лены в широте  $73^{\circ}40'$  и долготе  $128^{\circ}50'$ , имевшая простирание NNO-SSW. Точно так же при проходе мимо о. Столбового, в 38 милях на SW от него, наблюдались в море отдельные льдины.

В пролив Лаптева все три парохода вошли 22 августа и проследовали им по чистой воде в Восточносибирское море. Здесь в широте  $72^{\circ}58'$  и долготе  $146^{\circ}35'$  в 16 час. 22 августа суда встретили несколько льдин и одну стамуху.

На меридиане  $147^{\circ}15'$  пароход «Рабочий» отделился от остальных судов и, имея назначение идти к устью Колымы, взял направление на о-ва Медвежьи. Со своей стороны «Ванцетти» и «Искра» повернули к устью р. Индигирки на соединение со стоявшим там «Русановым». На этом переходе льдов встречено не было. Около 17 час. 23 августа суда подошли к «Русанову», который из-за непогоды ещё не смог приступить к выгрузке.

Сдав «Русанову» привезённые разгрузочные плавсредства и горючее для индигирской экспедиции, «Ванцетти» и «Искра» около полуночи тех же суток снялись с якоря и направились в свой дальнейший путь на восток.

На походе к о-вам Медвежьим кое-где наблюдались лишь единичные льдины и стамухи и в 25 милях на NW от о. Крестовского было небольшое скопление мелкобитого льда. Также редкий, не препятствующий плаванию лёд пароходы встретили идя вдоль северных берегов о-вов Медвежьих. Следует указать, что проливы между островами были совершенно чисты.

Небольшое затруднение для прохода лесовозы встретили в 16 милях на NOtO от о. Четырёхстолбового в виде льда, сгущённого до 4 баллов.

В своём дальнейшем пути к проливу Лонга и далее этим проливом пароходы преимущественно шли льдом, местами сплочённым до 6 баллов.

У мыса Отто Шмидта «Ванцетти» и «Искра» встретились с «Красным» и судами Колымского рейса.

31 августа суда прошли Берингов пролив. Далее пароходы были направлены с транспортными заданиями в устье р. Анадырь и, наконец, 8 октября прибыли во Владивосток, успешно завершив первый сквозной проход грузовых судов Северным морским путём с запада на восток.

### **Плавание пароходов «Анадырь» и «Сталинград»**

Проведение сквозного рейса Северным морским путём с востока на запад в эту навигацию было возложено на пароходы «Анадырь» и «Сталинград». Оба судна однотипны и принадлежат к серии «северняков», построенных Балтийским заводом в Ленинграде в 1931-1932 гг. Грузоподъёмность судов 2630 т, при водоизмещении в полном грузу 6110 т, длина 96,5 м, ширина 14,0 м. Суда имеют по одной машине в 1500 сил, дающей скорость в 10,5 узлов.

Из Владивостока, закончив приёмки грузов, «Анадырь» (под командой капитана П.Г. Миловзорова) вышел 23 июня, а «Сталинград» (под командой капитана А.П. Мелехова) 23 июня. Берингов пролив был пройден судами отдельно — «Анадырем» 11 июля, «Сталинградом» на следующий день, т.е. 12 июля.

Вскоре суда вошли в лёд и среди последнего стали пробираться на запад. Ледовые условия данного года, однако, были таковы, что оба парохода проследовали через ледовый покров Чукотского моря и восточную часть Восточносибирского без помощи назначенного для проводки ледокола «Красин».

У мыса Большого Баранова пароходы вышли на чистую воду и 19 июля стали на якорь у мыса Медвежьего. Разгрузка судов на Колымском рейде заняла около 10 дней. Наконец, к полуночи на 29 июля она была закончена, и на рассвете один за другим пароходы снялись с якорей и направились продолжать свой путь. Вскоре по выходе суда вошли в разреженный лёд и шли им без особого труда при хорошей видимости и слабом S-м и SW-м ветре до Медвежьих островов. Проливы между островами оказались свободными ото льда, и суда в этом районе смогли идти полным ходом. За северной оконечностью о. Крестовского суда

накрыл густой туман, который заставил убавить ход, так как начал встречаться мелко-крупнобитый лёд. К вечеру ветер перешёл на NO и усилился до 5-6 баллов, временами нанося туман.

На следующий день 30 июля около 14-15 час. суда упёрлись в кромку сплочённого годовалого льда, в который были вкраплены отдельные многолетние поля. Идя вдоль этой ледяной кромки, пароходы стали спускаться к S, где на малых глубинах располагался более разреженный лёд. В 16 час. пароходы сблизились друг с другом и дальнейший путь стали идти совместно один в кильватер другому. Устье р. Индигирки было пройдено, примерно, в 22 милях от берега. За Индигиркой суда вышли на малые глубины в 7-8 м, которые заставили повернуть мористее, хотя лёд там был значительно гуще, и в нём приходилось идти переменными ходами и разными курсами.

На утро 31 июля лавировка осложнилась появившимся густым туманом и снегопадом. В 6½ час. на «Сталинграде» был выбран имевшийся у парохода специальный укороченный для плавания во льду лаг. Такой лаг пускался в струе парохода, будучи выверен сначала при ходе чистой водой. Оказалось, что, несмотря на особое внимание, уделяемое сохранности этого лага, частое его выбирание в более сплочённых льдах и т.п., одно перо всё же было поломано. Следует отметить, что на пароходе были вообще применены все способы для наиболее точной прокладки. Суда шли в кильватер, причём головное судно менялось для отдыха ведущего капитана, находившегося всё время на мостике, в то время как на пароходе, идущем сзади, стоял вахтенный помощник.

