
Б. Давыдов.

85/3053

В ТИСҚАХ ЛЬДА.

Плавание канлодки „Красный Октябрь“
на остров Врангеля.



ЛЕНИНГРАД.
1925.

- [В тисках льда](#)
 -
 - [История острова Врангеля.](#)
 - [В тисках льда.](#)
 - [Краткий список источников по истории открытия и по исследованию острова Врангеля.](#)
 - [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
-
-

В тисках льда

СССР.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ОТДЕЛ МОРСКОГО ВЕДОМСТВА.

Б. Давыдов.

В ТИСКАХ ЛЬДА.

Плавание канлодки „Красный
Октябрь“ на остров Врангеля.

Со вступительной статьей

Б. ШВЕДЕ:

„История острова Врангеля“.

ЛЕНИНГРАД.

1925.

История острова Врангеля.

19-го августа с/г. канонерская лодка *Красный Октябрь* (бывший ледокол *Надежный*), снаряженный Гидрографическим Управлением, достиг острова Врангеля, на котором 20-го августа был поднят Красный флаг для окончательного закрепления за СССР.

По странному стечению обстоятельств, этот большой остров, расположенный в Ледовитом океане всего лишь 150 верстах от северо-восточного побережья Азии, недалеко от Берингова пролива и в районе плавания китобойных судов, был открыт сравнительно недавно и до сих пор еще мало исследован. Голый и неприветливый, он долгие годы никого не интересовал и лишь в самое последнее время притянул к себе всеобщее внимание, благодаря тому, что две мировые державы — Англия и Соединенные Штаты — пытаются оспаривать права на него у СССР.

Какую же ценность этот остров так внезапно возымел в глазах капиталистических государств? Ведь, он иногда совершенно недоступен из-за окружающих его полярных льдов. А насколько суровы условия жизни на нем показывает ряд могил, появившихся на его негостеприимных берегах с тех пор, как непрошеные посетители стараются проникнуть в его тайны. Оказывается, остров Врангеля лежит на кратчайших воздушных путях сообщения из Европы на Дальний Восток и в Австралию и сможет в будущем служить удобной авиационной базой. Кроме того, он лежит на морских путях сообщения к нашим великим восточно-сибирским рекам и, наконец, представляет и некоторый экономический интерес, т. к. на нем водятся пушные звери. Преимущественные права СССР на владение островом Врангеля выясняются из краткого очерка истории его открытия и исследования.

Остров Врангеля, как и соседний с ним остров Геральд, в доисторические времена отделились от азиатского материка, с которым имеют большое сходство по своему строению. Остров Врангеля имеет длину в 60 миль по параллели, и ширину в 17 м. по меридиану (не считая прибрежных кос). Он очень горист: горы проходят вдоль него и образуют три цепи, из коих средняя — самая высокая. В средней цепи находится пик Берри, высотой около 2500 фут., господствующий над островом и занимающий центральное положение. Поверхность острова покрыта мхом и лишаями; на нем в большом количестве водятся морские птицы: чайки, утки, бакланы; из млекопитающих попадают песцы и медведи. В 12-ти милях к востоку от острова Врангеля расположен остров Геральд, схожий с ним по общему характеру.

Первые сведения о существовании большого острова у северных берегов восточной Сибири появились вскоре после проникновения русских в северо-восточную Азию и первоначально носили легендарный характер. Определенные упоминания о неизвестной земле появляются с середины XVII столетия, и их мы находим в целом ряде донесений различных казаков, в показаниях посещавших Анадырский острог чукчей и донесениях толмача Дауркина, побывавшего в 1763 г. в чукоцкой земле. От Дауркина до нас дошла интересная рукописная карта Сибири 1765 г., на которой против мыса Северный показан большой остров, соединявшийся с Америкой. (Эта карта еще в 1877 г. хранилась в Московском Архиве Министерства иностранных дел).

На карте, начерченной в 1763 г. нашим гениальным ученым-самородком М. В. Ломоносовым и приложенной к его труду „Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирски океаном в восточную Индию“, также помещен большой остров „Сомнительной“ очень близко от действительного места о-ва Врангеля.

Первым из европейцев видел остров Врангеля, вероятно геодезии сержант Андреев, работавший в 1764 г. у северных берегов Сибири по описи медвежьих островов. В своих

донесениях Андреев указывает, что даже направился к „Большой Американской земле“ (как он ее обозначил), но, не доезжая до нее 20 верст, повернул обратно, испугавшись многочисленных человеческих и оленьих следов на льду, ведших к острову. Последующие русские экспедиции не внесли ничего нового в вопрос о таинственном острове. Лишь Ф. П. Врангелю удалось разобраться в этих рассказах и слухах и строго научно доказать, что никакой большой земли на севере Сибири не существует, а есть сравнительно не очень большой остров.

Лейтенант русского флота Ф. П. Врангель был отправлен в 1820 г. Морским Ведомством в качестве начальника одного из отрядов экспедиции для производства описи у устья реки Колымы и для отыскания неизвестной земли. В то время наилучшим способом исследования полярных стран считалось передвижение на санях. И действительно, парусным судам было весьма затруднительно, а подчас и совершенно невозможно, маневрировать во льдах, но санный способ также не отличался надежностью, т. к. всецело зависел от состояния и крепости льда. Как раз зависимость его от условий льда и выявилась в поездках Врангеля.

Пытаясь достичь далекой земли, Врангель направился по льду на санях на NO (северо-восток) от мыса Бараний Камень и сделал по замерзшему морю около 135 верст, т.е. проник много севернее самой северной оконечности острова Врангеля.

Но, к сожалению, избранный им путь лежал гораздо западнее местонахождения острова.

В следующем 1823 году Врангель вновь отправился на санях, но на этот раз от устья реки Веркон на NNO. Он от'ехал от берега более 100 верст, но, не видя земли и имея основание опасаться продвижки льда, вернулся обратно, не доехав лишь 60 миль до своей цели.

Описание своего путешествия Врангель изложил в замечательном труде „Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому океану“, в котором он приводит способы для достижения неведомого острова, а на приложенной к этому труду карте — совершенно точно наносит местонахождение острова Врангеля, помещая на его месте горы с надписью: „Горы видятся с мыса Якона в лютнье время“.

Врангель был совершенно уверен в наличии острова недалеко от берегов и просил продлить свое пребывание на севере по истечении четырехлетнего срока работ, чтобы еще раз попытаться от мыса Якона добраться до острова; но, к сожалению, он был возвращен в Иркутск. Таким образом, Врангелю не удалось выполнять возложенной на него задачи, но он первый дал научный подход к вопросу, совершенно точно нанес местоположение острова на карте и наметил пути к его достижению.

Прошло более 20 лет, не давших ничего нового в деле открытия и исследования неведомой земли, если не считать слухов и преданий, собранных различными путешественниками среди чукчей.

Лить 1849 г. принес новые открытия, подтвердившие предположение Ф. П. Врангеля. В этом году на поиски исчезнувшей полярной экспедиции Франклина были отправлены два английских военных судна *Геральд (Herald)*, под командою Келлетта, и *Плоуер (Plower)*, под командою Мура. Находясь в отдельном плавании, Келлетт 6-го августа 1839 г. открыл небольшой островок, высадился на нем, назвал его именем Геральд и торжественно присоединил его к английским владениям. С этого островка он усмотрел на запад и на север несколько островов, а за ними — как-будто большую землю; острова были названы о-вами Плоуер, а земля, существование которой казалось Келлетту сомнительным, была обозначена на картах, как „Земля Келлетта“ (как оказалось впоследствии, вновь открытые острова на самом деле представляли собою вершины гор острова Врангеля, а земля — самый массив острова). Место земли Келлетта по широте в точности совпадает с местом гор, нанесенных на карту Врангеля, и лишь по долготе расходится с ним на 100 миль.

