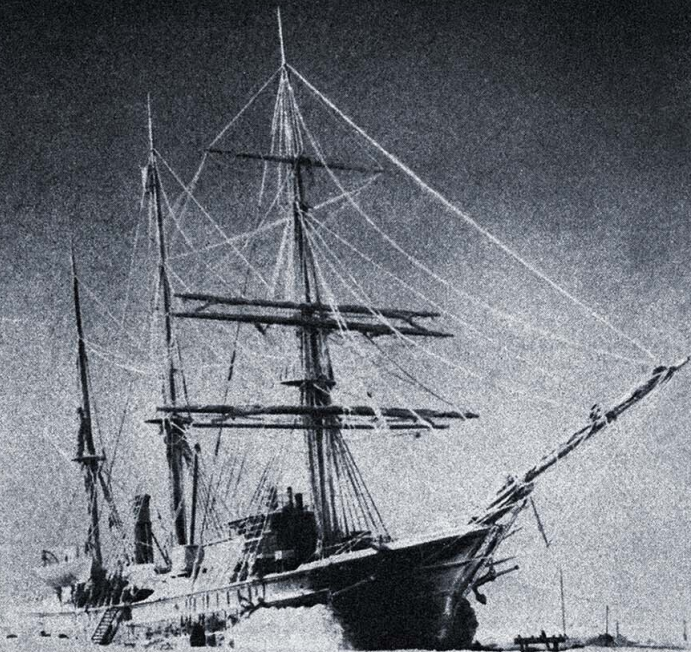


ДНЕВНИКИ БАРОНА ЭДУАРДА ТОЛЛЯ

РУССКАЯ ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ 1900–1902 гг.



Paulsen

Эдуард Васильевич Толль

Дневники барона Эдуарда Толля. Русская полярная экспедиция 1900–1902 гг.

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=74289971

*Дневники барона Эдуарда Толля. Русская полярная экспедиция 1900–1902 гг. / пер. с нем.: П. В. Гельмерсен; Паулсен; Москва; 2025
ISBN 978-5-98797-455-1*

Аннотация

В 1900 г. известный полярный исследователь Э. В. Толль отправился в свою последнюю экспедицию – на поиски легендарной Земли Санникова. Русская полярная экспедиция на яхте «Заря» продолжалась два года, и все это время Толль вел дневник на родном ему немецком языке. Запись в нем заканчивается 3 июня 1902 г., когда Толль с тремя спутниками покинул судно и направился к острову Беннетта, рассчитывая приблизиться к заветной Земле Санникова. Они достигли острова, но дальше их следы теряются. Спасательная экспедиция под руководством А. В. Колчака результатов не дала. Тайна гибели Толля и его спутников до сих пор не разгадана.

Вниманию читателей предлагается наиболее полная версия перевода дневников Э. В. Толля на русский язык.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

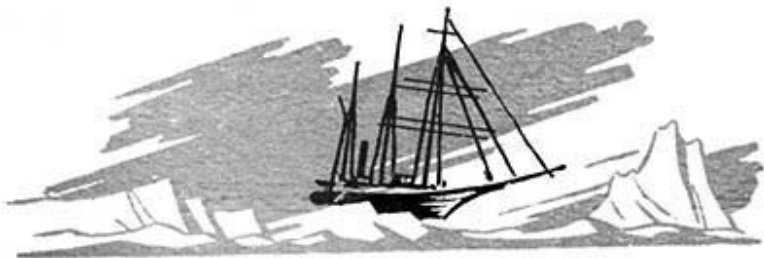
От издателей	9
Вступление	15
Введение	20
План экспедиции на Землю Санникова[3]	20
Краткий обзор хода экспедиции	31
Яхта «Заря» Русской полярной экспедиции	43
Часть I. Выход из Санкт-Петербурга 8 (21) июня 1900 г.	50
Первое плавание «Зари» с 8 (21) июня 1900 г. до 14 (27) сентября 1900 г. и выжидание в Таймырском проливе	50
Конец ознакомительного фрагмента.	110



J. M. K.

Эдуард Толль

Дневники барона Эдуарда Толля. Русская полярная экспедиция 1900–1902 гг.



**К 180-летию Русского
географического общества**

Toll E.

Die russische Polarfahrt der Sarja 1900/02. Aus den hinterlassenen Tagebuchern / Hrsg. v. Emmy von Toll. Berlin: Verlag, 1909. 635 s.

© ООО «Паулсен», 2025

© Русское географическое общество, 2025

*Выражаем признательность за поддержку Гогину
Дмитрию Юрьевичу, руководителю Федерального агент-
ства по государственным резервам (Росрезерв).*

От издателей

Перед вами книга, которую можно назвать не только итогом работы, но и реализованной давней мечтой большого коллектива, подготовившего ее к печати.

Дневник барона Толля, написанный во время Русской полярной экспедиции (РПЭ) 1900–1902 гг. и оставленный им на яхте «Заря» перед уходом с тремя спутниками на остров Беннетта, был передан после его гибели вдове Эммелине фон Толль и издан ею в 1909 г. в оригинале (*Die russische Polarfahrt der Sarja 1900/02. Aus den hinterlassenen Tagebuchern / Hrsg. v. Emmy von Toll. – Berlin: Verlag, 1909. 635 s.*).

На русском языке этот дневник увидел свет только в 1959 г. (Э. В. Толль. Плавание на яхте «Заря». Перевод с немецкого З. И. Виттенбург; под редакцией П. В. Виттенбурга, автор предисловия П. В. Виттенбург; художник Б. В. Шварц. – Москва: Географгиз, 1959. 339 с.).

Перевод, сделанный профессионально и качественно, тем не менее не является всеобъемлющим. Убраны сведения о лейтенанте А. В. Колчаке, который входил в состав экспедиции. Колчак практически нигде не назван по фамилии (просто – «гидрограф»). По политическим соображениям Колчак не упомянут ни в каких исторических документах, кроме как связанных с его ролью лидера белогвардейского движе-

ния; тем самым искажена и история Русской полярной экспедиции. Ненужными и идеологически невыдержанными посчитали рассуждения Толля на религиозные темы и описания им религиозных праздников. И, наконец, подверглись цензуре страницы, на которых рассказывается о роли Великого Князя Константина Константиновича, возглавлявшего Академию наук, под патронажем которого и состоялась экспедиция.

Плавание под руководством барона Э. В. Толля на яхте «Заря» было грандиозным предприятием своего времени. Спасательная экспедиция, снаряженная в 1903 г., которую возглавил лейтенант А. В. Колчак, также по праву входит в летопись самых мужественных и превосходных арктических предприятий. Совет Императорского русского географического общества 30 января 1906 г. наградил А. В. Колчака своей высшей наградой – Константиновской медалью «за участие его в экспедиции барона Э. В. Толля и в особенности за путешествие на остров Беннетта». Толль и его спутники не были найдены, но на острове Беннетта обнаружены многие предметы партии Толля, построенная избушка, три записки и письмо Толля президенту Академии наук в Санкт-Петербурге – короткий отчет, заканчивающийся словами: «Отправимся сегодня на юг. Провизии имеем на 14–20 дней. Все здоровы. Губа Павла Кеппена о-ва Беннетта. 26.X / 8.XI.1902 г. Э. Толль». В пути люди погибли.

Итак, об одном из самых ярких и важных путешествий в

отечественной полярной истории мы знаем по сильно сокращенной и отцензурированной книге. Для восстановления исторической справедливости по отношению к значению экспедиции и к памяти ее участников было необходимо издать полный перевод дневников Э. В. Толля.

Еще в начале XX в. действительный член Русского географического общества П. В. Гельмерсен, по поручению председателя РГО Ю. М. Шокальского, осуществил такой перевод, о чем свидетельствует их переписка¹.

Павел Васильевич Гельмерсен (1880–1953) – офицер Российского флота, участник Первой мировой войны, Георгиевский кавалер, капитан 1-го ранга, историк военно-морского флота, писатель. Рукопись Гельмерсена хранится в Научном архиве РГО в личном фонде Ю. М. Шокальского².

Несколько лет назад, благодаря инициативе и большой работе коллектива Русского географического общества, этот перевод был оцифрован, проверен и отредактирован. В 2025 г. издательство «Паулсен» также сделало перевод около сотни страниц дневниковых записей, пропущенных (по неясной причине) Гельмерсеном.

Таким образом, перед читателем предстает максимально полный дневник Эдуарда Васильевича Толля. Почему все-таки максимально полный, а не полный? Купюры были сделаны Эммелиной Толль, убравшей из рукописи мужа все

¹ НА РГО, ф. 44, оп. 2, № 209.

² НА РГО, ф. 44, оп. 1, № 464.

упоминания, связанные с конфликтами, сложными человеческими отношениями. В «Послесловии» к книге баронесса поясняет: «При обработке материала... выяснилась необходимость... кое-что сократить или выпустить. Исключено все, относящееся к семье... Выпущены подробности о совместной жизни членов экспедиции». Эти купюры в немецком издании дневников обозначены отточиями – мы повторили их в нашей книге.

Немецкое издание дневников 1909 г. было дополнено разделом «Распределение работ по составлению описания экспедиции и ее результатов» и статьей К. А. Воллосовича «Обзор научных трудов барона Толля и геологические результаты его последней экспедиции». П. В. Гельмерсен пишет, что «все это не переведено мною, так как первая статья написана в 1908 г. и после нее, вероятно, появились специальные труды, а вторая является интересной лишь для геологов, но не для наших целей».

В представленном читателю издании мы приводим с сокращениями «Вступление» П. В. Виттенбурга к книге «Плавание на яхте „Заря“». Книга дополнена важными и интересными текстами, связанными с Русской полярной экспедицией, в первую очередь, полным «Отчетом лейтенанта В. А. Матисена о плавании яхты „Заря“ в навигацию 1902 г. и о возвращении ее экипажа в Якутск», опубликованным в «Известиях Императорской академии наук» (1903, март, т. XVIII, № 3). Читатель найдет в издании также очерк по-

лярного путешественника и исследователя Д. И. Шпаро о судьбе продуктового склада Толля на побережье Западного Таймыра, которым сами участники РПЭ не воспользовались, но который стал началом большого научного эксперимента; в продолжающихся исследованиях участвует целый ряд институтов РАН и Научно-исследовательский институт проблем хранения Росрезерва. Автор коснулся также и бережного отношения к памяти Э. В. Толля в России, в частности рассказав о перезахоронении в 2011 г. на острове Котельный участника РПЭ доктора Г. Э. Вальтера.