Около 16 час., примерно, в широте 72°52' и долготе 146°54' суда вошли в восьмибалльный лёд и вскоре принуждены были остановиться. После состоявшихся переговоров «Сталинград» осторожно направился под берег в поисках более лёгкого льда. Дойдя, однако, до глубины 6,1 м (3 саж. 2 фут.), «Сталинград» должен был повернуть обратно. На глубинах 7,3 м (4 саж.) пароходы стали форсировать лёд, который был в общем сильно подтаявшим одногодовалым лишь с включёнными отдельными тяжёлыми льдинами. При этом форсировании льда особо трудная работа выпала на шедшего головным «Сталинграда». Наконец, судам удалось выйти сначала в мелкобитый лёд, а затем на чистую воду, закончив проход этой трудной ледовой зоны общим протяжением около 60 миль. За кромкой льда суда легли на курс N, проложенный по девятиметровой (5 саж.) глубине. Пройдя некоторое время в счислимой широте 72°57' и долготе 155°27', внезапно обнаружили глубину 6,4 м (20

фут.), которая заставила пароходы остановиться. Обследовав тщательным промером обнаруженную банку, суда её обошли по курсу сначала NO, а затем N.

1 августа к 4 час. бывший до того весьма разреженным лёд сгустился, зато стоявший туман временами проносило. В 6 час. был открыт берег в районе мыса Шалаурова, к которому суда подошли через 1½ часа, войдя, таким образом, в пролив Лаптева. У рации мыса Шалаурова «Анадырь» стал на якорь — принять на борт заболевшего сотрудника станции, а «Сталинград», не задерживаясь, проследовал дальше. После двенадцатичасовой стоянки у рации вышел и «Анадырь» в дальнейший путь.

«Сталинград» по выходе в полдень в море Лаптевых стал встречать отдельные крупные поля годовалого льда, к меридиану в 138°47' сплотившиеся. Наконец, около полуночи на 2 августа пароход на меридиане 131°42' вышел на чистую воду. У мыса Борхая «Сталинград» встретил только два ледяных поля, которые пришлось обойти. В 9 час. открылся о. Мостах с установленным на нём новым знаком. Наконец, в 13 час. судно, зайдя за о. Бруснева, стало на якорь в бухте Тикси.

«Анадырь» от рации мыса Шалаурова отошёл в 18 час. 1 августа. Стоявший в проливе Лаптева штиль к полуночи, когда пароход вышел в море Лаптевых, сменился WNW силою в 4 балла, который в дальнейшем перешёл на NW. Пройдя траверз мыса Святой Нос, пароход встретил мелкобитый разреженный лёд, сплывающийся по мере движения парохода к западу. Через 4½ часа перехода судна морем встреченные по курсу ледяные поля заставили «Анадырь» спуститься к S. Видимость была плохая, большую часть времени стоял туман, лишь ненадолго расходившийся. Около полудня 2 августа пароход недалеко от мыса Борхая вышел за кромку мелкобитого льда и направился чистой водой к Тикси. По выходе из льдов туманная со снежными шквалами погода сменилась на ясную с SO-м ветром в 4-5 баллов. Обогнув мыс Мостах, «Анадырь» вошёл в бухту Тикси и в 23 часа стал на якорь рядом со «Сталинградом».

Оба парохода простояли в Тикси, разгружаясь и принимая уголь, около 12 суток. Наконец, 14 августа около 18 час. «Анадырь» и «Сталинград», закончив все грузовые операции в Тикси, снялись с якоря и вышли в море.

В 11 час. следующего дня пароходы разошлись в расстоянии 5 миль с ледокольным пароходом «Русанов», направлявшимся в Индигирку. Вскоре в 14 час. суда встретили караван, состоявший из «Крестьянина»,

«Молотова», «Сакко» и «Томского». Плавание проходило при хорошей видимости и слабых S-м и SO-м ветрах.

16 августа в 8 час. обсервация на «Сталинграде» определила место судна в широте  $75^{\circ}58'$  и долготе  $119^{\circ}52'$ . Ветер тем временем перешёл на O и принёс густой туман, накрывший корабли.

После полудня, начиная с широты  $76^{\circ}17'$  и долготы  $116^{\circ}42'$ , суда стали встречать рассеянный мелкий лёд, который заставил, однако, на «Сталинграде» выбрать лаг. Вскоре пароходы вошли в мелкобитый лёд, сплотившийся до 7 баллов, в котором движение вперёд пошло малыми ходами. Погода стояла ясная с ветром от SW в 4 балла. Согласно полученному распоряжению от начальника операций с «Ермака» корабли «Анадырь» и «Сталинград» вошли в лёд на расстоянии от кромки в 1 милю и легли в дрейф в широте  $76^{\circ}18'$  и долготе  $116^{\circ}40'$ , ожидая подхода ледокола. Во время дрейфа судов по большей части стоял туман. «Анадырь» для определения скорости и направления дрейфа время от времени отдавал якорь. По этим остановкам определился характер дрейфа — он шёл в основном на NO, сохраняя все особенности приливотливного характера движения вод.