Некоторое сомнение в открытие Келлетта внесла экспедиция американца Роджерса 1855 г.,

прошедшего в непосредственной близости от острова Врангеля и, вероятно из-за тумана не выдавшего его.

Результаты открытия Келлетта были лишь немногим более реальными, чем несколько фантастические донесения геодезии сержанта Андреева. Окончательное подтверждение взглядов Врангеля относится к 1867 г., когда американский китобой — Лонг^[1] на барке *Найл* (*Nile*) увидел землю близ меридиана 180°, в 15—18 милях на N от себя. Он определил приблизительное протяжение острова по параллели и назвал его именем Врангеля. В письме, описывающем открытие острова, Лонг поясняет, что назвал землю именем Врангеля потому, что Врангель первый сообщил всему миру сведения о ней, в доказательство чего Лонг выписывает соответствующие выдержки из трудов Врангеля.

Впоследствии еще несколько мореплавателей (напр., немец Далльман) приписывали себе честь открытия острова, но ни один из них не мог представить достаточных доказательств своего пребывания на нем. Вымышленные донесения этих самозванцев вносили большую путаницу в создавшееся представление о „Земле Врангеля“, в особенности в смысле ее протяженности на север: считалось, что в этом направлении она тянется чуть ли не до берегов Северной Америки.

В течение последующих нескольких лет известны две экспедиции, имевшие целью обследование острова, но не достигшие никаких результатов в этом отношении. Это экспедиция француза Пави, в 1871 г., так и не состоявшаяся и русская экспедиция 1876 г. на клипере *Всадник*, которой льды помешали дойти до острова Врангеля.

Первые европейцы вступили на побережье нашего острова сравнительно очень недавно — 43 года тому назад. Как и вообще вся история открытия острова, эта высадка имела чисто случайный характер. Дело в том, что в 1878 г. известный редактор американской газеты „Нью-Йорк Геральд“ — Беннетт отправил в северную экспедицию свою паровую яхту *Жаннетта*, под командою капитана Де-Лонга.

Эта яхта прошла мимо острова Врангеля, и ее вскоре затерло во льдах, стало дрейфовать, раздавило льдами, и она в конце концов затонула. Команда яхты пешком направилась по льду к устью Лены, при чем $\frac{2}{3}$ ее погибло в пути, в том числе и Де-Лонг; между прочим, Де-Лонг первый определил размеры острова Врангеля в северном направлении.

Судьба экспедиции долго оставалась неизвестной, в на ее поиски американское правительство снарядило большую спасательную экспедицию. Одно из судов этой экспедиции — таможенный пароход *Корвин* (*Corwin*), под командою капитана Хупера, подошел 30-го июля 1881 г. к острову Геральда и вдалеке усмотрел остров Врангеля. На следующий день *Корвин* направился к о-ву Врангеля, но толстый лед задержал его, и лишь 11-го августа он подошел к острову, намереваясь высадить партию и поискать следов экспедиции Де-Лонга.

Хупер высадился на восточном берегу острова, в небольшой бухте, поднял американский флаг и об’явил о присоединении вновь посещенной земли к Соединенным Штатам Америки. Остров был им переименован в „Новую Колумбию“.

Другое судно той же спасательной экспедиции — *Роджерс* (*Rodgers*) пришло в этот же район в конце августа 1881 г. Командир его, капитан Берри, высадился на о-ве Геральд 24-го августа, и с его вершины также увидел остров Врангеля. На следующий день *Роджерс* стал на якорь близ северо-восточной оконечности его, а 26-го августа началось более подробное обследование острова, продолжавшееся 19 дней. Берри отправил три партии для производства с’емки острова и для выяснения его размеров. Сам Берри достиг наивысшей точки острова — вершины Берри, в 2500 фут. высотой, расположенной в 20 милях от стоянки судна. Остров отличался скудной растительностью, повсюду выступал на поверхность гранит и сланец, так что

большая часть команды вернулась на корабль с сильно пораненными о камни ногами. Одна из партий обогнула остров на шлюпках и нашла документы и письма, оставленные Хупером.

Берри установил, что ни одно судно (кроме *Корвина*) никогда не посещало остров, которому, по предложению Берри, было оставлено прежнее наименование. Теперь размеры острова были точно определены, но на карту он был нанесен не вполне правильно, и лишь последующая экспедиция *Таймыра* и *Вайгача* внесла все необходимые поправки.

По определению экспедиции, длина острова с запада на восток не превышала 70 миль, а с севера на юг — 35 миль, включая сюда и длинные подводные косы, идущие от северной и южной оконечности на 6—10 миль в море.

В истории исследования острова Врангеля наступает тридцатилетний перерыв. Покров таинственности сброшен с него, определен его характер, и им перестают интересоваться. Никому не нужны голые, холодные скалы, и все державы молча признают его принадлежность к России. На всех географических картах, во всех иностранных руководствах, энциклопедиях и справочниках он значится как русский остров, вошедший в состав Сибири. Поэтому, когда Главное Гидрографическое Управление, начиная с 1910 г., стало ежегодно высылать экспедицию Северного Ледовитого океана для новой описи северного побережья Азиатской России (или вовсе не нанесенного на карты, или нанесенного ошибочно), то остров Врангеля тоже вошел в общую программу обследования русских берегов.

На второй год работ, 15-го сентября 1911 г. транспорт *Вайгач*, входивший в состав экспедиции, под командой кап. 2-го р. Ломана, подошел к юго-западной части острова, наименее исследованной; высадившийся на берег состав экспедиции определил астрономический пункт и поставил в месте определения железный знак, высотой в 35 футов.

Экспедиция произвела также съемку в магнитные наблюдения, а геолог экспедиции впервые определил геологическое строение острова.

Таким образом, русскими исследователями был определен первый астрономический пункт на острове и поставлен первый знак; ими же внесены значительные поправки в прежние карты. Экспедиция произвела много фотографических снимков. На обратном пути *Вайгач* произвел измерения глубин вокруг северного побережья острова.

Вайгачу пришлось еще раз попытаться пробиться сквозь льды к острову Врангеля в июле 1914 г., когда, по просьбе канадского правительства, русской экспедиции было поручено снятие с острова экипажа погибшего парового барка *Карлук* (см. об этой экспедиции ниже). *Вайгач* пробивался к острову в течение 20 дней, поломал себе винт и, вследствие недостатка времени, принужден был отказаться от дальнейших попыток помочь экспедиции.

В 1916 г., когда стали известными все открытия экспедиции Б. А. Вилькицкого в северных водах, тогдашнее русское правительство препроводило всем иностранным правительствам ноту, гласившую, что „территории и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане и открытые Вилькицким в 1913—14 гг., включены в состав Российской Империи“. В особом меморандуме приводится полный список присоединенных к России территорий. Конец меморандума особенно важен для нас в отношении острова Врангеля поэтому привожу его здесь полностью:

„Императорское правительство пользуется случаем и подчеркивает, что оно считает следующие острова, составляющими неделимое целое с Империей: о-в *Генриетта*, о-в *Беннетта*, о-в *Жаннетта*, о-в *Геральд* и о-в *Уединения*, которые вместе с Ново-Сибирскими островами, *островом Врангеля* и другими, расположенными близ азиатского берега Империи, образуют продолжение материка Сибири в северном направлении“. Эта нотификация не возбудила в свое время никаких протестов со стороны иностранных держав, вполне согласившихся с желаниями России.

Все споры относительно принадлежности острова Врангеля ведут свое начало от полярных экспедиций Стефансона.

Канадская экспедиция, для которой остров Врангеля оказался последним убежищем, имела первоначально совершенно иные задачи, чем посещение нашего острова. Канадское правительство оказало финансовую поддержку известному арктическому исследователю В. Стефансону и отправило его на 3 зимы и на 4 лета в экспедицию на крайний север Америки. В задачу Стефансона также входило присоединение к Канаде (а значит, и к Англии) вновь открытых на севере земель.