В представленном переводе все латинские названия растений и животных приведены в написании, принятом в начале прошлого века. Отдельные фамилии, имена, некоторые географические названия даны как можно в более точном соответствии с оригиналом издания (Бируля, Зееберг, Железников, Клуг, Бова, Паттерсон и некоторые др.). Большинство устаревших и мало или совсем не используемых ныне слов и терминов оставлено в первоначальном варианте.

Все авторские сноски и примечания немецкого издателя сохранены. Дневники дополнены редакционными примечаниями, уточняющими тот или иной термин, географическое название, персоналию, упоминаемое автором событие.

Надеемся, что важная многолетняя работа по возвращению в научный оборот документов Русской полярной экспедиции будет по достоинству оценена специалистами и всеми интересующимися данной темой читателями.

Издательство «Паулсен» Русское географическое общество.

Вступление

Автор дневника «Плавание на яхте „Заря“», начальник Первой русской полярной экспедиции Академии наук, Эдуард Васильевич Толль был одним из замечательных полярных исследователей конца прошлого столетия.

Знаменитые путешественники того времени – Ю. Пайер, К. Вайпрехт, Д. Де-Лонг, Ф. Нансен, Р. Амундсен и другие – стремились достигнуть высоких широт Севера и в результате обогатили науку географическими открытиями, которые стерли много белых пятен с карты полярных стран.

В отличие от большинства путешественников, проводивших односторонние географические исследования, Э. В. Толль, как и Ф. Нансен, положил начало комплексному изучению природы Арктики.

Научные результаты трех полярных экспедиций Э. В. Толля (1885—1886, 1893, 1900—1902) составили семь томов в изданиях Академии наук. Исследования этих экспедиций были посвящены вопросам географии, ботаники, зоологии и, особенно, геологии и гляциологии; проводились систематические наблюдения по метеорологии, земному магнетизму, северным сияниям и, наконец, по этнографии. Произведенные Э. В. Толлем исследования ископаемого льда на Большом Ляховском острове по настоящее время не превзойдены. Их описание вошло во все учебные руководства

по геологии и физической географии и переведено на многие иностранные языки.

Широкий научный кругозор и глубокие познания в области естествознания позволили Э. В. Толлю осветить многие проблемы, связанные с изучением природы Арктики.

Обладая сильной волей и высоко развитым чувством ответственности за порученное дело, Э. В. Толль не жалел сил и жизни, преодолевая неисчислимые трудности, стоявшие на пути полярного исследователя в ту эпоху, когда работа в Арктике граничила с героизмом. Нельзя забывать, что в те годы еще не использовались ледоколы, не существовала авиация, не было ни полярных станций, ни радиосвязи, ни ледовой разведки.

В 1885—1886 гг., впервые участвуя в полярной экспедиции под начальством А. А. Бунге, Э. В. Толль изучал геологию Новосибирских островов. Будучи на северо-восточном берегу острова Котельного, он 13 августа 1886 г. занес в свой дневник: «Горизонт совершенно ясный. Вскоре после того, как мы снялись с устья реки Могур-урях, в направлении на северо-восток $14—18^{\circ}$ ясно увидели контуры четырех гор, которые на востоке соединились с низменной землей. Таким образом, сообщение Санникова подтвердилось полностью. Мы вправе, следовательно, нанести в соответствующем месте на карту пунктирную линию и надписать на ней: Земля Санникова».

На основании формы гор Э. В. Толль высказал предпо-

ложение, что «Земля Санникова» сложена, подобно острову Беннетта, из базальтов. Расстояние от острова Котельного до «Земли Санникова», которую Э. В. Толль считал за часть неизвестного архипелага, он полагал равным 150—200 км.

Спустя семь лет, в 1893 г., Э. В. Толль руководил экспедицией Академии наук. На берегу Восточно-Сибирского моря, в 60 км к востоку от Святого Носа, Э. В. Толль производил раскопки мамонта и был занят устройством на Новосибирских островах по просьбе Ф. Нансена двух продовольственных складов на случай гибели «Фрама». На севере Сибири, в Прианском крае, он проводил орографические исследования, описал Хараулахский хребет, а также хребты Чекановского и Прончищева, нанес на карту Анабарскую губу и низовья реки Анабары до 72-й параллели. Инструментальная съемка и определение астрономических пунктов, произведенные экспедицией Э. В. Толля, позволили исправить и уточнить географические карты того времени. <...>

Оставив службу в Академии, Э. В. Толль перешел по приглашению академика Ф. Н. Чернышева в Геологический комитет. Вскоре на заседании Русского географического общества он познакомился с адмиралом С. О. Макаровым, который тогда вынашивал идею исследования полярных стран при помощи ледокола. В это время Э. В. Толль разрабатывал план изучения района гипотетической «Земли Санникова» при помощи деревянного судна. В 1897 г. осуществилась мечта С. О. Макарова, и Э. В. Толль принял участие в пер-

вом арктическом плавании ледокола «Ермак». Совместная работа Э. В. Толля с С. О. Макаровым прервалась в связи с тем, что правительство отпустило средства на организацию Первой Русской полярной экспедиции Академии наук под начальством Э. В. Толля.

Вдохновитель этой экспедиции, Э. В. Толль, собрал большой научный материал, опубликованный Академией наук.

В настоящем дневнике Э. В. Толль дает описание плавания на яхте «Заря», начиная с ее выхода в море 21 июня 1900 г. Дневник написан не для опубликования в печати, а адресован Э. В. Толлем его жене Эммелине Толль. Этим объясняется интимный характер некоторых записей. Искренность суждений, мыслей и чувств, которыми проникнуты все записи, рисуют личность Э. В. Толля как человека гуманного, проникнутого гражданскими чувствами, целеустремленного в своей работе и отдающего все свои силы выполнению долга. Э. В. Толль беспощадно строг и требователен к себе, а по отношению к своим подчиненным он необычайно заботлив и полон товарищеского внимания.

Заслуживает быть отмеченной его искренняя дружба со старыми проводниками Джергели и Оммундже и неизменно гуманное отношение ко всем туземцам-кочевникам, которые платили ему ответной любовью, подобно тому, как это было во взаимоотношениях Н. Н. Миклухо-Маклая с обитателями Новой Гвинеи. <...>

Э. В. Толль не раз возвращается к анализу причин вы-

мирования некоторых малых народностей, населявших север Азии, и стремится пробудить сочувствие к этим обездоленным «инородцам», оказывая им со своей стороны постоянное содействие и помощь.

Дневник прерывается 5 июня 1902 г., когда вместе со своими тремя спутниками, астрономом Ф. Зеебергом и проводниками якутом В. Гороховым и эвенком Н. Протодьяконовым, Э. В. Толль с острова Котельного отправился на собаках и байдарках на остров Беннетта, чтобы оттуда достигнуть «Земли Санникова». <...>

П. В. Виттенбург

Введение

План экспедиции на Землю Санникова³

В ясные солнечные дни видны с северной оконечности острова Котельный, в 76° с. ш., четыре горы, едва возвышающиеся на северном горизонте, – это Земля Санникова, на которую до сих пор не ступала нога человека.

Земля эта названа в честь Якова Санникова, известного промышленника и спутника Геденштрома. Он первым заметил эти горы в 1805 г. во время летнего пребывания на острове Котельный. В следующем году он с Высокого мыса открытого им острова Новая Сибирь видел вторую землю на NNO. Однако через 20 лет наблюдения Санникова были как бы опровергнуты: лейтенант Анжу, которому Морским министерством было поручено найти виденные Санниковым земли, вернулся в 1824 г. в полном убеждении, что существование расположенных севернее Новосибирских островов земель основано на заблуждении.

³ В немецком издании – уточнение: «Отдельный оттиск из St. Petersburg Zeitung, 1898». St. Petersburg Zeitung – газета на немецком языке, издававшаяся в Санкт-Петербурге в 1727–1914 гг., до 1831 г. – ежедневно, затем – еженедельно.

Прошло еще 50 лет; во время трагического возвращения американского капитана Де-Лонга с оставленного в 77° с. ш. и $154^{\circ}59'$ в. д. корабля «Жаннетта» им был открыт на NNO от Новой Сибири остров Беннетта, что и подтверждало данные Санникова относительно видимой им на NNO от «Высокой горы» земли.

Тем временем мнение о вероятности существования земли, виденной Санниковым на N от острова Котельный, продолжало держаться, так как и другие посетители острова, якутские и тунгусские промышленники, подтверждали это мнение Санникова.

В 1886 г., во время снаряженной Академией наук под начальством доктора А. Бунге экспедиции, я лично мог убедиться в правдивости сказанного. 13 августа 1886 г. при совершенно ясной погоде, находясь у устья реки Могур (на карте Анжу названа рекою Санникова) в 76° с. ш. и 139° в. д. у северного мыса острова Котельный, я видел по магнитному румбу NO $14-18^{\circ}$ острые контуры четырех плоских гор и примыкающую к ним с восточной стороны низменную землю. Горы Земли Санникова по своей форме живо напоминают усеченные базальтовые пирамиды Святого Носа, каковыми они представляются смотрящему с южного берега Большого Ляховского острова. По форме гор Земли Санникова можно заключить, что они базальтовые, такие, как и остров Беннетта, который по описанию Де-Лонга состоит из подобного же камня.

Расстояние Земли Санникова от острова Котельный, по моему мнению, 150–200 верст, что составляет 1,5–2 градуса. Это подтверждается и Нансеном, который в 78° с. ш. и 140° в. д. видел летевшую с севера стаю куликов, что служит неоспоримым доказательством существования там земли – и не только одиноких скалистых утесов, но целого острова, подобно Новосибирским. Нансен сам не видел земли, но считает, что, вероятно, это небольшой остров, простирающийся недалеко на севере. Прав он или нет – пока трудно сказать, но что Земля Санникова составляет часть еще не открытого архипелага – за это говорит множество данных⁴.