18 августа продолжал стоять туман, а ночью температура воздуха упала до  $0^{\circ}$ . Вода среди окружавших судно льдин покрылась тонкой коркой льда.

19 августа в полдень суда по астрономическому определению «Сталинграда» находились в широте  $76^{\circ}26'$  и долготе  $115^{\circ}30'$ , т.е. снос их оказался, примерно, по румбу WNW в 18 миль, при расхождении в 9 миль со счислимым местом, выведенным из замеров скорости и направления дрейфа по лоту.

Вскоре пароходы, стоявшие в накрывшем их густом тумане, услышали отдалённые гудки подходившего ледокола. Для усиления ответных звуковых сигналов на «Анадыре» произвели ряд взрывов аммонала.

Около 20 час. «Ермак» подошёл к пароходам и, взяв их под свою проводку, направился через крупно-мелкобитый лёд в 6-7 баллов, примерно, по румбу NW.

Утром 20 августа караван вышел на чистую воду и в 8 милях от о-вов Петра остановился на глубине 18 м (10 саж.). К ледоколу с обоих бортов ошвартовались «Анадырь» и «Сталинград» и приступили к перегрузке на него угля, а затем снабжению пресной водой. В 17 час. к стоявшим

судам подошёл ледорез «Литке», ошвартовался у борта «Анадырь» и также приступил к бункеровке.

На следующий день при задувшем сильном NW и значительной зыби бункеровка осложнилась. К тому же крупные льдины стали наваливать на канат «Ермака», так что ледоколу часто требовалось подрабатывать машиной. Дважды лопались швартовы, прерывая тем погрузку. 21 августа в 14 час., закончив бункеровку ледоколов, «Анадырь» и «Сталинград» направились к мысу Челюскина. Дул NW силой в 5-6 баллов со снегопадом и туманом, заставлявшим идти с осторожностью, непрерывно бросая лот. На переходе от о-вов Петра до о-вов «Комсомольской Правды» на «Сталинграде» был замечен значительный снос по направлению к материковому берегу. С 21 часа стали попадаться на пути отдельные льдины — предвестницы встреченных далее полей годовалого льда с вкраплёнными в него многолетними льдинами. Переход в этом районе оказался для судов весьма нелёгким, так как идти приходилось в тумане, при снегопаде и ненадёжной работе компаса, большими глубинами, по которым ориентироваться не представлялось возможности. В полночь «Сталинград», следовавший отдельно от «Анадыря», подошёл к северному острову группы «Комсомольской Правды», от которого отвернул на N и затем постепенно стал склоняться к NW с расчётом пройти мыс Челюскина в 3-5 милях. Встреченные, однако, в этом направлении ледяные поля пришлось обходить, постепенно уклоняясь от намеченного направления к N. Это являлось полезным, учитывая дувший ветер до 7 баллов северных направлений, при котором оказаться между берегом и льдом было для судна рискованным.

На утро 22 августа туман внезапно исчез, оставаясь на юге сгущённым наподобие стены. Перед «Сталинградом» справа по носу открылся остров, как затем выяснилось, о. Старокадомского, слева — высокий берег Северной Земли. Под берегом о. Большевик располагалась чистая вода, и к ней направился пароход. Пройдя вдоль Большевика около 9 миль, обнаружили, что видимое пространство пролива Вилькицкого загромождено льдами, лишь под берегом имелась узкая полоса воды, в дальнейшем исчезающая. Ввиду такой ледовой обстановки судну пришлось повернуть и лечь на обратный курс. С 8 час. пароход стал делать попытки пробраться на S в направлении к мысу Челюскина. Однако встреченные большие ледяные поля при накрывшем опять тумане заставляли судно уклониться то к O, то к W, и оно мало приближалось к

цели. Наконец, в 13 час., убедившись в невозможности пробиться самостоятельно под материковый берег, пароход, примерно, в широте  $77^{\circ}48'$  и долготе  $104^{\circ}37'$ , выйдя назад из льда, лёг в дрейф и сообщил о положении находившемуся не遠далеке ледорезу «Литке».

Около 19 час. «Литке» в тумане подошёл к пароходу, ориентируясь подаваемыми гудками, и быстро вывел «Сталинград» на чистую воду. В 21½ час пароход расстался с ледорезом и направился чистой водой на запад от мыса Челюскина, где на якоре стоял пароход «Куйбышев».

«Анадырь» тем временем, подойдя утром 22 августа к мысу Челюскина, приняв на борт зимовщиков станции, к вечеру того же дня двинулся дальше на запад.

На переходе от мыса Челюскина к мысу Вега как на «Анадыре», так и на «Сталинграде» отмечалась весьма плохая работа компасов. Так, на «Сталинграде» путевой компас с главным расходились между собой на  $50-60^{\circ}$ .

Поэтому пароходу пришлось здесь идти, ориентируясь преимущественно по лоту. У о. Гансена компасы опять стали работать нормально.

24 августа к вечеру суда без особых затруднений в пути достигли Диксона. Отсюда суда проследовали в Игарку, приняли там груз леса и, выйдя вновь в море, прошли Югорский Шар — «Анадырь» 8 сентября, а «Сталинград» 11 сентября.