Главное судно экспедиции — паровой китобойный барк *Карлук* (в 247 тонн водоизмещения) вышло летом 1913 г. из Британской Колумбии, а в августе того же года было затерто льдами на крайнем севере Америки. Через 2 недели, в отсутствие Стефансона, охотившегося на берегу, *Карлук* оторвало напором ветра вместе со льдом от берега и унесло в море. На судне, под командою кап. Бартлетта, находилось 13 чел. команды и 6 ученых.

Дрейф *Карлука* продолжался с начала сентября до 11 января 1914 г., когда он затонул, раздавленный льдами, в 60 милях на NNO от острова Геральд. Состав экспедиции пытался достичь острова Геральд, но безуспешно, при чем несколько человек погибло. Затем, часть личного состава добралась до острова Врангеля, а капитан Бартлетт в сопровождении одного эскимоса бесстрашно пустился в путь по льду к берегам Сибири за помощью. Ему удалось добраться до Сибири, оттуда на китобое — в Америку, где он стал энергично действовать и снаряжать спасательную экспедицию.

Для спасения экспедиции американское правительство назначило особое судно, а канадское — обратилось за помощью к России. В сентябре 1914 г. спасательная экспедиция с большими трудами добралась до острова и спасла 8 европейцев и 1 эскимоса, которые прожили на острове с февраля по сентябрь 1914 г. 3 члена экспедиции умерли на острове, а 8 пропало без вести еще при следовании к нему с погибшего *Карлука*.

Насколько тяжела была жизнь невольных пленников острова Врангеля видно из воспоминаний, написанных одним из участников экспедиции^[2]; трудно предположить, что ими было об'явлено 1 июля 1914 г. о присоединении острова к Великобритании, как то теперь старается доказать Стефансон, сам никогда не бывший на нем. По крайней мере в упомянутых воспоминаниях, достаточно подробно излагающих чуть не каждый шаг участников экспедиции, нигде не говорится о столь значительном факте.

Начиная с экспедиции *Карлука*, посещения острова Врангеля приобрели более частый характер, и почти ежегодно туда направляются одна, а то и несколько экспедиций.

После мировой войны, опасаясь, что какая-либо другая держава возбудит вопрос о принадлежности острова, Стефансон направил на него в 1921 г. еще одну экспедицию, под начальством молодого канадца Крауфорда; кроме последнего, в экспедиции участвовали еще 3 европейца и женщина эскимоска, в качестве кока.

Они высадились на острове в сентябре 1921 г., имея запасов продовольствия лишь на 6 месяцев и рассчитывая, кроме того, добывать себе пропитание охотой, с тем, что в 1922 г. им будут присланы новые запасы провизии. Но вследствие денежных затруднений, помощь им была выслана Стефансоном лишь в августе 1922 г., уже после закрытия навигации, и судно с продовольствием не было в состоянии пробиться к острову.

Участники экспедиции Крауфорда, надеясь на помощь в 1922 г., недостаточно энергично добывали себе запасы продовольствия охотой, поэтому вскоре оказались под угрозой голодной смерти. Подняв на острове английский флаг и составив декларацию об его присоединении к Англии (непонятно, для чего было присоединять остров вторично, если эта церемония была уже проделана предыдущей экспедицией), Крауфорд с двумя из своих спутников направился по льду

18-го июля п. г. из Нома на Аляске вышла паровая шхуна *Герман (Herman)*, под командой известного полярного мореплавателя кап. Лэна, с целью поднять на острове Врангеля американский флаг и снять с него партию охотников, вместе с их добычей. Экспедиция была срочно снаряжена, в виду полученных сведений о снаряжении советской экспедиции, слухи о которой были получены от местных сибирских властей, Экспедиции этой удалось пробраться сквозь льды лишь до о-ва Геральда, где ею был поднят американский флаг.

Настоящий краткий обзор всех экспедиций на остров Врангеля показывает, что представители различных наций участвовали в деле его открытия и исследования, и что права СССР на обладание островом — неоспоримы. Русские люди первые сообщили миру о существовании неведомой земли и составили первые грубые карты ее (Дауркин и Ломоносов); русский геодезист первый на европейцев видел этот остров (Андреев); знаменитый русский путешественник первый нанес на карту точное место острова и наметил верные пути к его достижению; русская экспедиция определила первый астрономический пункт на острове и поставила первый знак (*Вайгач*); первая большая правительственная гидрографическая экспедиция для производства морской съемки острова — отправлена советским правительством.

Принадлежность острова к России подтверждена тем обстоятельством, что он не упомянут в документах о передаче Соединенным Штатам Америки — Аляски в прилегающих к ней островах в 1867 г., а также вышеприведенной нотификацией 1916 г., которую не посмела в то время оспаривать ни одна из заинтересованных держав; еще в 1914 г. канадское правительство не сомневалось, что о-в Врангеля — русский остров, т. к. за оказанием помощи бедствовавшей экспедиции Стефансона оно обратилось через посредство Русского географического общества к русскому правительству.

Наконец, все известнейшие атласы, справочники и даже последние дополнительные томы (изд. 1922 г.) лучшей из существующих энциклопедии — Британской Энциклопедии — относят остров Врангеля к Сибири и к России, а на картах он обозначается тем же цветом, что и „Российская Империя“. Правда, американская экспедиция высаживалась на острове и присоединила его к территории Соединенных Штатов, но и великие русские мореплаватели (Крузенштерн, Лисянский, Коцебу, Беллингсгаузен, Литке, Станюкович, Лазарев и др.) также открывали и присоединяли к России многочисленные острова в Тихом океане и в больших южных широтах, но Россия, не проявлявшая никакого интереса к вновь присоединенным владениям, быстро теряла на них всякие права, и теперь они входят в состав колоний различных других держав.

Поднятии Красного флага на острове Врангеля открывает новую эру в его истории, и будем надеяться, что советское правительство сумеет отстоять свои права на обладание им. Вместе с возрастающим значением наших северных морских путей, возрастает и значение острова Врангеля, как ключа к ним и как места для постройки радио-станции и метеорологической станции, которые будут обеспечивать непрерывность и безопасность пользования этими северными путями. В далеком будущем возможно использование его и как авиационной базы.

Е. Шведе.

В тисках льда.

Плавание канлодки «Красный Октябрь» на остров Врангеля.

Плавание канонерской лодки *Красный Октябрь*, на которую было возложено исполнение заданий Особой Гидрографической экспедиции Дальнего Востока, представляет большой интерес. Помимо того, что этот интерес оно возбуждает в силу особенности политических заданий, поставленных экспедиции, помимо тех новых научных данных, которые удалось собрать экспедиции, плававшей в очень мало изученном районе Северного Ледовитого океана, — главный интерес этого плавания для читателя-моряка заключается в тех исключительно трудных и рискованных положениях, в которых пришлось быть к/л. *Красный Октябрь*. Временами казалось, что все было потеряно, что нет ни сил ни возможности избежать рокового конца; однако, соединение настойчивости в преследовании намеченной цели с полным использованием всех представлявшихся благоприятных обстоятельств привело в конце концов к полному успеху и позволило благополучно завершить поставленную экспедиции задачу.