Я пока не буду касаться результатов геологического исследования строения Новосибирских островов, указывающих на продолжение исследования на севере, в виде расколотых и скрытых под водой масс земли; ограничусь лишь указанием на факты, которые выяснились по результатам экспедиции «Фрама».

1. Разности скоростей дрейфа «Жаннетты» и «Фрама» указывают, что оба дрейфа не могут быть идентичными. Основываясь на том же, Нансен рекомендует снарядить лет на пять корабль для дрейфа со стороны Берингова пролива; новый путь, по его мнению, пройдет севернее курсов «Фрама». Авторитеты по географии полагают, что, если оба дрейфа

⁴ Об этом Нансен рассказал на заседании Императорского географического общества, посвященном полярной проблеме. Надеюсь, скоро появятся протоколы очень интересных и важных переговоров. – *Здесь и далее в тексте, если не указано иное, – прим. авт.*

начнутся из того же места вблизи Берингова пролива, то разветвление дрейфов свершится севернее Новосибирских островов, и только лишь в силу расположенных там частей суши.

2. Из курса «Фрама», равно как и маршрута Нансена и Йохансена, явствует, что плавучий лед с большою легкостью шел на N, в то время как при движении на SO, то есть в направлении предполагаемого архипелага, он задерживался.

Если мое предположение относительно принадлежности Земли Санникова к архипелагу верно, то тут, может быть, речь только лишь о землях, не превышающих размерами Землю Франца-Иосифа, во всяком случае не крупных земельных пространствах; против этого говорят открытые Нансеном большие глубины, которые начинаются по курсу «Фрама» с 79° с. ш. Насколько далеко на NO или O от курса «Фрама» тянется неизвестный архипелаг – в настоящее время самый жгучий географический вопрос.

Изучить геологическое строение этого архипелага, если даже он занимал бы лишь незначительную часть пространства Земли Франца-Иосифа, для истории Земли и, в частности, геологии Северной Азии чрезвычайно важно, ибо ключ для решения целого ряда серьезнейших вопросов может быть найден только здесь. Не говоря о прочих научных целях экспедиции на Землю Санникова, перечень которых в этой статье меня завел бы слишком далеко, следует упомянуть, что, помимо биологических (зоологических и бота-

нических) исследований, будут иметь громаднейшее значение метеорологические и магнитные наблюдения – конечно, при том условии, что наблюдения эти будут производиться без перерыва в течение круглого года в одной из самых северных точек названного архипелага. Метеорологические наблюдения будут очень важны еще и для сравнения и обоснования крайне интересных метеорологических наблюдений «Фрама», ибо последние, также как и наблюдения большинства экспедиций, производились почти ежедневно на другом месте.

Теперь от теории перехожу к практике. Как добраться до Земли Санникова? Попытки Санникова и Геденштрома (1805 и 1806) и лейтенанта Анжу (1821–1823) показали, что исключительно только на санях, запряженных собаками, нельзя добраться до земель, расположенных впереди Новосибирских островов, из-за пересекающих путь полыней. Летом же это возможно на шлюпах, как доказал Де-Лонг во время обратного пути с Земли Беннетта на Новую Сибирь. При таких условиях исключается возможность удовлетворительного научного обследования этих земель. Потребовалось бы перезимовать на Земле Санникова, то есть провести там целый год; однако организация доставки необходимого на год количества провианта на санях и шлюпках немыслима.

Единственно действительное средство добраться до Земли Санникова – корабль; причем идти следует непременно

со стороны устья Лены, о чем буду сейчас говорить более подробно. Как можно было ожидать, опыт экспедиции на «Фраме» доказал, что в чистом ото льда течении, поднимающемся от Лены до 78° с. ш., то есть до широты Земли Санникова, можно пройти всего лишь в несколько дней⁵. Правда, «Фрам» вмерз именно здесь, и отсюда начался дрейф этого неразрушимого корабля. Но не следует забывать, что «Фрам» очень запоздал и что все это случилось 13 (25) сентября! Чтобы избежать столь же нежелательного окончания экспедиции, следует туда прибыть в более раннее время года, что может иметь место лишь в том случае, если экспедиция начнет свое плавание от устья Лены. Последнее совершенно чисто ото льда уже в начале августа, что доказано, помимо многочисленных примеров прежнего времени, также и моим плаванием на шлюпке по устью Лены в 1893 г.

Избрание устья Лены за исходную точку для плавания на Землю Санникова весьма существенно ввиду снабжения необходимым числом собак и потребным для них провиантом. Лучшие собаки для подобных целей всей Сибири, да вероятно и всего света, живут в устье Лены. При желании дойти до Земли Санникова из какого-нибудь европейского порта в одно лето все равно пришлось бы заходить за собаками в устье Лены либо в устье Оленёка, куда собаки могли бы быть доставлены. При этом было бы легко упустить

⁵ «Фрам» прошел 15 сентября устье Оленёка, а 20 сентября – предполагаемую широту Земли Санникова.

время, возможное для плавания до Земли Санникова. Чтобы наверняка и в надлежащем снаряжении достигнуть цели, пришлось бы употребить оба места.

Здесь же говорится о том, что корабль, долженствующий миновать мыс Челюскин, может быть менее счастлив, чем его три предшественника: «Вега», «Лена» и «Фрам»; в случае зимовки у мыса Челюскин пришлось бы использовать еще третье лето.

Поэтому самым правильным и надежным было бы зафрахтовать для экспедиции корабль, который с предшествующей зимы стоял бы в устье Лены. Там и сейчас стоит пароход «Лена»; но, вероятно, состояние, в котором он находится, вряд ли ему позволит выходить в море. На тот случай, если нельзя было бы собрать средства на покупку нового корабля, следовало бы последовать примеру «Лены» 1878 г. и снарядить пароход в устье Лены для чисто коммерческих целей. Понятно, что такое предприятие, в особенности если правительством будет разрешен беспошлинный ввоз товаров, окажется крайне прибыльным. Возвращение корабля в то же лето было бы вряд ли возможным – вообще. Я не разделяю оптимистической веры в возможность постоянной навигации между Европой и Леной. Однако же появление корабля под начальством одного из испытанных капитанов норвежских рыболовных судов в устье Лены и практика плавания в водах, омывающих Новосибирские острова, имеет громадное значение, потому что послужило бы началом ос-

новательного научного изучения и систематической эксплуатации богатств мамонтовой кости. С другой стороны, плавления восточнее устья Лены до устья Колымы удовлетворили бы жгучие потребности жителей тех областей. Достаточно привести следующий пример: пуд ржаной муки вследствие затруднительного транспорта на протяжении пути в 1000 километров от Якутска через 5000-футовый Тукуланский перевал Верхоянского горного кряхтя⁶ в Верхоянск обходится казне в 7 руб. 57 коп., а оттуда приходится переплавлять муку в Колымск еще на 1000 километров! Цена пуда муки в Нижнеколымске мне неизвестна, тогда как цена муки в Верхоянске мне сообщена документально якутским губернатором. Понятно, что при доставке по контракту муки казенным складам на Колыме и на Индигирке морским путем из устья Лены вдоль берега казна получит громадную прибыль.

Что касается места сбыта импортированных из Европы морским путем товаров, следует упомянуть, с одной стороны, Якутскую ярмарку, с другой – золотые прииски в области притоков Лены. Ярмарка длится с июля до конца августа и имеет по официальным данным оборот в два миллиона рублей, из коих половина падает на ввоз шерстяных и бумажных изделий, фарфора и фаянса, колониальных товаров (кроме чая) и, наконец, различных химических продуктов, тогда как другая половина оборота относится к вывозу копченых товаров и мамонтовой кости.

⁶ Кряхт – горный хребет.

Золотые прииски находятся по большей части в Витимской и Олёкминской областях, да последнее время также и в Алданской. Управлениями обеих вышеназванных областей израсходовано в 1889 г. на товары для одних только рабочих – 4 174 150 руб.

Из необходимых для технических целей предметов достаточно упомянуть о динамите; в 1889 г. было израсходовано 900 пудов. Понятно, что заказа товаров хотя бы одним из крупных приисков достаточно, чтобы щедро окупить все плавание парохода по Ледовитому океану.

Выполнение плана экспедиции в коротких словах может быть нижеследующим:

1. Летом 1899 г. экспедиционный корабль, крепкое норвежское судно, каковые употребляются для тюленьего промысла, должно пробиться через Карское море кругом мыса Челюскин к устью Лены. В случае, если этому кораблю, так же как «Лене» в 1878 г., посчастливится использовать один из рукавов Лены и дойти до Якутска, то он должен сдать свои товары и там остаться на зиму. Если кораблю в устье Лены не посчастливится попасть на фарватер, доступный его углублению, он мог бы сам найти зимовье у западного берега губы Борхая. Оттуда можно использовать обычную зимнюю дорогу; товары удобно перевезти на оленях обычным 100-верстным путем через 1500-футовый перевал Хараулахского хребта (2500 футов вышиной) в Булун на Лене и с этого складочного места поднять их на пароходе «Лена» вверх по

реке.

2. На следующее лето должна начаться деятельность экспедиции, которая у устья Лены сможет запастись лучшими собаками, оленями, несколькими якутскими лошадьми с необходимым для всех их провиантом. В августе, воспользовавшись благоприятным фарватером, экспедиция может дойти до Новосибирских островов и там устроить депо; как видно из опыта «Фрама», дойти до Земли Санникова можно всего лишь в несколько дней. Желательно в случае благоприятных условий льда продвинуться как можно дальше на север и остановиться в самой северной точке архипелага или на северной оконечности острова Беннетта – в том случае, если последний заходит далее на север, чем Земля Санникова.

3. Там экспедиция высаживается, а корабль возвращается в Лену. Часть личного состава приступает к сборке привезенных с собою частей дома, к устройству зимовки и к организации метеорологических и магнитных наблюдений, которые должны продолжаться в течение всего года. Тем временем другая часть экспедиции производит топографическую и геологическую съемку архипелага, насколько позволит погода. Эти работы продолжаются весною и летом до прибытия корабля, который должен будет снять экспедицию.