В Мурманск «Анадырь» прибыл 11 сентября, а «Сталинград» 15 сентября, закончив свой грузовой сквозной рейс Севморпутём с востока на запад.

### **Плавание моторно-парусного судна «Смольный»**

31 июля «Смольный» (под командой капитана Хохлина) вышел из Архангельска, приняв на борт 75 т груза Анабарской экспедиции Арктического института и 10 человек её сотрудников. Судно это длиною 30,4 м, шириной 6,9 м, при осадке в грузу 3,8 м.

4 августа судно прошло Югорский Шар и направилось Карским морем к Диксону, куда прибыло 9 августа, пройдя на пути несколько полос льда. Выйдя из Диксона 10 августа, шхуна 13 августа вошла во льды и следовала среди них. Мыс Челюскина был пройден 16 августа. Дальнейший путь судна проходил вдоль берега Таймырского полуострова. Часто накрывал туман. В 18 час. 19 августа «Смольный» вышел из льдов и больше их в эту навигацию не встретил. 20 августа судно подошло к



станции Нордвик. В тот же день сюда пришёл пароход «Десна», с которого «Смольный» стал догружать грузы для Анабары. 23 августа приёмка груза была окончена, и шхуна, взяв на буксир кунгас, направилась в Анабарскую губу. С помощью производящего промер катера судно пробралось к мысу Харго и приступило к выгрузке. Закончив последнюю в 2 часа, 26 августа шхуна при пасмурной погоде снялась с якоря и в тот же день вернулась в Нордвик. Здесь 27 августа на борт был принят полный груз, состоявший из продовольствия и строительных материалов, и «Смольный» направился в залив Сандаска Хатангской губы. Прибыв к месту назначения 5 августа, судно стало на якорь на глубине 5 м и начало разгрузку.

Закончив последнюю, судно вернулось к Нордвикской станции, причём на обратном пути оно при осадке 3,8 м задело кормой за грунт, что в дальнейшем, видимо, послужило причиной потери его руля.

Вечером 6 сентября шхуна снова, взяв груз, пошла в Анабарскую губу к мысу Харго, где выгрузилась и затем возвратилась в Нордвик. Отсюда «Смольным» был сделан ещё один грузовой рейс в Хатангскую губу в тот же залив Сандаска, причём на буксире шхуны шли два катера, моторный кунгас, карбас и 4 шлюпки. Вернувшись в Нордвик, «Смольный» принял груз снова для Анабары, но выйдя 17 сентября из бухты при О-м семибалльном ветре, потерял в море руль. Отдав якорь, на судне приспособили плавучий руль, после чего оно вернулось в Нордвик.

21 сентября, установив временный руль, «Смольный» снялся с якоря и пошёл к Тикси. 24 сентября судно встретилось с вышедшим ему на помощь «Ленинградсоветом». Последний взял «Смольного» на буксир и привёл 26 сентября в Тикси, где оба судна стали на зимовку.

### **Плавание моторно-парусного судна «Ленинградсовет»**

25 июля «Ленинградсовет» под командой капитана Михеева вышел из Архангельска, имея на борту груз для вновь устанавливаемой полярной станции на о. Котельном.

30 июля судно прошло Югорский Шар, а на следующий день в Карском море вошло во льды. Придя 2 августа на Диксон, «Ленинградсовет» в дальнейший путь направился 8 августа. Туман и тяжёлые льды сопровождали переход судна к проливу Вилькицкого, который был достигнут к 15 августа. На следующий день «Ленинградсовет» в тумане присоединился к каравану, который проводил ледорез «Литке».

В полдень 16 августа стал встречаться мелкобитый лёд в 3-4 балла, заставивший судно идти переменными ходами и курсами. 17 августа ночью судно прошло траверз о. Андрея, а затем о-вов Петра, в редком мелкобитом льду. Около полудня караван, в котором шёл «Ленинградсовет», встретил ледокол «Ермак» с пароходами «Рабочий» и «Сталин». Дальнейшую проводку через льды, которые сплотились до 8 баллов, стал производить «Ермак». Вскоре накрыл туман, и «Ленинградсовету» пришлось вновь идти переменными ходами и курсами.

Наконец, 18 августа в 15 час. «Ермак» вывел суда за кромку на чистую воду, и «Ленинградсовет» лёг на курс по направлению к о. Котельному. 19 и 20 августа судно шло свободным ото льда морем при крупной волне, NNO-м ветре в 7-8 баллов и временами накрывавшем тумане. В 13½ час. 20 августа «Ленинградсовет» прошёл траверз северной оконечности о. Бельковского, откуда были усмотрены берега Котельного. В 18 час. судно стало на якорь в 0,5 мили от берега на глубине в 7 м у намеченного места для полярной станции и тотчас приступило к выгрузке. Открытый берег для NO, N, W, SW-х ветров замедлил выгрузку до 25 августа, так как судну неоднократно приходилось приостанавливать её из-за волны и уходить дальше от берега на глубину. Погода стояла ветреная, временами шёл дождь со снегом. 25 августа судно, закончив операцию, направилось в бухте Тикси, куда прибыло в 10 час. 27 августа.