Распоряжение о формировании экспедиции было получено во Владивостоке по телеграфу 3 июня 1924 года. В нем указывалось, что для экспедиции надлежало использовать к/л. *Красный Октябрь*, входившую в состав морских сил Дальнего Востока; начальником экспедиции был назначен гидрограф-геодезист Давыдов, занимавший должность начальника Убеко Дальнего Востока. Уход экспедиции в море должен был состояться не позже 15 июля. Положение осложнялось тем обстоятельством, что ни намеченного для плавания корабля ни назначенного начальником экспедиции лица не было во Владивостоке, так как к/л. *Красный Октябрь* была в лимане реки Амура, где производились работы по обстановке баканами фарватеров Амурского лимана. Таким образом, и так уже короткий срок для снаряжения экспедиции укорачивался еще более, и фактически только с 16 июля, — дня прихода канлодки во Владивосток, могли полностью быть начаты работы по ремонту и оборудованию корабля, приобретению всего специального снаряжения и заготовке продуктов из расчета довольствования 80 человек личного состава на 14 месяцев, на случай вынужденной обстоятельствами плавания зимовки.

Работа закипела. Трудно представить себе ту поспешность, те тяжелые условия в особенностях местного рынка, которыми было обставлено снаряжение экспедиции. Приходилось всякую работу, всякое мероприятия начинать несколько раз сызнова, приспособляясь к имевшимся на рынке материалам и видоизменяя задания так, чтобы, не упуская основных требований, вместе с тем обойтись всеми имевшимися в предложении продуктами и снабжением. Над всей этой сложной и кропотливой задачей висел Дамоклов меч в виде поставленного для ухода в море срока. Часть снабжения и продовольствия, не оказавшихся в наличии во Владивостоке, пришлось выписать из Харбина; это еще более усложнило положение и привело к тому, что экспедиция вышла из Владивостока 20 июля, почти тотчас же по получении теплого обмундирования и некоторых необходимейших, в условиях предстоявшего полярного плавания продуктов.

Каковы же были поставленные экспедиции задачи и что представлял собою назначенный для выполнения этих заданий корабль?

Дальний Восток с начала революции, т.-е. с 1917 года, был отрезан от советской страны. За пять с лишком лет этой оторванности от центра, в период жесточайшей интервенции, при быстрой сменяемости местных „правительств“, эта дальняя окраина не могла иметь, да фактически и не имела той твердой государственной власти, которая одна только могла бы

заставить уважать и признавать территориальные границы государства. Этой слабостью нашего положения не преминули воспользоваться иностранцы и хозяйничали в наших водах и на наших побережьях Дальнего Востока где и как хотели. Их наглость дошла, наконец, до того, что они не только промышляли на наших побережьях самым хищническим образом, но делали попытки захватить и присоединить себе наиболее отдаленные из наших владений.

Так случилось с островом Врангеля, являвшимся неотъемлемым достоянием СССР. Высаженные здесь английские и американские подданные не только занимались хищническим промыслом зверя, но, с молчаливого согласия своих правительств, подняли на острове свои флаги, тем самым как бы совершив акт отторжения его от Советских Республик. В конце 1922 года, с приходом на Дальний Восток советской власти, этому беззастенчивому хищничеству был, наконец, положен предел; наши побережья почти везде были очищены от эксплуатировавших их безнаказанно иностранцев. Пора было обратить внимание и на остров Врангеля: это и было намечено к исполнению посылкой экспедиции на этот остров. На ряду с обследованием в гидрографическом отношении побережий острова и в гидрологическом — окружавшего его водного района, — экспедиция должна была выполнить и основное из поставленных ей заданий: во что бы то ни стало достичь острова и, высадившись на нем, водрузить там флаг СССР, ликвидировав полностью хозяйничанье иностранцев. Нет никакого сомнения, что этот последний акт должен был иметь очень крупное политическое значение: являясь показателем растущей мощи Союза Советских Республик, он в то же время должен был наглядно свидетельствовать о твердом решении советского правительства безотлагательно принимать нужные меры к ликвидации иностранного хозяйничанья даже в самых отдаленных от центра частях Союза.



Группа участников экспедиции.

Предназначенная для выполнения поставленных экспедиции задач к/л. *Красный Октябрь* (бывший ледокол *Надежный*) был довольно мощным ледоколом для плавания в портовых водах.

Заблаговременно перед выходом к/л. *Красный Октябрь* в море, на п/х. добровольного флота *Олег* был завезен и выгружен уголь: 300 тонн в Петропавловске на Камчатке и 700 тонн — в заливе Провидения.

Оглядываясь назад на проведенную по снаряжению экспедиции работу, невольно приходишь к мысли, что это был, вероятно, один из очень немногих, а может быть и единственный, в истории полярных экспедиций, случай, когда подготовительная перед плаванием работа была проведена в один месяц.

20 июля экспедиция вышла из Владивостока. Приходилось торопиться, наверстывая

опоздание в пять суток против намеченного ранее срока выхода в море. 26 июля благополучно пришли в Петропавловск н/К.; 29 июля, пополнив израсходованный за переход уголь, уже шли далее на север, а 3 августа ошвартовались к косе Пlover в заливе Провидения, где тотчас же приступили к погрузке угля на корабль. Это была последняя возможность принять уголь перед выходом в Ледовитый океан; приходилось очень и очень задумываться над изысканием способов взять сколько можно больше угля на корабль; этого повелительно требовал как очень большой расход угля канлодкой, так и собранные сведения о состоянии льдов, единогласно свидетельствовавшие о предстоявшем очень тяжелом плавании.

К 9 августа все работы по приемке угля и воды были закончены; ко времени выхода в море, на корабле было всего 560 тонн угля, из этого общего его количества 300 тонн вошло в угольные ямы, 50 тонн было погружено в нижний носовой трюм, 200 тонн было взято на верхнюю палубу, 10 тонн находилось в кочегарке. В этой погоне за топливом приходилось отбросить все соображения о понижении остойчивости корабля и сознательно пренебречь тем обстоятельством, что ледяной пояс утолщенной наружной обшивки целиком уходит, из-за крайнего увеличения осадки, под воду, оставляя у ватерлинии, в месте соприкосновения с ледяными массами, уже незащищенное место борта.

9 августа, выполнив береговые наблюдения по определению времени и магнитного склонения, исполнив попутную работу по ремонту и восстановлению полуразрушенного временем створа в бухте Эмма, вышли в море.

Уже здесь, в преддверии Ледовитого океана, нам удалось найти первый след недавнего хозяйничанья иностранцев; это была врытая на цементной кладке медная марка. Из надписи на ней явствовало, что на этом месте, находившемся рядом с нашим астрономическим пунктом 1911 года, американцами были произведены магнитные наблюдения; из расспросов местных жителей удалось выяснить, что в 1920 году в залив Провидения заходил американский охранный крейсер *Bear*, пробывшим в бухте Эмма пять суток. Ежедневно, по словам чукчей, с корабля с'езжали на берег какие-то люди, которые делали здесь то же самое, что „делали русские с *Таймыра* и *Вайгача* в 1911 году“.

Выйдя из залива Провидения 9 августа, экспедиция зашла еще в залив Лаврентия, где были приняты на борт трое чукчей (двое мужчин и одна женщина) и принадлежащие гражданину Караеву 24 ездовых собаки с упряжью и нартами. Это было сделано как на случай необходимости иметь сообщение с берегом по льду при посылке партии с корабля, так равно и для возможности организовать береговые исследовательские партии на острове Врангеля, обстановку работ на котором уверенно предугадывать вперед было невозможно.

10 августа *Красный Октябрь* прошел Берингов пролив и вошел в воды Ледовитого океана. Руководствуясь всеми имевшимися данными и литературой по вопросу о плавании в этом районе Ледовитого океана, пошли курсом NNW, в расчете итти одной из ветвей теплого течения, идущего в этом направлении, а следовательно, предполагая встретить и возможно более слабый и редкий лед. Действительность превзошла на первых порах все наши самые смелые ожидания; Ледовитый океан довольно радушно встретил своих непрошенных гостей: первые два дня нашего плавания мы шли хотя и в тумане, но имели слабые переменные ветры и, что самое главное, не встретили и признака льдов. Ничто не мешало нашему плаванию, и мы широко воспользовались благоприятными условиями: весь наш путь был пройден с промером и были широко развиты гидрологические глубоководные наблюдения, траление и сбор планктона.