4. На обратном пути желательно расширить район работ экспедиции: корабль должен вернуться иным путем, чем пришел, – хотя бы вдоль восточного берега Новой Сиби-

ри, причем высадка у Дровяных гор⁷ была бы действительно необходимой.

5. Что касается личного состава экспедиции, то я бы мог ограничиться нижеследующими сотрудниками: астрономом, метеорологом и топографом. Кроме того, я избрал бы себе из среды испытаннейших промышленников нескольких якутов или тунгусов в качестве егерей и наблюдающих за собаками.

Эдуард Толль

⁷ Дровяные горы – возвышенность на юго-западном побережье о. Новая Сибирь. Сложена песками и глинами с прослоями бурого угля и с обильными остатками древесины, по которым и получила свое название.

Краткий обзор хода экспедиции

Первоначальный план в последующем был значительно изменен и расширен. Благодаря заботам президента Академии наук Великого князя Константина средства на снаряжение экспедиции были отпущены щедрой рукой, вследствие чего появилась возможность приобрести специальный корабль и приспособить его для целей экспедиции. Летом 1899 г. барон Толль отправился в Норвегию и, благодаря дружескому содействию д-ра Фритьофа Нансена, ему там удалось присмотреть подходящее судно, занимавшееся ранее тюленьим промыслом – *Harald Haarfager*. Необходимые перестройки были поручены известному строителю «Фрама» Колину Арчеру⁸, к работам приступили немедленно. Позднее наблюдающим за работами был назначен лейтенант Н. Н. Коломейцев, будущий командир этого корабля. Президент Академии наук присвоил судну название «Заря».

Большая осадка корабля сделала вход в Лену невозможным; поэтому пришлось от этой части плана отказаться. При разработке деталей экспедиции барон Толль пришел к заключению, что ввиду вероятности большой продуктивности предприятия необходимо сделать некоторые изменения в первоначальном плане. Окончательный проект был пред-

⁸ Арчер, Колин (Archer, Colin; 1832–1921) – известный норвежский судостроитель.

ставлен 1 марта 1899 г. на обсуждение Комиссии, назначенной для снаряжения экспедиции под председательством президента Академии наук; заседание происходило в присутствии барона Н. А. Е. Норденшёльда. Существеннейшие изменения заключались в том, что барон Толль считал более полезным провести две зимы на Дальнем Севере, а не одну, как предполагалось ранее. Сначала он намеревался пройти по возможности непосредственно на Новосибирский архипелаг и расположиться на зимовье на Земле Санникова или где-нибудь на близлежащих островах. Но впоследствии предпочел провести первую зиму на восточном берегу Таймырского полуострова, где-нибудь севернее бухты Хатанги, и лишь на вторую зиму перейти на Новосибирские острова. Выбор места первого зимовья был обусловлен тем, что восточная половина Таймырского полуострова до этого времени еще совершенно не была обследована, а изучение омывающих ее морей обещало дать в высшей степени интересные результаты; к тому же место это казалось очень выгодным как исходная точка для достижения района второго зимовья. Море между восточным берегом Таймырского полуострова и Новосибирскими островами весьма рано очищается ото льда благодаря влиянию весенних вод Хатанги, Анабара, Оленёка и Лены, что способствует своевременному приходу в водный район, представляющий для экспедиции наибольший интерес и наибольшую притягательную силу. Хотя вторая зима расширила бы район исследований и повысила

продуктивность наблюдений, она, с другой стороны, увеличила бы длительность экспедиции до трех лет. После зимовья севернее островов Анжу барон Толль предполагал пройти вдоль северного берега Восточной Сибири через Берингов пролив во Владивосток и там распустить экспедицию, участники ее могли бы вернуться в Петербург зимою 1902–1903 г.

Весною 1900 г. лейтенанты Ф. А. Матисен и А. В. Колчак с командой отправились в Ларвик в Норвегии, где стояла «Заря», готовая к выходу в С.-Петербург.

Желая выказать экспедиции особое благоволение и внимание и предоставить «Заре» все права и преимущества, которыми пользуются суда яхт-клуба, Великий князь Константин дал возможность «Заре» быть записанной в число судов Невского яхт-клуба как собственность Академии наук и выразил желание, чтобы патент был выставлен на его имя как президента Академии наук и почетного члена названного яхт-клуба. По его приказанию под клотиком был поднят андреевский вымпел с буквою «К» под великокняжеской короной.

В первых числах мая «Заря» покинула Берген и по пути в Россию заходила в несколько портов для приема заказанных за границей предметов снаряжения. В Мемеле «Зарю» ожидал начальник экспедиции барон Толль. В С.-Петербурге она пришла рано утром 16/29 мая за учеными членами экспедиции и за грузом. Шведское правительство оказало цен-

ную услугу, разрешив беспоплатный провоз в Ларвик необходимых для перестройки «Зари» материалов.

29 мая (11 июня⁹) 1900 г. экспедицию посетил император Николай II.

В 11 часов утра 6 (19) июня 1900 г. на судне было совершено молебствие в присутствии Королевы Эллинов¹⁰ и Великого князя Константина.

Личный состав экспедиции включал, не считая ее начальника, нижеследующих лиц.

Лейтенант Николай Николаевич Коломейцев, командир «Зари», работал несколько лет на съемке Белого моря Главного гидрографического управления и участвовал в экспедиции 1893 г. капитана 2-го ранга Л. Добротворского к устью Енисея.

Лейтенант Федор Андреевич Матисен, геодезист и метеоролог экспедиции, участвовал в экспедиции 1899 г. на Шпицберген.

Лейтенант Александр Васильевич Колчак, океанограф и помощник магнитолога, совершал плавания в северной части Тихого океана.

Все трое по специальности штурманские офицеры.

Старший зоолог Зоологического музея Академии наук

⁹ Здесь и далее в скобках приведены даты по новому стилю.

¹⁰ Королева Эллинов – Великая княгиня Ольга Константиновна (1851–1926), дочь великого князя Константина Николаевича и его жены, принцессы Александры Саксен-Альтенбургской, жена греческого короля Георга I.

Алексей Андреевич Бялыницкий-Бируля, зоолог экспедиции, в 1890, 1895 и 1896 гг. работал на биологической станции при Соловецком монастыре по вопросам морской фауны и участвовал в 1899 г. в Шпицбергенской экспедиции.

Преподаватель физики в Реформатском училище в С.-Петербурге, кандидат Фридрих Зееберг, астроном и магнитолог, выразил желание участвовать в экспедиции хотя бы в должности кочегара, если ему не нашлось бы иного применения; по рекомендации академика О. Баклунда и профессора Юрьевского (Дерптского) университета Левицкого был приглашен астрономом и магнитологом.

Доктор медицины Герман Вальтер, врач, бактериолог и второй зоолог экспедиции (специально по позвоночным) участвовал в 1899 г. в Мурманской научно-промышленной экспедиции Н. Книповича, распространившей свою деятельность до Новой Земли.

Кандидат Константин Адамович Воллосович, начальник вспомогательной экспедиции на Новосибирские острова, по поручению Императорского минералогического общества выполнял в 1898 и 1899 гг. геологические работы у европейского побережья Северного Ледовитого океана начиная от Архангельска.

Состав команды:

боцман Никифор Бегичев;

машинный старшина Эдуард Огрин;

матрос-рулевой Симеон Евстифеев, Сергей Толстов,

Алексей Семяшкин, Иван Малыгин, Василий Железняков,
Николай Безбородов;

машинист Эдуард Шервинский;

кочегарный старшина Иван Клуг;

кочегар Гавриил Пузырёв, Трифон Носов;

кок Фома Яскевич.

В Екатерининской гавани были списаны А. Семяшкин и И. Малыгин, вместо них наняты унтер-офицер Якутского казачьего полка Степан Расторгуев и устьянский мещанин Петр Стрижёв, прибывшие с собаками.

Приняв ученых членов экспедиции и команду, а также грузы, «Заря» снялась с якоря 8 (21) июня 1900 г. и вышла в море. После короткого захода в Кронштадт, где принимали уголь и еще некоторые предметы снаряжения, яхта зашла 13 (26) июня в Ревель, где начальник экспедиции съехал на берег, чтобы поспешить через Гельсингфорс, Стокгольм и Христианию вперед в Берген; «Заря» под командой Н. Коломейцева продолжала плавание и прибыла в Берген 20 июня (3 июля). Сюда были направлены все заказанные за границей и еще не полученные инструменты и предметы снаряжения.

24 июня (7 июля) «Заря» покинула этот порт и прошла шхерами в Тромсё, где 1 (14) июля стала на якорь.

Дальнейший маршрут экспедиции следующий.

8 (21) июля – выход из Тромсё.

10 (23) июля «Заря» находилась на высоте Нордкапа.

11 (24) июля экспедиция прибыла в Александровск-на-

Мурмане, где ее ожидал унтер-офицер Якутского казачьего полка Степан Расторгуев, сопровождавший в 1893 г. барона Толля на Новосибирские острова, и мещанин Устьянска Петр Стрижёв с 20 собаками, которые ими были доставлены из Устьянска через Якутск, Иркутск, Москву, сделав путь почти в 12 000 верст. Кроме того, экспедиция там же приняла от А. Тронтгейма еще 40 собак из Западной Сибири.

18 (31) июля – выход из Александровска.

25 июля (7 августа) за мысом Гребени открылся вход в Югорский Шар, и за следующим мысом были усмотрены мачты «Пахтусова», стоявшего в большой бухте. Полковник Вилькицкий любезно взял на себя доставку последней почты. В 8 часов вечера того же дня «Заря» снялась с якоря и пошла в Карское море.

В полночь 30 июля (12 августа) экспедиция подошла к острову Кузькин¹¹, на восточной стороне которого расположен открытый Норденшёльдом в 73°30' с. ш. и 80°55' в. д. порт Диксон. На этом островке экспедиция оставалась до вечера 5 (18) августа.

7 (20) августа стали на якорь у острова, вероятно, идентичного названному Нансеном острову Скотт-Гансен.