Из Тикси «Ленинградсовет», пополнив запас горючего, вышел 29 августа к устью Индигирки, имея на буксире сорокатонный кунгас, предназначенный для разгрузки «Русанова». Кунгас сильно замедлил движение судна, вследствие частых обрывов буксира и необходимости отстаиваться в ожидании уменьшения волны и ветра. В Восточно-Сибирском море 6 сентября около полудня был встречен редкий лёд, а около 21 часа слева от курса усмотрены огни «Русанова».

В 23 часа судно стало у борта парохода и приступило к приёмке с него груза. На следующий день, приняв 97 т, «Ленинградсовет» пошёл к берегу и в 19 час., отдав якорь на глубине 5,5 м, начал выгрузку с помощью кунгаса. Место стоянки судна по обсервации лежало в широте 71°37' и долготе 150°49' восточной. К вечеру 16 сентября выгрузка кунгасом была закончена, и «Ленинградсовет» направился обратно в бухту Тикси, куда вошёл в 8 час. 20 сентября.

Утром следующего дня «Ленинградсовет» был отправлен в море на помощь потерявшему руль «Смольному», с которым встретился 22 сентября, увидав его огни. Взяв «Смольного» на буксир, судно повернуло в

Тикси. 24 сентября у «Смольного» сорвало поставленный временный руль. Наконец, 26 сентября оба корабля прибыли в Тикси, где «Ленинградсовет» стал на зимовку.

### **Плавание моторно-парусных судов «Темп» и «Прончищев» и теплохода «Первая пятилетка»**

Из судов, приписанных к Усть-Ленскому порту, «Темп», «Прончищев» и «Первая пятилетка» сделали в эту навигацию несколько морских рейсов.

Шхуна «Темп» (под командой капитана С.К. Эрманбрика) была передана в гидрографическую экспедицию на Новосибирские острова (под начальством А.А. Брауна). Судно должно было провести промерные работы в проливе Лаптева и доставить в устье Индигирки лоцмейстерство, а также оказать помощь при разгрузке «Русанова».

18 августа в полдень «Темп», определив девиацию, вышел с места своей зимовки из бухты Тикси. На следующий день был пройден мыс Борхая, а в 16½ час. 22 августа судно стало на якорь у станции на мысе Шалаурова. В 20 час. того же дня шхуна пошла дальше к устью Индигирки. 24 августа в 15 час. «Темп» подошёл к Индигирке и стал на якорь вне видимости берегов на глубине 8,5 м недалеко от «Русанова».

Во время выгрузки 27 августа ветер от SO засвежел до 5 баллов, судно начало дрейфовать и ему пришлось отдать второй якорь. На следующий день ветер отошёл к OSO и усилился до 8-9 баллов. Шхуна снова начала дрейфовать на WNW. Тогда были выбраны якоря и судно направилось к «Русанову», однако последний снялся и ушёл в море. Оставив на якоре, сделанном из камней и грузовой сетки, разгрузочный кунгас, «Темп» направился в пролив Лаптева для гидрографических работ. Отсюда 11 августа шхуна вернулась в Тикси, сделав за рейс, включая промерные работы в проливе Лаптева, всего 1277 миль. Следующий рейс «Темп» совершил на о. Котельный для доставки разобранного дома и радиооборудования вновь строящейся полярной станции.

18 сентября судно вышло в море. 20 сентября шхуна достигла места, выбранного для постройки станции, на NO-й оконечности о. Котельного и стала на якорь в 3 кабельтовых от берега (в счислимой широте 76°04' и долготе 138°08' восточной). На этом переходе льда, видимо, встречено не было. Погода стояла благоприятная, временами дул попутный ветер силою 4-5 баллов. От входа в пролив Заря до якорной стоянки судно шло

в тумане. Густой туман продолжал держаться в течение всей выгрузки, которая производилась привезённым на борту «Темпа» пятитонным кунгасом, буксируемым судовым катером. Для ориентировки в тумане на берегу раскладывались костры из плавника. Днём следующего дня выгрузка была закончена и шхуна вечером 21 сентября отправилась в обратный путь. На переходе к Тикси судно временами встречало туман и снежные заряды. Утром 23 сентября шхуна вошла в Тикси и стала на якорь в заливе Булункан, сделав за этот рейс 652 мили. Как на пути вперёд, так и на обратном на «Темпе» отмечалось плохое действие компаса на участке Тикси — о. Столбовой.

Теплоход «Первая пятилетка» 21 августа вышел в море, направляясь на о. Большой Ляховский, имея на буксире баржу (с грузоподъёмностью в 180-200 т). Судно произвело выгрузку на п-ове Кигилях и у мыса Шалаурова. 27 августа суда, выполнив задание, вернулись в Тикси.

Затем, 1 сентября «Пятилетка» сделала рейс в р. Омолой с баржой (грузоподъёмностью в 500 т) на буксире и выгрузила там 375 т груза. 3 сентября суда вернулись из рейса в порт.

Шхуна «Прончищев» с 1934 на 1935 г. зимовала в низовьях р. Омолой. После вскрытия реки и очищения моря ото льда судно прошло в бухту Тикси и, приняв там груз для Янского района, сделало рейс опять в р. Омолой. Возвратившись из этого рейса в Тикси, «Прончищев» получил задание сменить зимовщиков раций на мысе Шалаурова и Кигилях, а также забросить груз для промысловоохотничьей станции.