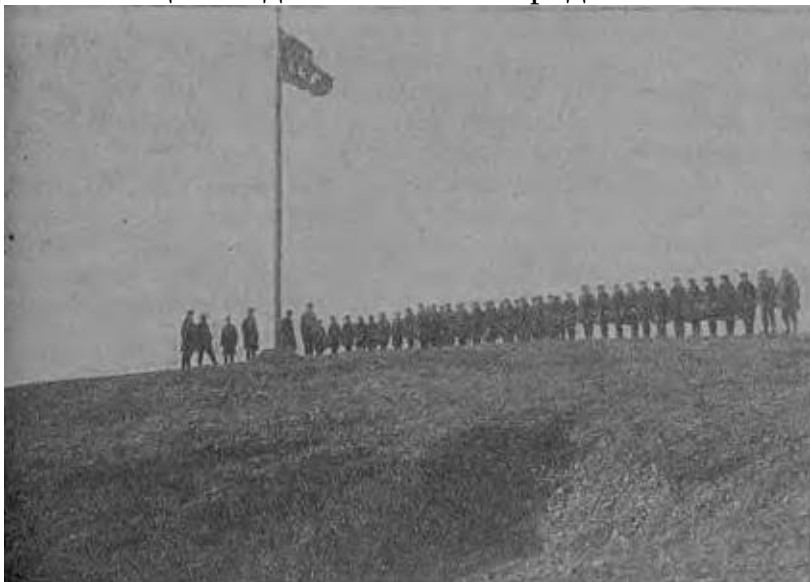
Льды по пути к острову Врангеля (у кромки).

При таких условиях протекало наше плавание до полудня 12 августа, когда мы, находясь близ параллели южного берега острова Врангеля, немного восточнее меридиана острова Геральд, изменили наш курс на мыс Гавай, — крайнюю юго-восточную оконечность острова Врангеля, находясь от него в расстоянии 95 миль. Не прошли мы и двух часов новым курсом, как встретили лед. В этот лед мы и вошли, придерживаясь, сколько возможно, нашего прежнего курса. По мере углубления на запад, продвижение наше очень скоро начало все более и более замедляться, пока, наконец, в расстоянии 10—12 миль от кромки льда, мы не встретили такого скопления ледяных масс, в котором работа средними ходами уже не давала возможности продвигаться. По своему характеру это был сильно сжатый битый лед, в котором встречались обломки полей и преобладали многолетние торосистые льдины, перемежаемые годовалым льдом, заполнившим почти все промежутки между последними. В общем, льдом было покрыто до 90 % всей водной поверхности. В таких именно условиях, крепко охваченные льдом со всех сторон, мы провели три дня, выжидая изменения дувшего все время WNW-го ветра в ветер восточной половины компаса. Думалось, что состояние этого последнего направления с NNW-м течением будет способствовать разрежению льда, За это время *Красный Октябрь* дрейфовало то на север, то на юг. Но и в ожидаемого изменения ветра ни раздвижки льда не происходило.

10 августа, с трудом развернувшись на обратный курс, пошли к выходу из льда, посвятив этот и почти весь следующий день обходу кромки льда с целью более подробно и исчерпывающе установить ее направление и попытаться найти какое-либо более слабое место в том сплоченном тяжелом льду, который преграждал нам путь к намеченной цели. Обход кромки не дал утешительных результатов: окраина льдов шла в меридианальном направлении; южная кромка загибалась даже до SSO-а; в северном направлении она тоже шла по меридиану, при чем несколько севернее параллели острова Геральд заворачивала через NO и OS до южного направления, образуя таким образом как бы мешок, закрытый с севера и открытый с юга. Здесь нам удалось определенно заметить, что лед теперь уже находился там, где мы его не видели 12 августа; это означало, что главная масса тяжелых льдов, вероятно, под влиянием преобладавших северо-западных ветров, уже начала свое движение в южном направлении.

Медлить было нельзя: достичь острова Врангеля в эту навигацию надо было, во что бы то ни стало, а потому, после полудня 17 августа, вошли в лед и начали пробиваться в нем на запад, расположив плавание близ и южнее острова Геральд и далее к острову Врангеля. Лед, вообще говоря, был очень тяжелый; только иногда мы встречали небольшие районы несколько разреженного льда; самые большие трудности пришлось преодолеть во время последних 15—20 миль пути. Никогда нельзя было представить себе, чтобы к/л. *Красный Октябрь* была бы в состоянии прокладывать себе путь среди таких нагромождений крупных обломков полей и громадных торосистых многолетних льдин, вершины которых то и дело поднимались выше палубы корабля. Если прибавить к этому, что вся водная поверхность была сплошь покрыта льдом, если принять во внимание, что плавание происходило в густом тумане при набегавших зачастую „зарядах“ снега, не позволявших уверенно выбирать путь, то станет ясной вся

трудность нашего продвижения. Конечно, работа во льду средними и малыми ходами давно была оставлена; корабль мог еле-еле продвигаться вперед только при работе машины самым полным ходом, при открытом почти на котельное давление регуляторе, да и то прокладывая себе путь почти все время с разбега. Временами казалось, что та оставшаяся еще небольшая скорость продвижения вперед, которую сохранил корабль, вот-вот сойдет на нет, — до такой степени мощным кольцом ледяных масс отгородился от нас остров.



Флаг поднят. 20/VII 24 г.

Вскоре после 8 часов 19 августа, по темному отблеску на низко нависшем над морем тумане, мы роняли, что приближаемся к польнье, в которую, конечно, и направились. Лед стал немного реже, туман тоже немного приподнялся, и в 2—3 милях к северо-западу от корабля мы вскоре увидели береговые обрывы крайней северо-восточной оконечности острова Врангеля, — мыс Уеринга. Еще более приподнявшийся, а затем и почти рассеявшийся туман позволил нам, как усмотреть почти все восточное побережье острова, так и составить первое понятие о распределении здесь льдов. Продолжавшийся северо-западный ветер, как и следовало ожидать, несколько отодвинул главную массу тяжелых льдов от восточного и южного берегов острова, образовав в прибрежной зоне шириной до 2—3 миль относительно проходимые льды, в которых можно было продвигаться довольно быстро, все время, конечно, меняя курсы. Мористее всюду явственно виднелась кромка тяжелых густых льдов, из которых мы только что вышли, ревниво охранявших подступы к острову и готовых при первом же изменении ветра придвинуться вплотную к его побережьям.

Продвигаясь в этом льду, обогнули юго-восточный мыс острова и пошли в западном направлении вдоль южного его берега, вскоре отдав якорь против гавани Роджерса. Здесь была произведена первая высадка на берег; был осмотрен весь примыкавший к бухте район и срочно приступлено к сооружению мачты для под'ема на острове флага СССР. Работы эти велись день и ночь; утром следующего дня мачта была готова, после чего с соответствующей церемонией был совершен и самый под'ем флага. Осмотр берега дал несомненные доказательства недавнего присутствия на нем людей. Найденная вблизи гавани мачта была срублена, при чем к оставленному и укрепленному в грунте ее обрубку была прибита доска с датой посещения острова экспедицией. Надпись была сделана на русском и английском языках.

В этот же день, 20 августа, пошли далее на запад вдоль южного берега острова Врангеля, придерживаясь сколько можно ближе к берегу и тщательно его осматривая. Вскоре на берегу были обнаружены небольшие постройки в виде землянок из плавника и парусиновых палаток, среди которых были замечены развешанные для просушки шкуры белых медведей. Подробный

осмотр всего этого района показал, что здесь было устроено зимовье живших на острове людей; вскоре было найдено и прямое указание не только на ожидавшееся присутствие на острове людей, но и на место их нахождения. Это явствовало из найденных двух записок в бутылках, помещенных на небольших деревянных стойках в районе лагеря; одна из записок была подписана американцем Уэллс, а другая эскимосом Рой. Обе записки были адресованы командиру спасательного судна и извещали его о том, что 12 и 16 августа оба подписавших записки лица вышли отсюда в западном направлении.