9 (22) августа яхта находилась в большом, дотоле неизвестном, расчлененном во множество малых бухт заливе, названным бароном Толлем заливом Минина.

13 (26) августа миновали мыс Стерлегова.

¹¹ Остров Кузькин в дневниках Толля – современный остров Диксон.

14 (27) августа экспедиция вошла в большую неизвестную бухту, названную бароном Толлем заливом Миддендорфа, в которой из-за неблагоприятных условий льда она принуждена была оставаться до 3 (16) сентября.

С 3 (16) по 6 (19) сентября пробовали пробиться через лед, но безуспешно.

7 (20) сентября во время одного из этих неудачных выходов в море была открыта бухта, названная бароном Толлем именем лейтенанта Коломейцева. Здесь «Заря» оставалась до 9 (22) сентября. Под давлением NO ветров там начали образовываться чистые ото льда полосы воды; барон Толль вновь сделал попытку пройти хотя бы до Таймырского пролива. Ему удалось дойти только лишь до следующей бухты, где экспедиция была принуждена оставаться до 12 (25) сентября.

12 (25) сентября была сделана последняя попытка продолжить плавание. «Заря» благополучно вышла из бухты, и, хотя холодная вода грозила застыть совсем, ей все-таки удалось добраться до цепи островов Норденшёльда. Между ними стоял плотный ледяной барьер, прорвать который оказалось совершенно невозможным.

На следующее утро, 13 (26) сентября, «Заря» прошла бухту Колин-Арчер в западной части Таймырского пролива и, пройдя еще на две мили дальше, вышла на рейд, защищенный со всех сторон от давления льда, где ошвартовалась на зимовье у нетронутого с прошлого года льда.

На этом рейде, получившем название «рейд „Зари“», экспедиция провела зиму 1900/01 г., не достигнув, как было намечено, восточного берега Таймырского полуострова. Зимовка, начавшаяся 13 (26) сентября, продолжалась до большей части лета 1901 г., ибо только лишь 12 (25) августа «Заря» благополучно выбралась через пролив Фрама в открытое море и могла начать плавание.

В апреле 1901 г. лейтенант Коломейцев покинул корабль с поручением устроить вспомогательные угольные депо; в командование вступил лейтенант Матисен.

«Заря» освободилась ото льда 12 (25) августа 1901 г., но плавание свое она могла начать лишь 17 (30) августа, когда очистилось море по ту сторону островов Норденшёльда.

19 августа «Заря» обогнула мыс Челюскин, где был воздвигнут каменный знак в 6 метров вышиною. Астроному Зеебергу совместно с Колчаком удалось сделать полные астрономические наблюдения для определения места этого знака и измерить магнитное склонение. Предварительные наблюдения дали: $70^{\circ}40,5'$ с. ш. и $104^{\circ}44'$ в. д. и склонение компаса $28^{\circ}15'$ О.

22 августа (4 сентября) открылся восточный берег Таймырского полуострова. Барон Толль решил не останавливаться и для сбережения драгоценного времени продолжать плавание в юго-восточном направлении к Новосибирским островам в чистой ото льда воде.

25 августа (7 сентября) задул SO, «Заря» могла двигаться

вперед лишь очень медленно, поэтому было решено использовать ветер и идти на NO, где можно было рассчитывать найти Землю Санникова.

27 августа (9 сентября) яхта находилась в $77^{\circ}9'$ с. ш. и 140° в. д. у границы пака, за которым горизонт скрывался в тумане. Здесь экспедиции пришлось выдержать шторм от S, которым «Заря» была отнесена на 30 миль на NW. Шторм затем перешел на WSW, и барон Толль счел более целесообразным использовать его и направиться к Земле Беннетта к названному Де-Лонгом мысу Эмма ($78^{\circ}38'$ с. ш. и 148° в. д.), чем при сложившихся обстоятельствах рисковать углубляться в поисках земли в пак, тем более что в юго-восточном направлении море было чисто ото льда.

29 августа (11 сентября) из тумана показался мыс Эмма, но вскоре опять скрылся; оковавший остров ледяной пояс в 12 миль шириною и 14 футов толщиной не давал возможности приблизиться к острову. Температура воды была — 1°C , вокруг корабля начал образовываться лед, чистая вода виднелась на юге, юго-востоке и, кроме того, в только пройденном «Зарею» направлении. Тщетно прождав 24 суток перемены условий льда, экспедиция повернула обратно, ибо после шторма было необходимо вычистить котел, перебрать машины и помпы. Пошли сначала вдоль границы льда на W и NW до $77^{\circ}32'$ с. ш. и $142^{\circ}17'$ в. д. Здесь во время ночной стоянки лед начал угрожать «Заре», но последней удалось вовремя уйти. Направились прямо к острову Котельный.

3 (16) сентября яхта стала на якорь в Тюленьей бухте у острова Котельный, где произошла встреча с начальником вспомогательной экспедиции К. Воллосовичем.

11 (24) сентября все необходимые работы в машине были закончены, «Заря» была готова к походу, но в то же утро температура воздуха упала до $-6,5^{\circ}\text{C}$, воды до $-1,0^{\circ}\text{C}$, вокруг корабля стал образовываться лед. Барон Толль был принужден здесь остаться на зимовье. Через два дня лед в гавани сделался столь крепким, что по нему можно было ходить. Началась вторая зима: навигация продолжалась всего лишь один месяц.

Зимою экспедиция лишилась врача; доктор Герман Вальтер умер 21 декабря 1901 г. (3 января 1902 г.) от болезни сердца, вызванного суставным ревматизмом. Заменил его доктор В. Катин-Ярцев из Якутска.

15 (28) января 1902 г. барон Толль и К. Воллосович выехали навстречу почте на материк в Айджергайдах ($72^{\circ}29'$ с. ш. и $140^{\circ}45'$ в. д.), куда прибыли 12 (25) февраля. После возвращения на «Зарю» барон Толль развил дальнейший план хода экспедиции. Зоолог Бялыницкий-Бируля должен был с тремя охотниками обследовать Новосибирские острова, а барон Толль с астрономом Зеебергом и двумя охотниками намеревался посетить Землю Беннетта. Лейтенанту Матисену было поручено забрать сначала Бирулю и его спутников у мыса Высокий, а затем направиться за бароном Толлем и за его помощниками к Земле Беннетта. В случае неудачи

Матисен должен был с остатками личного состава перейти в бухту Тикси близ устья Лены, где экспедицию ждал инженер М. Бруснев. Здесь предполагалось расформировать главную часть экспедиции.

А. Бируля выехал 28 апреля (11 мая) из зимовья у острова Котельный; 23 мая (5 июня) покинули яхту барон Толль и его спутники.



Маршруты Русской полярной экспедиции в 1900–1902 гг.

Яхта «Заря» Русской полярной экспедиции

Осенью 1899 г. барон Толль направился в Норвегию, чтобы там купить судно для Русской полярной экспедиции. Выбор его пал на китобойный паровой барк Harald Haarfager, переименованный после покупки в «Зарю».

По конструкции постройки и парусному вооружению «Заря» принадлежит к типу судов, занимающихся китобойным и тюленьим промыслами; строятся они на небольших верфях в Норвегии для плавания в Северном Ледовитом океане и предназначаются для крейсерства под парусами близ границы льда. Сообразно с этим они несут полное парусное вооружение барка; сравнительно слабая машина установлена как вспомогательный двигатель. Тип этих судов был выработан практикой полярного плавания; он отличается колоссальной крепостью набора и превосходными морскими качествами. Держать подобные корабли на волне очень хорошо, они обладают превосходной поворотливостью и очень малой циркуляцией, что сильно облегчает управление во льдах.

Набор и обшивка их чрезвычайно крепки, соединение шпангоутов с форштевнем усилено железными креплениями. Сам форштевень также укреплен железом; кроме того, имеется особый пояс футов 10–12 шириною деревянных планок, доходящий до 8–10 футов ниже ватерлинии; у фор-

штевня он спускается до киля. У некоторых судов этого типа делали руль подвижным в вертикальном направлении, что имеет большое значение, когда корабли бывают затерты во льдах и особенно когда они подвержены напорам льда. На «Заре» был обыкновенный руль; практика показала, что замена руля запасным или установка его вновь в петли, когда он бывал с них снят, производилась без особых затруднений.

К этому же типу принадлежали многие другие, плававшие в арктических и антарктических экспедициях суда: Vega Норденшёльда, Stella Polare (бывший Jason) герцога Абрюцского, Southern Cross Борхгревинка, Belgica Герлаха, Antarctic Норденшёльда и другие.

Размерения «Зари» нижеследующие: наибольшая длина – 144 фута, наибольшая ширина – 33 фута, осадка ахтерштевня в полном грузу – 17,5 фута, водоизмещение при полной загрузке судна – 1082 тонны, водоизмещение порожнего судна – 589 тонн, полная грузоподъемность – 493 тонны.

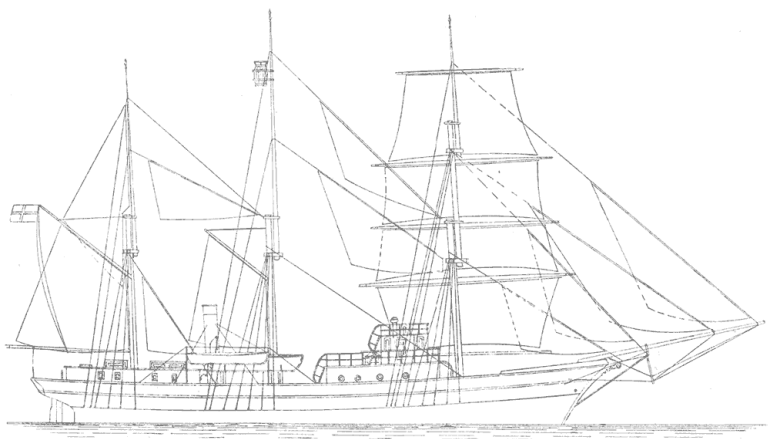
Корпус был выстроен в 1873 г. на верфи Бринка в Христиании. В 1894 г. он был отремонтирован, вновь проконопачен и снабжен новым противоледовым поясом из сырой древесины, а в 1900 г. последовало новое конопачение и замена пришедших в негодность деревянных планок.