Вследствие ожидания новой смены зимовщиков, прибывших на самолётах, судно смогло выйти в море лишь 15 сентября. В полдень того же дня «Прончищев» (под командой капитана Автономова) прошёл мыс Борхая и взял курс на пролив Лаптева. Судно имело, осадку носом 2,1 м, кормой 3,0 м. Стояла пасмурная погода при ветре в 2-3 балла. Вскоре ветер, перейдя на NW, усилился до 5-6 баллов и развёл волну, сообщавшую шхуне сильную качку, доходившую до 30-35° на борт. Утром 16 сентября с судна открыли мыс Святой Нос, а затем возвышенность Кигилях. В 20 час. того же дня «Прончищев» подошёл к мысу Шалаурова, стал на якорь у рация, на глубине 4,5 м и приступил к выгрузке. Последней операции, выполняемой на кунгасе станции, сильно мешала прибойная волна. 17 сентября в 14½ час. выгрузка была закончена, и через полчаса шхуна, снявшись с якоря, уже шла в густом тумане по направлению к п-ову Кигилях. Не доходя до последнего вследствие тумана, судно стало на якорь. На следующий день 18 сентября, когда разъяснило,

шхуна подошла к Кигилях и в 2 милях от берега на глубине 4,5 м отдала якорь. Высадиться на берег и производить выгрузку, однако, не позволила прибойная волна. Тем временем SW-й ветер усилился до 5-6 баллов и заставил «Прончищева» уйти под защиту мыса Святой Нос. Затем ветер перешёл на W и достиг силы 6-7 баллов. Судно стало испытывать качку до 50° на борт и должно было уходить на восток. После полуночи 19 сентября ветер перешёл на NW и стих. В 7 час. «Прончищев» стал на якорь у рации мыса Шалаурова, принял на борт разгрузочную плоскодонную лодку и к вечеру снова пошёл к Кигилях. Температура воздуха в это время упала до -1°.

20 сентября утром шхуна подошла к рации Кигилях и, став в 1-1¼ милях от берега на глубине 3,8 м, стала производить выгрузку, которую закончила к 9 час., после чего снялась с якоря и легла на курс к мысу Борхая.

21 сентября рано утром задул опять SW-й ветер силою в 5-6 баллов, развивший волну, которая дала судну качку до 50° на борт. Одновременно остановился мотор, вследствие лопнувшего нефтепровода. Вышла из строя и радиостанция. Были поставлены паруса, и капитан решил укрыться от шторма в губе Ванькиной. Однако, так как не было уверенности в своём счислимом месте и правильности очертаний губы на карте, заход в Ванькину губу не был осуществлён. Тем временем ветер отошёл к NW и стих, дав возможность судну лечь на нужный курс. В просветы среди облаков удалось получить астрономическое определение. Обсервованное место оказалось в 34 милях на SO 28 от счислимого. Затем были с судна усмотрены берега полуострова Борхая, обойдя который шхуна вскоре открыла огонь маяка на о. Мостах и далее вошла в Тикси, где стала на якорь в заливе Булункан, закончив навигацию.

### **Плавание речных пароходов «Ламут», «Ороч», «Эвенк», «Самородок» с баржами и парохода «Ленин»**

Также как и в предыдущие годы, в данную навигацию состоялся перегон морем в Колыму построенных на р. Лене на этот раз 4 речных пароходов с 2 железными и 4 деревянными баржами. Для морского похода котлы и машины пароходов получили добавочные крепления фундамента. Бортовые иллюминаторы в форпиках, ахтерпиках и котельном отделении были сняты, а отверстия заглушены. На остальных иллюминаторах вместо стёкол были поставлены металлические заглушки на

резиновой прокладке. Обшивка у форштевней судов защищалась от ударов о льдины подвесными щитами из листового железа. Все пароходы были оборудованы приёмочными и отправительными радиостанциями, навигационными инструментами и пр. На случай вынужденной зимовки экспедиция имела годовой запас продовольствия, меховую одежду и необходимое для зимовки снаряжение. При постройке все суда получили добавочные крепления на якорном, рулевом и буксирном устройствах. Баржи также были тщательно оснащены для полярного плавания и в целях обеспечения непотопляемости загружены лесом.

13 августа караван речных пароходов в составе «Ороч» (под командой начальника экспедиции капитана А.П. Бочек), «Ламут» (под командой капитана П.П. Караянова), «Эвенк» и «Самородок» с 6 баржами пришли в Тикси. Вскоре в порт прибыл из Колымы пароход «Ленин» (под командой капитана А. Миронова) для сопровождения речных пароходов в их переходе морем.

Закончив приёмку угля, груза и продовольствия, экспедиция 16 августа вышла из Тикси в море. Способ проводки речных судов был выбран тот же, что и в 1933 и 1934 гг., дважды практиковавшийся П.Г. Милловзоровым. Именно — все суда по выходе за о. Бруснева соединились буксирами в общую колонну, в голове которой шёл «Ленин». Длина всей колонны судов, состоящей из 11 единиц, превысила 2 км.

В море Лаптевых стояла солнечная погода с отличной видимостью и тёплыми южными ветрами. Суда шли здесь со средней скоростью в 5 миль. В Восточно-Сибирском море погода испортилась и появился туман. 20 августа туман сгустился, но море было чистым ото льда.