Не успели с'езжавшие на берег вернуться обратим на корабль, как было доложено, что с берега идет к судну шлюпка; при приближении ее к борту удалось рассмотреть, что в ней находится один европеец и четыре эскимоса. Крайне характерен происшедший затем инцидент. Была тихая, почти штилевая, погода; с подхотившей шлюпки было очень трудно разобрать национальность пришедшего на остров корабля. Когда шлюпка подошла к нам очень близко, так что сидевшие в ней увидели наш кормовой флаг, когда, наконец, они вполне разобрали, что судьба сводит их как раз с теми, кого они меньше всего хотели бы встретить, они резко повернули обратно к берегу и начали грести изо всех сил. Приказание с корабля заставило их подойти к борту; было странно видеть до чего были испуганы эти временные обитатели острова Врангеля.

Беспокойно озираясь по сторонам, эскимосы буквально дрожали от страха, ожидая, повидимому, всего самого худшего. Оказалось, что на острове находится всего 14 человек: американец Уэллс, четыре эскимоса и семьи двух женатых из них; все они были высажены летом 1923 года. Никаких документов, узаконяющих их пребывание на острове, у них, конечно, не оказалось. Поэтому им было об'явлено, что они рассматриваются нами, как хищники, со всеми вытекающими отсюда последствиями: конфискацией всего ими промышленного и орудий промысла. Остававшихся у них запасов провизии было очень недостаточно; все они выразили желание быть оставленными в г. Ном в Аляске.



Зимовка хищников близ гав. Сомнительной.

За ночь этих суток и за весь следующий день с берега на корабль, путем обхода вновь всего южного берега острова, было погружено из разных пунктов побережья как уже упрощенное на острове со всеми орудиями лова, так и все остававшиеся запасы провизии с личным имуществом снятых с острова людей. Весь следующий день был посвящен обходу южного берега острова, осмотру его в гидрографическом отношении и производству астрономических и магнитных наблюдений; вечером 22 августа к/л. *Красный Октябрь* подошла к крайней юго-западной оконечности острова Врангеля, — мысу Блоссом, где и стала якорь.

Нетрудно видеть из предыдущего, что состояние льдов под островом Врангеля было настолько тяжелым, что всякий ветер с моря мог легко и быстро нажать ледяные массы на берег; при таких условиях, стоянка под островом была сопряжена с большим риском. Так как основная из поставленных экспедиции задач была выполнена, а производство опасных работ было

немыслимо при наличии льда под побережьем, мы начали 23 августа обратный поход, расположив плавание в направлении на мыс Биллингса на Сибирском берегу.

Большой расход угля кораблем заметно давал себя чувствовать; из вашего запаса в 560 тонн, принятого в заливе Провидения, к этому времени оставалось уже только 275 тонн. Нам были страшны не столько льды, сколько тот большой расход угля, которым сопровождалось плавание.

Как и ожидалось, в проливе Лонга были встречены льды, временами очень сильно сжатые; однако, характер этих льдов был совершенно иной, чем при нашем походе с востока к острову Врангеля: преобладал годовалый лед и только иногда, отдельными площадями, встречались участки с преобладанием многолетних торосистых льдин. Утром 28 августа подошли к Сибирскому берегу несколько восточнее мыса Якан; только под самым берегом, шириною в 2—3 мили держалась полоса относительно чистой воды, в которой мы и пошли на юго-восток, придерживаясь побережья. Всюду мористее был довольно густой лед. Казалось несомненным, что наш проход вдоль побережья к мысу Дежнева можно было считать обеспеченным. Время было безусловно еще ранним, да и каких-нибудь 1½ недели тому назад эти путем прошел п/х. *Ставрополь*, выполнявший Колымский рейс.

Этим предположениям не суждено было, однако, оправдаться и, притом, не столько из-за состояния льдов, сколь из-за недостатка на корабле топлива. Упорно и продолжительно дувшие северо-западные ветры сделали свое дело: лед быстро подгоняло и прижимало к побережью, особенно нагромождая его там, где в океан выступали мысы. В районе первого из этих выступов — мыса Северного мы встретили и первое серьезное препятствие; лед здесь был сильно сжат, оставшегося угля нам могло хватить для прохода к заливу Провидения только при условии плавания почти свободным морем. Обстановка была как раз обратной, а потому, с большим трудом пробившись в береговую полынью, мы остались якорю под мысом, защищенные его обрывами от напора льдов. Не оставалось другого выхода, как в этом безопасном месте переждать изменения состояния льдов к лучшему, или же, в худшем случае, остаться здесь на зимовку. Между тем, столь необходимого нам изменения направления ветра не наступало: продолжали упорно дуть все те же северо-западные ветры.

Приходилось готовиться к зимовке. Постепенно все на корабле было переустроено: в размещении личного состава были сделаны крупные изменения; паровое отопление было разобрано и заменено камельками, кингстоны были залиты, все механизмы разобраны, а 26 сентября прекращены пары в последнем котле. Корабль фактически стал на зимовку. Было введено зимнее расписание, при чем главное внимание было обращено на обучение личного состава и поддержание его физических сил, для чего было заготовлено до 250 пудов свежего оленьего мяса. Эскимосы с семьями были переселены на берег в отдельный домик.

Казалось, что положение наше вполне и окончательно определилось: нам предстояло провести не менее десяти месяцев в условиях полной оторванности от внешнего мира; было трудно рассчитывать на возможность выхода из крепко схвативших нас ледяных об'ятий.

Резкое изменение нашего положения совпало как раз по времени с нашей окончательной постановкой на зимовку. Уже днем 25 сентября, едва только мы успели выпустить воду из последнего котла и цистерн, — были замечены как будто бы отзвуки зыби, — этой вестницы свободной воды в океане. Бывшая сперва еле заметной, эта зыбь постепенно усиливалась, и к утру 26-го сентября уже явственно можно было заметить не только колебание на ней льдин, но и совершенно отчетливо определить ее ОНО-ое направление.

Было совершенно очевидно насколько экономически выгоднее для государства был наш выход из Ледовитого океана в этом году; с другой стороны, был не менее очевиден и весь риск, весь большой риск подобной попытки. Тщательнейший подсчет оставшегося у нас топлива показал, что при условии совершенно чистого от льдов моря и при отсутствии свежего

встречного ветра, мы в состоянии едва-едва дойти до залива Провидения, — нашей угольной базы, да и то при условии употребить на топливо весь запас имевшегося на корабле дерева. Было решено рискнуть; расчет был такой: за кромкой льда под берегом располагается к северу район чистой воды протяжением, вероятно, до мыса Дежнева; имеются все данные предполагать, что Берингов пролив тоже свободен от льда.



Американец и эскимосы с острова Врангеля.

Не оставалось ничего другого, как наполнить котлы забортной водой; в порядке исключительной срочности разводили в них пары; машинисты днем и ночью собирали главную машину, вспомогательные механизмы и весь трубопровод; строевая команда не отставала от них в работах по приведению корабля из состояния зимовки в положение возможности совершения перехода.