Весь остов дубовый, наружная обшивка внутри сосновая, второй слой – смешанный (дуб и сосна), самый крайний – из grün-holz¹². Внутренняя обшивка в полубаке и машинном

¹² Grün-holz – свежая древесина, еще не высохшая.

отделении сосновая.

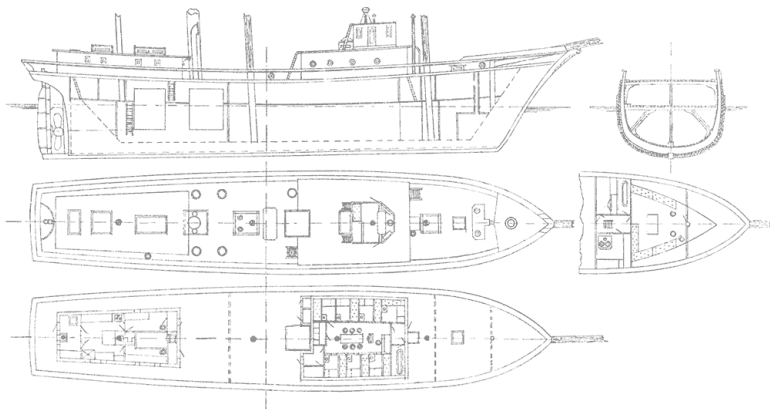
Машина построена в 1872 г. в мастерской Nylands Verksted¹³ в Христиании и отремонтирована в 1894 г. в Сандефьорде; Compound-System IHP¹⁴ = 228 (номинальная сила 64), двухцилиндровая. Диаметр цилиндров 20,3 и 40,3 дюйма, ход поршня 24,8 дюйма. Котел цилиндрический, диаметром 10,5 фута, длиной 9,1 фута, с двумя топками диаметром 3,5 фута; построен в Nylands Verksted в Христиании. Рабочее давление пара 62 фунта, скорость при благоприятных обстоятельствах 8 узлов.



¹³ Nylands Verksted – в конце XIX – начале XX века – крупнейшая верфь Норвегии, на которой работало более 1000 чел.

¹⁴ IHP – английское обозначение индикаторной лошадиной силы (1 IHP = 745,7 Вт).

Яхта «Заря».



Яхта «Заря».

После покупки Harald Naarfager переименован в «Зарю» и переведен в Ларвик (фьорд Христиании), где был перестроен для целей экспедиции на верфи Колина Арчера, известного строителя нансеновского «Фрама».

Шпангоуты¹⁵ были подкреплены наклонными стойками между флортимберсами¹⁶ и нижней палубной настилкой. В диаметральной плоскости установлены пиллерсы¹⁷ меж-

¹⁵ Шпангоут (*нидерл.* spanthout: span – «ребро», hout – «древесина») – поперечное ребро корпуса судна.

¹⁶ Флортимберс (*англ.* floortimbers) – нижняя часть шпангоута, соединяющаяся с килем.

¹⁷ Пиллерс (*англ.* pillars – «столб») – вертикальная металлическая стойка, слу-

ду килем и нижними палубными балками, а также между последними и палубными балками верхней палубы. Между фок- и грот-мачтой построили помещение с семью каютами и кают-компанией для членов экспедиции. Здесь же находилась крюйт-камера¹⁸ с патронами, порохом и пироксилином¹⁹, фонарная каюта с цистерной для пиронафта²⁰, ванная и уборная. Помещение это имело двойную обшивку бортов и подволоки; промежутки между обшивками были обиты картоном и заполнены деревянными и пробковыми опилками. На баке было устроено новое помещение для 10 человек команды, новый камбуз и баня.

Кормовое помещение между грот- и бизань-мачтой было перестроено в лабораторию и снабжено, как описано выше, двойными бортами, подволокой и дверьми. Состояло оно из трех отделений: первые – для работы по морской зоологии и гидрологии, в то же время это отделение служило рабочим кабинетом начальника экспедиции; третье – для биологических и бактериологических исследований. Над передним помещением установили командный мостик и штурманскую рубку, в которой стоял компас и главный штурвал. На баке был поставлен паровой шпиль. Кроме того, было сделано

жащая опорой для палубного перекрытия судна.

¹⁸ Крюйт-камера (*англ.* kruit-kamer: kruit – «порох», kamer – «комната») – помещение на военном корабле, предназначенное для хранения пороха.

¹⁹ Пироксилин – тринитроцеллюлоза, взрывчатое вещество.

²⁰ Пиронафт – тяжелое осветительное масло, наряду с керосином широко использовался в лампах в начале XX в.

несколько более мелких работ по корпусу, необходимых для удобного производства предстоящих зоологических и океанографических наблюдений и работ (с батометром и так далее). У грот-мачты поставлена паровая лебедка, стрела для выбирания тралов и тому подобное.

Прямые паруса с реями оставили только лишь на фок-мачте; по парусному вооружению «Заря» соответствовала типу шхуны-барка.

В машинном отделении, помимо основательного ремонта машины и котла, было устроено жилое помещение для четырех человек машинной команды и еще одна добавочная угольная яма. Далее здесь была установлена динамо для электрического освещения и станок.

Шлюпочное вооружение «Зари» состояло из парового катера, двух 26-футовых китобойных шлюпок, 24-футовой спасательной шлюпки типа военного флота, одной четверки и одной двойки.

Из крупных запасных частей следует отметить запасной руль, штурвал и винт.

В октябре 1899 г. «Заря» была осмотрена Bureau Veritas²¹ в Норвегии и получила аттестат A1 N1²² на три года.

²¹ Bureau Veritas («Бюро Веритас») – инспекционно-сертификационная компания, основана в 1828 г. в Антверпене как «Информационное бюро для морских страховщиков», через год переименована в «Бюро Веритас».

²² Аттестат дальнего плавания на три года.

С.-Петербург, январь 1906 г.

Лейтенант Колчак

**Часть I. Выход из Санкт-Петербурга 8 (21) июня 1900 г.
Плавание до начала зимовья
в Таймырском проливе, 18
сентября (1 октября) 1900 г.**

Первое плавание «Зари» с 8 (21) июня 1900 г. до 14 (27) сентября 1900 г. и выжидание в Таймырском проливе

8 (21) июня 1900 г. Кронштадт, на «Заре», 11 часов вечера. Сегодня в 2 часа дня мы снялись с якоря на Неве у 17-й линии, где простояли у набережной 22 дня. Многочисленные картины, глубоко врезавшиеся мне в память, яркие впечатления этих последних недель накопились в количестве, что еще не уложились ясно в моих воспоминаниях. Во всяком случае, факт свершился, сегодня положено начало экспедиции, которой я так долго добивался. Начало? Верное ли это выражение? Когда было это «начало»? В 1886 г., когда я увидел остров Санникова, или в 1893 г., когда, находясь на острове Котельный, рисовал себе в мечтах, что мне удастся на

быстро организованной экспедиции на санях, запряженных собаками, достигнуть этого острова? Или после первого появления в печати в 1896 г. моего плана экспедиции, или же, когда, вернувшись после плавания на «Ермаке» летом прошлого года, передал мой отчет Великому Князю Константину? Но как бы ни было, для всего света экспедиция началась именно сегодня, 8 июня 1900 г., в ясный, теплый, летний день, когда командир «Зари» Н. Н. Коломейцев, лихо маневрируя между множеством кораблей, стоявших на Неве, развернулся без помощи буксиров и повел корабль в Кронштадт, а провожавшие нас дружными «Ура!» с побережий, барок и шлюпок друзья начали скрываться вдали.

Итак, мы снова в Кронштадте, где завтра будем принимать уголь, хронометры, мореходные инструменты, взрывчатые вещества и тому подобное. Как иначе теперь выглядит «Заря» по сравнению с 15 мая, когда мы впервые на глазах царя становились на якорь на Кронштадтском рейде!

10 (23) июня 11 часов утра в Кронштадте, на «Заре». Вчера мы дополнительно приняли еще 68 тонн английского угля со складов Морского министерства, сегодня закончили приемку астрономических инструментов, 12 хронометров, переданных, с соизволения морского министра, директором Кронштадтской обсерватории В. Фуссом²³. Вместо неполученного от Бамберга пассажного инструмента²⁴ нам отпусти-

²³ Фусс, Виктор Егорович (1839–1915) – российский астроном.

²⁴ Пассажный инструмент (*фр.* instrument de passage) применяется в астроно-

ли очень удобный прибор Эртеля. Семья Фусса мне любезно помогла при покупке библиотеки (русская литература и театральные пьесы для команды), а часть ее подарила экспедиции.

Пришлось трижды обедать: в половине первого на «Заре», в три часа у Фусса, в семь часов у Макаровых, и, несмотря на это, я сегодня здоров! Макаров был очень сердечен; в своем тосте он высказал мысль, что, благодаря моему характеру, я смогу выполнить «мое назначение быть буфером» между офицерами и учеными и так далее..!

Отправил нижеследующую телеграмму Великому князю Константину Константиновичу: «8-го в 2 часа дня мы снялись с якоря в Петербурге, вчера приняли 68 тонн угля, сегодня принимаем хронометры и различные инструменты. В 2 часа выходим в море, завтра вечером сойду в Наргене²⁵, чтобы через Гельсингфорс, Стокгольм, Христианию поспешить в Берген, куда „Заря“ прибудет прямо, никуда не заходя, к 19-му. Все заботы благодаря милостям его Величества и покровительству Вашего Высочества устранены. Толль».

Вспоминая ближайшее прошлое, я должен остановиться на следующих событиях, которые в свободное время постараюсь описать подробнее:

мии для определения момента прохождения светила через вертикальную плоскость. Применяется для определений поправки часов и широты места наблюдения.

²⁵ Нарген (Найссаар, *эст.* Naissaar) – остров в Эстонии, в западной части Финского залива.

15 (28) мая. Прибытие в Кронштадт, в Петербурге 12 часов ночи.

26 мая (9 июня). Неожиданное посещение «Зари» Великим князем Константином Константиновичем.