21 августа, когда караван прошёл траверз р. Индигирки, ветер северных румбов усилился до 7 баллов, и суда начали испытывать качку. Некоторые каюты были залиты водой, но работа машин буксирных и рулевых устройств не вызывала опасений, и это первое испытание в море речные суда выдержали.

На следующий день на траверзе р. Большой Куропаточьей усилившийся северный шторм заставил караван отказаться от дальнейшего движения, так как его начало дрейфовать к берегу. Выйдя на четырёхметровые глубины, суда стали на якорь. Вскоре северный ветер пригнал крупнобитый лёд. Нажимавшие на суда льдины пришлось отталкивать шестью, оберегая корпус. Всё же «Ороч» получил в левой носовой части вмятину от напора льдины. Шторм достиг 8 баллов, и якоря с трудом удерживали суда.

На следующий день 23 августа, несмотря на сильную зыбь, караван тронулся дальше. Суда экспедиции теперь шли отдельными звеньями, направляясь к бухте Амбарчик. Наконец, шторм начал стихать, и у Медвежьих островов корабли опять соединились в одну колонну. Идя вдоль кромки тяжёлого льда при ясной погоде, караван достиг бухты Амбарчик, а затем, немедленно вступив в эксплуатацию, начал перевозку колымских грузов.

## **ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ, ПО КОТОРЫМ СОСТАВЛЕНЫ ОПИСАНИЯ ПЛАВАНИЙ СУДОВ В МОРЕ ЛАПТЕВЫХ И В ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОГО МОРЯ**

Абрамович С.И. — Полярная зона ЯАССР. Материалы к лоции моря Лаптевых и Восточносибирского полярного моря 1932 — 1933 гг.

Амундсен Роальд. — На корабле «Мод». Госиздат, 1924

Арбенев Н. — В Северном Ледовитом океане. СПб., Тип. Морск. минист., 1913.

Астрова М.С. — Отчёт гидрографо-гидрологической группы ледокольного парохода «Русанов» в навигацию 1935 г.

Березин В. и Жуков С. — По Ледовитому океану на речном пароходе. Поход «Ленина» на Колыму. Изд. ЦС Освода, М., 1933.

Березкин Вс. — Поход «Литке» в 1934 г. Морской сборник №12, 1934.

Визе В.Ю. — Рейс ледокольного парохода «Сибиряков» к мысу Челюскина в 1933 г. «Бюлл. Аркт. инст.», №9-10, 1933.

Визе В.Ю. — Судовые наблюдения над состоянием льдов в полярных морях в навигацию 1933 г. «Труды Аркт. инст.», т. XX, Л., 1935.

Визе В.Ю. — Экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г. «Труды Аркт. инст.», т. X, Л., 1933.

Врангель Ф. — Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершённые в 1820, 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. СПб., 1841.

Выписка из судового журнала № 2/538, 3/539 и 4/540 ледокола «Красин» 1933 г.

Гаккель Я.Я. и Хмызников П.К. — Научные результаты гидрографо-гидрологических работ экспедиции на «Челюскине». (Фонды Главсевморпути.)

Гаккель Я.Я. — Предварительный отчёт о работах, проведённых на пароходе «Ванцетти» во время плавания из Мурманска во Владивосток в 1935 г.

Гаккель Я.Я. — Состояние льдов в восточной части Карского моря в проливе Вилькицкого, море Лаптевых и морях Восточносибирском и Чукотском по наблюдениям с парохода «Ванцетти».

Де-Лонг. — Плавание «Жаннеты». Пол. библиот. Главсевморпути, 1936.

Евгенов Н.И. Плавание шхуны «Полярная Звезда» из устья р. Колымы в устье р. Лены и некоторые возможные из него выводы.

Жуков В.К., капитан. — Вахтенный журнал парохода «ДС второй» с картой.

Загоруль, капитан. — Рейс Амбарчик — р. Индигирка на шхуне «Пионер» с 2 по 11 сентября 1931 г.

Загориль, капитан. — Рейсовое донесение индигирского рейса шхуны «Темп» (1933 г.).

Иванов Б. — Плавание ледокольного парохода «Г. Седов» в 1933 г. «Бюлл. Аркт. инст.», №12, 1933.

Карасев И. — Рейсовое донесение капитана парохода «Десна».

Караянов П.П. — Рейсовое донесение капитана парохода «Север» 1933-1934 гг.

Караянов. — С Лены на Колыму. Газета «Водный транспорт», 18 декабря 1935 г.

Карелин Д.Б. — Состояние льда в Карском море и море Лаптевых по наблюдениям с ледореза «Литке» в навигацию 1935 г.

Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей Гл. гидр, упр., Л., 1918 (использован картографический материал по плаваниям «Таймыра» и «Вайгача»).

Кузьмин Д.Н. — Плавание парохода «Анадырь», ч. I отчёта.

Кухарский А.А. — Краткий предварительный отчёт о работе гидрографического отряда экспедиции моря Лаптевых в навигацию 1934 г.

Лактионов А.Ф. — Судовые наблюдения над состоянием льдов в полярных морях в навигацию 1932 г. «Труды Аркт. инст.», т. XXXII, 1935.

Ландин. — Дневник восточнополярной экспедиции от р. Колымы до р. Лены 1932 г.