Утром 27 сентября снялись с якоря, вошли в лед и правили в нем на северо-восток, идя против зыби. Последняя становилась все более и более заметной, и милях в 12—15 от побережья мы вышли, наконец, на чистую воду. Расчеты наши оправдались: одна из кромок льда шла на северо-восток, а другая протягивалась вдоль побережья к юго-востоку; обе эти кромки сходились друг с другом, образуя как бы прямой угол, к вершине которого мы и вышли. В океане шла крупная зыбь от НО-а, а вскоре задул и северо-восточный ветер, быстро засвежевший до степени шторма. Необходимость идти по кратчайшему расстоянию не позволяла нам привести к ветру; приходилось в шторм со снегом и туманом идти вдоль кромки льда днем и ночью бортом к очень крупной и крутой волне; легко представить себе, что происходило в таких условиях с кораблем, имеющим ледокольные образования, разгруженным к тому же до последней степени. Размахи качки превышали 45° на борт; в жилых помещениях и палубах корабля был полный хаос, так как за очень короткий срок приготовления к походу нельзя было вполне успеть закрепить все по походному; личный состав лишен был горячей пищи и воды; не было возможности ни обогреться, ни обсушиться; приходилось работать на верхней палубе зачастую по колена в ледяной воде, промокая насквозь под целыми каскадами брызг, попадавших на палубу. Через три дня шторм стих, а вечером 30 сентября, уже в совершенной темноте, мы отдали якорь, подойдя по расчету к мысу Дежнева. Все эти дни перехода плавание шло вдоль кромки льда, стоявшего под берегом полосой шириною в 15—20 миль. Уже на второй день перехода мы начали постепенно рубить на дрова и жечь в котлах весь имевшийся на корабле запас бревен и досок; к углю подмешивали угольный мусор с машинным маслом.

Что-то готовил нам рассвет следующего дня? Был ли Берингов пролив, как рассчитывали мы, чист ото льда, или же нам суждено было обмануться в своих ожиданиях? Действительность оказалась весьма неутешительной: полоса льда прижатого ветром к берегу, тянулась и далее от Дежнева в восточном направлении, располагаясь поперек пролива и загораживая нам путь; насколько хватал глаз всюду виднелись ледяные массы. На корабле было только 20 тонн угля и

уже почти не было дерева. Попробовали войти в лед и пробиваться в нем на юг; из этого маневра ничего не вышло: лед оказался гораздо более тяжелым, чем показалось, и мы, пройдя в нем не более одной мили, так и не смогли вновь выйти к его кромке. Угля к концу второго дня оставалось только 14 тонн, а на топливо ушли все пеньковые тросы, весь судовой запас олифы и красок, большая часть машинного масла и даже корпус моторного катера.

Ветер почти стих; течение из Берингова пролива начало подавать ледяные массы на север; по выходе в Ледовитый океан лед, попадая в более широкое пространство моря, несколько раздавался и стороны; затертые в этом льду, без всякой возможности двигаться, мы дрейфовали на WNW и за одну только ночь были отнесены от Берингова пролива на 30 миль. Положение судна было поистине критическим: почти без угля, затертое во льдах, оно было лишено возможности двигаться из опасения потратить последнее имевшееся на борту топливо, остаток которого следовало беречь на самый крайний случай.



Красный Октябрь во льдах, при обходе м. Северного.

Краткость этого небольшого очерка нашего плавания не позволяет подробно остановиться на описании тех двух дней, 1-го и 2-го октября, в продолжение которых нас дрейфовало со льдом то в направлении от мыса Дежнева, то, наоборот, к Берингову проливу. Особенно памятной была последняя ночь, когда мы, дрейфуя в расстоянии 4—5 миль вдоль берега в мысу Дежнева, все ближе и ближе подходили к Берингову проливу. В каком направлении будет итти дрейф тогда, когда мы выйдем в сферу действия иного течения из пролива? Подаст ли корабль теперь, как и раньше, на WNW, или же нам будет грозить дрейф на NNW, — вот вопросы, невольно возникавшие в уме каждого, отдававшего себе отчет в положении корабля.

Что же могло улучшить наше положение? Очевидно, только возможность получить топливо, которого у нас теперь уже не хватало даже на переход по свободному морю до залива Провидения. По имевшимся у нас данным, где-то на мысе Дежнева был выгружен уголь для представителей „Окаро“ и уполномоченного по Чукотскому уезду, зимовавших в этом районе; таким образом, только возможность подойти к берегу и погрузить часть этого угля могла спасти положение.

В таких обстоятельствах, когда, казалось, было очень немного данных на быстрое улучшение окружавших нас условий, природа пошла, наконец, не против нас. Рассвет 3 октября принес нам сперва легкий, а потом немного усилившийся южный ветер. Под влиянием этого благодатного дня нас, направления ветра, окружавший нас лед начал ослаблять свое сжатие; раздался он и в направлении берега, в сплоченном до этого времени ледяном покрове появились полыньи, а уже около полудня мы стояли под самым берегом против селения Уэллен, расположенного на северном берегу Дежневского выступа. Ознакомление с положением внесло новое разочарование: оказалось, что уголь действительно выгружен, но только не здесь, а по южную сторону мыса в расстоянии 30 миль отсюда, при чем путь лежал через закрытый льдом Берингов пролив. Не оставалось ничего другого, как разобрать, разрубить и перевезти по частям

на корабль корпус конфискованной в прошлом году шхуны, стоявшей в лагуне против селения, да скупить у чукчей весь имевшийся у них запас плавника. Зевать не приходилось: ветер совсем стихал и вот-вот готов был задуть от привычных ему северных румбов.

Была уже ранняя, безлунная северная ночь, когда все работы по погрузке этого „топлива“ были закончены. Предстояло, не теряя ни минуты, итти дальше; единственная возможность пройти проливом заключалась в том, чтобы расположить плавание вплотную к обрывам мыса, так как только здесь лед был несколько разрежен. Никогда, кажется не забыть этого рискованного перехода; только усыпанное звездами небо несколько умеряло глубокий мрак ночи, позволяя еле-еле разбирать контуры громадных, крутых скалистых обрывов Дежневского выступа. Тяжело движется корабль, прокладывая себе путь среди льда, отвоевывая с каждым шагом вперед свою свободу. Целые снопы искр вылетают из трубы, кружась в воздухе. Береговые обрывы порою, так близки к кораблю, что, кажется, еще немного и мы заденем за них бортом.

Вот мы уже в Беринговом проливе; лед временно становится гуще: приходится иногда останавливаться, ожидая когда кочегары нагонят пар: трудно управляться с котлами, подбрасывая в топки полусгнившее, сырое дерево шхуны.

После более чем трехчасовой борьбы со льдом, корабль вышел, наконец, на чистую воду и, притом, как раз своевременно: сперва слабый, а затем усиливавшийся все более и более ветер быстро перешел к северу, и утром 4 октября уже дул очень свежо из северо-западной четверти компаса. Пройдя Берингов пролив и обогнув Дежневский выступ, мы стали на якорь по южную сторону последнего, против поста Дежнева. С якорного места мы могли разобрать на берегу казавшуюся нам совсем маленькой, кучку угля, — столь драгоценного нам теперь топлива, которого на судне было только 5 тонн. Достать его, однако, оказалось не так просто: тот самый южный ветер, который так помог нам выбраться из Ледовитого океана, пододвинул здесь к берегу много льда, так что шлюпки не могли подойти к берегу и грузить на себя уголь. Здесь нас выручил свежий северо-западный ветер, уже после полудня этого же дня отогнавший лед в море. Обстановка была такова, что и здесь не приходилось терять ни минуты; не говоря уже о том, что угля на корабле почти не было, — приходилось беспокоиться и по другой причине; свежий северный ветер быстро гнал лед из Ледовитого океана к югу в Берингово море. Мы могли видеть, как большие массы льда быстро проносились проливом, закупоривая нам выход к югу.



Красный Октябрь в береговой полынье под мысом Северным.