29 мая (12 июня). Посещение Его Величества в сопровождении Наследника и Великих князей Владимира, Павла и Константина.

6 (19) июня. Напутственный молебен на «Заре» в присутствии Великого князя Константина и Королевы Эллинов.

В половине второго прибыл адмирал Макаров, чтобы проводить нас. На «Заре» снялся с якоря и вместе с нами прошел мимо стоявших на рейде судов, на которых команда была вызвана по вахтам и восторженно кричала «ура»; на адмиральском корабле играла музыка, погода была дивная! На большом рейде Макаров с нами простился самым сердечным образом; вместе с ним уехали родные нескольких членов экспедиции.

11 (24 июня) на «Заре», между Гогландом и Ревелем. Сегодня в 7 часов утра мы прошли Гогланд; погода прекрасная, видимость превосходная; в 5 часов вечера мы рассчитывали быть у Наргена, но вдруг в 9 часов старшина машины Огрин доложил, что в трубопроводе обнаружена неисправность и машину придется застопорить часа на три. Поставили паруса. Сначала шли не больше одного узла; около полудня несколько засвежело, и в 5 часов ход немного превышал три узла. Машина все еще бездействует. Хорошо, если

у Наргена удастся быть хотя бы в полночь.

9 (22) июля на «Заре», между Гаммерфестом и Нордкапом. Ниже я кратко перечислю дальнейший ход событий: 13 (26) июня в Ревельской гавани покинул «Зарю», через Гельсингфорс, Стокгольм и Христианию проехал в Берген, куда «Заря» прошла под командою лейтенанта Коломейцева. В Христиании я получил от профессора Фритьофа Нансена много ценных указаний и советов. Он крайне любезно взял на себя заботу о нескольких заказах, которые должны были быть высланы из Христиании в Тромсё, куда и прибыли благополучно. Когда 20 июня (3 июля) я на пути из Одде на почтовом пароходе входил в Хардангер-фьорд у Бергена, наш чудный корабль уже стоял в гавани. «Заря» благодаря благоприятным ветрам совершила плавание из Ревеля очень быстро.

Берген сделался местом сосредоточения различных инструментов и предметов снаряжения экспедиции, которые ожидались из различных стран. Из Лондона прибыл глубиномер Лукаса, из Кью – инклинометр²⁶, из Стокгольма – батометры, которые были изготовлены под личным наблюдением профессора Петтерсона и доктора Гамберга. Сюда же прибыли в числе многочисленных других предметов снаряжения лыжи и сани, изготовленные в Христиании по моделям Нан-

²⁶ Инклинометр – прибор для измерения магнитного наклона, т. е. угла, образуемого вектором напряженности магнитного поля Земли с горизонтальной плоскостью.

сена, а также канадские лыжи, выписанные непосредственно из Монреаля.

24 июня (7 июля) мы вышли из Бергена, а 1 (14) июля прибыли в Тромсё. Там нас должны были догнать 10 тонн угольных брикетов, заказанных в Ньюкасле. В случае гибели «Зари» во льду они могли бы быть использованы как материал для постройки на льду хижины. Однако же пароход, на который в Бергене был перегружен этот уголь, запоздал и вследствие этого мне пришлось вместо трех дней оставаться в Тромсё неделю. Там же мы приняли заказанный заранее корм для собак – 1500 пудов сушеной рыбы – и 50 тонн угля. Вчера мы покинули Тромсё; до Нордкапа еще около 45 миль.

Понедельник, 10 (23) июля 11 часов утра на «Заре» между Вардё и Екатерининской гаванью. В 4 часа утра прошли Нордкап, укутанный туманом и, вследствие этого, не производивший достаточно импонирующего впечатления, а в 9 часов, в ясную погоду, – очень красивый и оригинальный Нордкин. От Тромсё до Нордкапа прошли 172 мили в 24 часа.

В 10-м часу вечера открылся Вардё; до Екатерининской гавани остается всего лишь 95 миль. Вчера была довольно сильная волна, «Зарю» качало изрядно; кок Фома был тяжело болен, но все же исполнял свои функции. Бируля и Коломейцев также отдали дань Нептуну. На мне последствия качки выразились в большой лени.

Северная оконечность Европы осталась за нами, и вид берегов стал иным. Горы Норвегии с их причудливыми скала-

ми и утесами уступили место низменным берегам. Мы пересекаем Варангер-фьорд и вскоре будем опять в России, у северных берегов которой предстоит пробыть от двух до трех лет.

Вторник, 11 (24) июля на «Заре». Екатерининская гавань. Около 1 часа дня мы вошли в гавань Александровска-на-Мурмане (Екатерининская гавань). На якоре стоял под тем же флагом Невского яхт-клуба, что и мы, «Андрей Первозванный», на котором плавает состоящая под начальством Н. М. Книповича научно-промысловая экспедиция. Книпович пригласил нас проехать в Ура-губу для ознакомления с работами «Андрея Первозванного».

Получили телеграммы и письма.

Среда, 13 (25) июля. Сегодня ночью мы совершили крайне интересную и поучительную поездку в Ура-губу.

Сегодня в 6 часов были гостями экспедиции Книповича; это последний обед, данный в честь нас. После обеда Книпович, его жена и я прошли на берег осмотреть городок; он очень пустынный, состоит всего лишь из нескольких домов служащих, церкви и тому подобных. Расположение его очень живо напоминает города Финляндии, разница лишь в отсутствии растительности. Когда мы возвращались по красивому шоссе, гордости всего города, в гавань, нам повстречался Евстифеев, мой превосходный матрос, еще раз недобровольно перезимовавший на Новой Земле, чисто и хорошо одетый, с женою и двумя детьми, дочерью девяти и сынишкою

трех или четырех лет. Что за славные дети! Они возвращались, сделав покупки, на которые отец дал деньги из своего довольно значительного жалования. У дочурки передник был полон красивых шерстяных вещей, но все же маленькая ручка сумела захватить подарок, который я ей сунул в руку; мальчик быстро спрятал подаренную ему серебряную монету за пояс своих матросских брюк и был, видимо, очень доволен подарком. Жена и дети Евстифеева приехали сюда, чтобы попрощаться с мужем и отцом.

Приемка угля; плохие грузчики – задержка!

Четверг, 13 (26) июля. Утром писал письма, отправил телеграмму архангельскому губернатору Энгельгардту с просьбой сообщить, где «Пахтусов».

После полудня прошел немного в горы; дул свежий NO, несший туман. Я разглядел прошлогодний снег и лед, они действительно имеют зернистую структуру, как это описывает Эмден. Чай пить пошел к Книповичу, где застал Бирулю; вечер провел с ними и с крайне симпатичной хозяйкой.

К сожалению, мы здесь теряем не только одного матроса, которого приходится уволить из-за неподобающего поведения, но еще и второго, очень дельного уроженца Томска, заболевшего еще в Тромсё. Дует NW, идет дождь.

С Тронтгеймом, доставившем мне 40 восточно-якутских собак из Западной Сибири, я сегодня закончил расчеты и выплатил запрошенные им 400 рублей в дополнение к полученным ранее 1600 рублям.

Кроме этих западносибирских собак я получил еще 20 восточносибирских, доставленных мне унтер-офицером Якутского казачьего пешего полка Расторгуевым, моим испытанным спутником во время экспедиции 1893 г., и устьянским жителем Петром Стрижёвым.

Несмотря на громадное расстояние – от Устьянска через Верхоянск, Якутск, Иркутск, Москву, Архангельск, пройденное частью на оленьих санях, частью на почтовых санях и телегах, частью в вагонах при наступившей жаре, – они были в пути всего три месяца; собаки доехали в отличном состоянии, что для экспедиции чрезвычайно важно.

Это следует приписать, помимо заботливости и предусмотрительности провожатых, еще и помощи и умелым распоряжениям якутского губернатора Скрипицына и его помощников, иркутского генерал-губернатора генерала Горемыкина, министра путей сообщения князя Хилкова, Московского общества акклиматизации, наконец, архангельского губернатора Энгельгардта и так далее.

Воскресенье, 16 (29) июля на «Заре», в Екатерининской гавани. Почтовый пароход из Архангельска «Николай» (?) доставил последнюю почту, письма и посылки с родины, замедлившиеся в пути заказы, последние газеты и рождественские пакеты, которые, вместе с полученными в Петербурге, Дерпте и Ревеле и ожидавшими нас здесь, составляли очень большое количество.

Понятно, что и мы оставили в Александровске немало

почты; телеграфному чиновнику пришлось выполнить большую и непривычную работу.

Среди известий из Архангельска было одно, крайне печальное: шхуна, зафрахтованная при содействии архангельского губернатора для доставки отпущенного морским министром угля к Югорскому Шару, или по возможности еще и восточнее, пробовала в середине июля дойти до Вайгача, но потерпела аварию и была принуждена вернуться в Архангельск. Повреждения не могут быть значительными, так как по настоянию Энгельгардта она уже 2 августа предполагает вновь выйти по назначению к мысу Гребени. Поэтому я все же могу надеяться, что при благоприятных условиях еще с ней встречу.

Вторник, 18 (31) июля на «Заре», приблизительно в 20 морских милях восточнее острова Кильдина. Наконец, в 5 часов мы могли сняться с якоря и покинуть Екатерининскую гавань! Мне кажется, что наша моральная подготовка к неизвестному будущему в настоящее время вполне созрела; это, без сомнения, своевременно, ибо теперь начинается время, когда в любой миг могут наступить такие события, которые для дальнейшего будут иметь большое значение.

В 11 часов ночи Н. Н. Коломейцев мне доложил, что в машинном отделении в двух местах появилась течь и вода бьет небольшими фонтанчиками; меня это не удивляет, мы страшно перегружены; вместо 17 футов 6 дюймов мы сидим 18 футов 6 дюймов. Как все это отразится на дальнейшем

плавании покажет будущее.

Сегодня мы впервые засыпаем «с музыкой», ибо на корабле появились собаки. «Мои псы», то есть восточносибирские, ведут себя очень тихо и скромно, зато тронтгеймовские стараются вовсю. Надеюсь, что крыша лаборатории не проломится под их тяжестью.