Лаппо С.Д. — Работы гидрографо-гидрологического отряда Лено-Хангангской экспедиции на м/с «Пионер». Изд-во Главсевморпути, 1936.



Лаппо С.Д. — Через карские льды в Хатангский залив (описание пла-  
вания ледокола «Русанов» в 1934 г.).

Лукин Н. — Рейсовое донесение капитана парохода «Куйбышев» за  
арктический рейс с 18 июля по 25 октября 1935 г.

Матисен Ф.А. — Краткий обзор плавания яхты Русской полярной экс-  
педиции «Заря» в навигацию 1902 г. «Изв. Акад. наук». т.XVI, №5. СПб.,  
1902.

Матисен Ф.А. — Отчёт о плавании яхты «Заря» в навигацию 1902 г. и  
о возвращении экипажа её в Якутск. «Изв. Акад. наук», т.XVIII, №3, СПб.,  
1903.

Мелехов А.П. — Рейсовое донесение капитана парохода «Сталин-  
град» о рейсе Северным морским путём Владивосток-Мурманск-Лон-  
дон-Ленинград.

Менгель. — Сведения о работе бота «Пионер» в районе Колыма-Ин-  
дигирка.

Миловзоров П.Г. — Дополнение к донесению по ленскому рейсу 1927  
г. капитана парохода «Колыма».

Модзалевский В.Л., капитан. — Отчёт начальника проводки речных  
судов Ленской экспедиции ГУСМП, 1933.

Морозов Ал. — Проход Лено-Колымской экспедиции из г. Якутска к  
устью р. Колымы в 1934 г.

Нансен Фритиоф. — Во мраке ночи и во льдах. Полный перевод М. Ве-  
чеслова. СПб., 1897.

Никитин М.А., капитан. — Плавание моторно-парусной шхуны «Васи-  
лий Прончищев» в море Лаптевых в навигацию 1933 г.

Норденшельд А.Э. — Путешествие вокруг Европы и Азии на пароходе  
«Вега» в 1878-1880 гг., ч.1, СПб., 1881 (картографический материал ис-  
пользован из того же труда на немецком языке).

Панфилов М.П. — Рейсовое донесение капитана парохода «Рабочий»  
с 7 июля по 30 сентября 1935 г.

Свердруп Г.У. — Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и  
Востоносибирского. Мат. ком. по изуч. Якутской АССР, вып. 30, Акад,  
наук, 1930.

Сиднев В.П. — Дополнение к донесению по ленскому рейсу 1928-  
1929 гг. капитана парохода «Колыма».

Сорокин М.Я., капитан. — Отчёт начальника морской проводки во  
второй Ленской экспедиции 1934 г.

Сорокин М.Я., капитан. — Отчёт о проводке морских судов с грузом из Архангельска в Лену в бухту Тикси, вокруг Таймырского полуострова в навигацию 1933 г.

Старокадомский Л.М. — Через Ледовитый океан — из Владивостока в Архангельск. Морской Сборник, т.СССХСII, №2, 1916.

Старокадомский Л. — Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане. Изд. редакции «Морского сборника», 1915.

Судовой журнал № 5/358 ледокола «Ермак» 1934 г. (копия).

Тарбеев Д.В. — Плавание шхуны «Полярная Звезда» в навигацию 1927 г. Сборн. Полярная геофизическая станция на о. Большой Ляховский, ч.II. Труды СОПС, серия якутская, вып. 8, Акад. наук, 1932.

Ульянов Н.А. — Плавание ледокола «Ермак» в 1935 г.

Хмызников П.К. Предварительный отчёт о работе Янского гидролог. отряда Якутск. эксп. 1927-1929 гг. и вопросы судоходства по реке Яне. Мат. Ком. по изуч. Якутской АССР, вып. 35, Акад. наук, Л., 1930.

Чирихин Ю.Д. — О рейсах судов Усть-Ленского морского порта в навигацию 1935 г.

Чирихин Ю.Д. — Плавание шхуны «Полярная Звезда» в навигацию 1927 г. Сборн. Полярная геофизическая станция на о. Большой Ляховский, ч. 11. Труды СОПС, серия якутская, вып. 8, Акад. наук, 1932.

Чирихин Ю.Д. — Предварительный отчёт о работах Новосибирской гидрографической экспедиции 1934 г.

Шумейко Г.К. — Описание плаваний шхуны «Лаптев», «Челюскин», «Темп» и «Первая пятилетка» в 1933-1934 гг.

Примечания: 1) Большинство из указанных выше материалов не опубликовано и хранится в фондах различных учреждений. 2) Кроме приведённых основных источников, при составлении настоящей работы использовано для выборки отдельных данных большое количество как литературы, так и неопубликованных рукописей. Все эти материалы не приводятся в указателе, чтобы ими его не загромождать.

Технический редактор А.А. Соловейчик.

Сдано в набор 7 октября 1936 г. Подписано к печати 13 февраля 1937 г.

Бумага 72×105. Печ. л. 11¼. Бум. л. 5⅞. Авт. л. 15¾. 110.000 тип. зн. в бум. л. Леноблгорлит № 787.

Заказ № 2233. Изд. №8. Тираж 1000 экз.

Типография «Коминтерн». Ленинград, Красная ул., 1.

---

OCR Андрей Дуглас