Утомленному до крайности личному составу предстояла очень тяжелая работа; на воду были спущены все шлюпки и было срочно приступлено к перевозке на корабль угля. При довольно значительном морозе, выгребая против очень свежего ветра с берега, обдаваемые все время брызгами замерзавшей тут же воды, промокшие до костей, промерзшие люди в течение 8 часов выполняли эту поистине каторжную работу. Приходилось удивляться как вся эта операция прошла благополучно, как ни одна из нагруженных до отказа шлюпок, быстро гонимых шквалистыми, очень сильными порывами ветра, при снежной пурге, под двумя-тремя веслами,

ухитрялась верно выбрать направление на судно и не быть унесенной в море. Уже глубокой ночью удалось закончить погрузку угля, приняв на корабль около 25 тонн топлива; этого количества угля должно было в обрез хватить на переход до залива Провидения; взять больше топлива было невозможно, не обездолив зимовавших в посту Дежнева служащих „Окаро“ и администрацию Чукотского уезда.

Утром 5 октября снялись с якоря и пошли на юг. Вскоре нами были встречены спустившиеся из Берингова пролива льды. Казалось, что льды эти были каким-то живым существом, поставившим себе целью, во что бы то ни стало, становиться поперек нашего пути. Постепенно, набегая заходить далеко в лед, склоняли курс к берегу и, наконец, окончательно вышли из ледяных объятий под самым побережьем близ залива Лаврентия. Ветер постепенно стихал; к вечеру совершенно заштилело. Стояла тихая, звездная ночь; казалось, что все наши невзгоды и испытания остались позади, что вскоре мы придем в залив Провидения, где, наконец-то, перестанем испытывать муки столь ужасного угольного голода. Однако, несмотря на очень благоприятную погоду, сопровождавшую нас на этом переходе, — все же несколько раз возникало сомнение — хватит ли у нас угля, или же вновь придется прибегнуть к извлечению из корабля теперь уже последних остатков дерева. На рассвете 6 октября вошли в залив Провидения; на корабле совершенно не было пресной воды, а весь остаток топлива выразался цифрой в 21 пуд угля; этого количества едва хватило бы на 25 минут хода!

Только теперь можно было, наконец, вздохнуть свободно и позволить себе роскошь, хотя бы относительного, отдыха: самый тяжелый, критический период плавания миновал, и положение наше значительно улучшалось: плавание во льдах было закончено, мы стояли в закрытом заливе рядом с хорошим запасом угля. Гораздо острее было положение с пополнением запасов воды, которой на корабле совсем не было: приходилось собирать на берегу снег и таянием его получать необходимую в обиходе пресную воду. В один из таких дней, когда сообщение с берегом было затруднено из-за очень свежего ветра, пришлось, за отсутствием воды, дать обед на четыре часа позже срока. Тот ручей, из которого мы на пути в Ледовитый океан брали самотеком воду, вымерз; другой ручей, находившийся в бухте Эмма, тоже значительно промерз; брать из него воду можно было только шлюпками, что требовало много времени. Весь личный состав предыдущим тяжелым плаванием и только что законченной погрузкой угля в заливе Провидения был утомлен до крайности; было ясно, что надлежало выходить из положения иным способом. В таких условиях привели в действие судовой опреснитель, о возможности работы которого никто на корабле никогда серьезно не думал, ибо это был ветеран, не приводившийся в действие в течение 28 лет — с самой постройки корабля.

10 октября вышли в море для перехода в Петропавловск. Котлы продолжали работать на соленой воде, а необходимым для приготовления пищи, и мытья запас воды получался работой опреснителя; выдача воды строго учитывалась. 15 октября пришли в Петропавловск; здесь закончились наши мытарства; всего было вволю и не приходилось задумываться над изобретением способов наладить необходимое снабжение корабля. Личный состав получил возможность вымыться, привести себя и корабль в порядок. Проработавшие три недели на соленой воде котлы были выщелочены и вычищены, а главная машина получила вполне ею заслуженное время на осмотр и переборку.

23 октября вышли во Владивосток, куда благополучно и прибыли утром 29 октября.

„Все хорошо, что хорошо кончается“, — пусть скажет вместе с нами читатель, заканчивая просмотр этого краткого обзора нашего плавания.

Б. Давыдов.

Краткий список источников по истории открытия и по исследованию острова Врангеля.

1. Ф. П. Врангель. *Путешествие к северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, с 1820 г. по 1824 г.* Петербург. 1841 г. (Первоначально было издано в 1839 г. на нем. языке; имеется перевод на англ. яз., 1840 г.).
2. Биография Ф. П. Врангеля, написанная его сыном Ф. Ф. Врангелем. Большой энцикл. словарь Брокгауза и Эфрона, том 13.
3. *Записки Сибирского Отд. Р.Г.О.* 1857 г., том III.
4. Журнал «*Морской Сборник*». Отдельные заметки и сведения, 1868, 1869, 1871, 1877 и 1882 гг.
6. Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' Geogr. Anstalt. Главным образом, выпуски 1868, 1869, 1871, 1877, 1879, 1881, 1882 гг.
6. Л. Гельмерсен. *К вопросу об открытии Врангелевой земли.* Изв. Р.Г.О., XII, 1876 г.
7. Ф. Шмидт. *О заслугах Ф. П. Врангеля.* Изв. Р.Г.О., XIX, 1883 г.
8. C. L. Cooper. *Report of the cruise of Thomas Corwin in the Arctic Ocean, 1881.* Washington, 1884.
9. *Краткий Исторический очерк гидрографии русских морей.* «Записки по гидрографии». XVII, 1896 г.
10. Отчеты Главн. Гидрогр. Управления Морского Министерства в 1911 и 1914 г.г.
11. Б. В. Давыдов. *Материалы для изучения Сев. Ледов, океана от мыса Дежнева до р. Колымы, собранные в 1910 и 1911 г.г.* Гидр. Эксп. Сев. Ледов. океана. Спб. 1912 г.
12. И. Толмачев. *Заметка о геологии острова Врангеля и острова Геральда.* Изв. Академии Наук, 1912 г., стр. 207—218.
13. Проф. Г. И. Танфильев. *География России, ч. I. Введение.* Одесса, 1916 г.
14. Проф. Г. И. Танфильев. *География России, ч. II, вып. II.* Гос. изд. Украины, 1923 г.
15. К. К. Неупокоев. *Материалы по лоции Сибирского моря.* Прилож. к «Запискам по гидрографии», т. XLVI, 1922 г.
16. Отдельные статьи и заметки в журнале «*Geographical Journal*», 1912, 1914, 1915, 1916, 1918, 1922, 1923 и 1924 г.
17. Отдельные заметки в журнале «*Записки по гидрографии*», т. XXXVIII, 1914 г.
18. Н. Евгенов. *Плавание корабля Карлук и его трагический конец* (перев. с англ.). «Записки по гидрографии», т. XLVII, 1923 г.
19. J. Muir. *The Cruise of the Corwin. Journal of the Arctic Expedition of 1881, in search of De-Long and Jeanette.* Boston. 1917, стр. 1—28.
20. Л. С. Берг. *Остров Врангеля.* Журнал «Торговый Флот». 1923 г., № 2.
21. Е. Е. Шведе. *Остров Врангеля.* «Морской Сборник», 1920 г., № 9.
22. Е. Е. Шведе. *Истории открытия и завоевания острова Врангеля.* «Красный Флот», 1924 г., № 10.
23. Ш. Рабо и П. Виттенбург. *Полярные страны 1914—1924 г.г.* Ленинград, Редиздат Морведа, 1924 г., стр. 119—122.
24. Английская лоция «*Arctic Pilot*» 1918 г., том I.
25. W. Steffansson. *The friendly Arctic.* 1921.
26. Encyclopedia Britannica, 11 издание 1911 г. и 3 дополнительных тома изд. 1923 г. (Сведения об острове Врангеля даны на слова «Russia», «Siberia», «Yakutsk»).



notes

Не смешивать с Де-Лонгом, командиром *Жаннетты*.

Русский перевод см. в «Записках по гидрографии», 1923 г., том XLVII.