Среда, 19 июля (1 августа) на «Заре», в море севернее Колгуева. Мы взяли курс прямо на Вайгач. Несмотря на перегрузку, идем 5 узлов. Сегодня южный ветер, поставили кливера. Чрезмерная нагрузка лаборатории сказывается в течи у бортов и на крыше. Как бы в шторм не рухнула вся лаборатория. 11 часов пополудни. Курс прямо на Вайгач, ветер SO, свежо; поставили паруса, идем 6–7 узлов. Сегодня с 3 до 4 часов 30 минут останавливались для первых гидрологических наблюдений.

Сегодня с доктором был в трюме. Попасть туда можно ползком на животе или на коленях. Доктор пролез между досками и добрался до бочки, из которой взял масла для камбуза. С фонарем и маслом мы поползли обратно. Доктор великолепен, всегда спокоен и предупредителен!

В трюме сухо и тепло. Течь в машинном отделении заделана. Благодаря значительной нашей осадке вода с наветренной стороны, то есть с правого борта, проникает через шпигат кормового помещения в лабораторию. Воды попадает немного, но само присутствие ее доказывает, что нам надо «подняться» из воды и никаких приемок больше нельзя

делать.

Четверг, 20 июля (2 августа) на «Заре» у Колгуева. Солнечный день, легкий ОСО, качка несколько меньше. Мы еще в области Гольфстрима, давшего вчера температуру воды 5°C . Сегодня температура на поверхности 6° . Между 5 и 7 часами 30 минутами вторая остановка для гидрологических и зоологических наблюдений; для первого раза последние были произведены весьма удачно.

Туманы несколько чаще, но температура на поверхности не упала:

- температура на 83 метрах, на дне $-1,5^{\circ}$;
- на 27 метрах $+2,0^{\circ}$;
- на 10 метрах $+5,9^{\circ}$;
- на поверхности, 0 метров $+6,0^{\circ}$.

Лабораторией, несмотря на ее прекрасное устройство, мне пользоваться пока не приходится. Моя лаборатория пока из себя представляет проходной коридор, то есть работать в ней удастся лишь изредка. Попасть в зоологическую лабораторию и на корму можно, проходя только через мою лабораторию, ибо проход снаружи заполнен рыбою, досками, каяками, саями и прочим. Есть еще небольшое свободное место в средней палубе, достаточное для выполнения работ.

Пятница, 21 июля (3 августа) на «Заре». Колгуев на виду. Сегодня в 4 часа утра открылся Колгуев. Свежий НО. Температура воздуха $+6,5^{\circ}\text{C}$, воды $+6,3^{\circ}$. Ход против ветра всего лишь 4,7 узла. В 12 часов оставалось 210 миль до Вай-

гача. Несмотря на N, мне, судя по температурам воды и воздуха, кажется, что в Карском море – открытая вода! Сегодня сделали остановку при значительной волне, но все же работали хорошо. Ход из-за встречного ONO всего лишь 2 узла, поэтому мы сделаем галс к Гусиной Земле, а оттуда спустимся вдоль берега к Вайгачу: как на этом, так и на том галсе мы поставим побольше парусов и, вероятно, пойдем узлов до 7.

Маневр был сделан в 5 часов 30 минут; тогда же мы легли на новый галс, но предположения наши не оправдались: до 10 часов мы ничего не выиграли. Доходивший до 12 метров в секунду ветер, переходящий все больше к O, нас сносил настолько, что, во-первых, мы продвигались всего лишь по 4 узла, а во-вторых, следующий галс к югу, вероятно, нам также не удастся. Я согласился зайти за Колгуев, куда под всеми парусами, не потратив угля, мы сможем пройти 6–7-узловым ходом. До Колгуева около 80 морских миль, которые можно пройти часов в 12. Терпение – начало всегда нелегко! Посмотрим, сколько времени придется потратить, прежде чем попадем в Карское море!

Ясно пока одно: угольную шхуну поджидать не имеет смысла, ибо плавание ее еще больше, чем наше, замедлится встречным ветром; она сможет подойти к мысу Гребени значительно позднее, чем мы; ждать ее могло бы стать для нас роковым! Таким образом, пополнить 300-тонный запас угля, с которым вышли из Александровска-на-Мурмане, мы больше не сможем до начала полярного плавания.

Суббота, 22 июля (4 августа) на «Заре», перед Колгуевым. Сегодня оказалось, что и вторая попытка сберечь уголь неудачна. Под парусами при застопоренной машине мы шли всего лишь 3–4 узла, так как ветер стих до 8 метров в секунду; поэтому я приказал лечь курсом снова на Вайгач.

Берега Колгуева довольно высоки, почти как Новосибирские, на склонах – снег. По данным Морозова высота их до 20 саженьей.

За последнюю вахту, с 12–4 часов, мы все-таки сделали 11 миль благодаря стихшему до 6 метров в секунду ОНО, следовательно, имели ход почти 3 узла. Если так пойдет дальше, то через три дня мы можем быть у Югорского Шара.

Ровно четыре недели тому назад мы покинули Берген!

Вода, вчера еще совершенно синяя, благодаря своей принадлежности к Гольфстриму, сегодня утром вблизи Колгуева имела зеленоватый оттенок, а сейчас, около 4 часов, она снова синеватая.

Качка, в добрый час сказать, на меня не производит сильного действия, зато бледный Бируля, Зееберг и даже доктор страдают более или менее тяжело. Доктор к тому же уже несколько дней не совсем здоров. По выходе из Тромсё захворал Железняков, а сегодня еще и боцман. Первый продолжает служить, второй слег совсем; не расхворался бы он серьезно!

Колчак – лучший офицер; он с искренней любовью предан своей гидробиологии и, кроме того, руководит практи-

ческой стороной драгирования. Бируля также превосходный работник, у него отличный характер; я стараюсь помогать, насколько могу, обоим и вообще пытаюсь быть «первым слугою в моем государстве».

Воскресенье, 23 июля (5 августа) на «Заре», вблизи Колгуева. Во время ночной вахты посвежело, в полдень задул снова NO силою 11 метров в секунду, вследствие чего ход уменьшился до 2 узлов. За последние 24 часа мы приблизились к цели на 65 миль. Сегодня вода зеленая – сказывается близость Печоры! Глубины небольшие, 20 саженей. Температура воды и воздуха, однако же, довольно высокие, и та, и другая свыше $+7^{\circ}\text{C}$.

Понедельник, 24 июля (6 августа) на «Заре», между Колгуевым и Вайгачем. Все то же медленное движение вперед, всего лишь узла 3, так как ветер все с тою же силою продолжает дуть от NO! Сегодня, наконец-то, прояснело, да и волна немного улеглась. Вчера мы приняли несколько волн на палубу; через открытый люк они вкатились в командную палубу и в кают-компанию. Сегодня в 8 часов утра температура воздуха $+8^{\circ}\text{C}$, моря $+7,8^{\circ}$. Вчера «Заре» пришлось во время качки выдержать несколько сильных ударов по килю, но держится она на волне великолепно. Несмотря на нашу перегрузку, новой течи не образовалось. Завтра вечером мы можем быть у Югорского Шара, будет ли он полон льда или нет?

2 часа дня. Начиная с полудня ветер слабее, 7 метров в

секунду, солнышко «смеется», все болевшие морскою болезнью снова веселы. Ход увеличился до 4 узлов, следовательно, завтра около полудня мы можем быть у мыса Гребени.

Вторник, 25 июля (7 августа) на «Заре». У входа в Югорский Шар. Ночью в 3 часа при чудном, золотисто-красном солнечном освещении мы прошли остров Матвеева, пустынный и низменный, футов 30–40 вышиною; по-видимому, это просто песчаная балка. Он не соблазнил меня на экскурсию, и я вернулся в койку. Коломейцев здесь определил девиацию. В 8 часов 30 минут утра он, как обычно, спустился с вахты и сообщил, что у берегов Вайгача лед, а температура воды сразу понизилась до 4 °С. Я выбежал наверх, и перед моими глазами открылась изумительная по красоте картина: море как зеркало, при легком О бризе плавало несколько полос плавучего льда, которые, благодаря преломлению лучей, принимали самые причудливые формы; вход в Югорский Шар и весь пролив, насколько его было видно, совершенно чист ото льда; лишь на юге, в Бельковской губе, виден легкий лед; к NO – никаких признаков льда. Ясно виден мыс Гребени и на нем знак – большая пирамида.

Придется сутки простоять в Югорском Шаре, так как необходимо вычистить котел и топки. Днем этим мы воспользуемся для экскурсии, а завтра двинемся дальше.

11 часов 45 минут ночи, 25 июля (7 августа) на «Заре», в Карском море. Мы уже пошли дальше, и 4 часа идем по Карскому морю! День мне казался столь заманчивым для

дальнейшего плавания, что я, переговорив с Коломейцевым, решил зайти в порт Диксон и там вычистить котел. Мы легли на Никольское, где, думаю, должны пробить несколько часов, чтобы навести некоторые справки, выменять свежее оленье мясо и last not least (англ. «последнее не в последнюю очередь». – Ред.) изучить найденную Нансеном силурийскую фауну.

Мы прошли несколько миль, когда увидели во второй бухте восточнее мыса Гребени (залив Варнека) пароход «Пахтусов». Я приказал ему дать знать, что хочу переговорить, и надеялся, что оттуда пришлют нам шлюпку; но этого не случилось, пришлось приблизиться, и мы с Коломейцевым отправились на «Пахтусов». Наш старый знакомый Вилькицкий встретил нас очень дружески. О Карском море мы могли узнать немного, так как «Пахтусов» лишь за день до нашей встречи прибыл от устья Печоры; однако же уже теперь можно было констатировать, что Югорский Шар чист, и что год этот в отношении льда более благоприятный, чем истекший, когда ни «Пахтусов», ни один из других кораблей не могли пройти в Карское море. В этом смысле я и составил телеграммы Великому князю и академику Шмидту, которые вместе с последними письмами передал командиру «Пахтусова» для отправления. Благодаря счастливой случайности послезавтра пойдет пароход из Архангельска в Никольское и возьмет почту. На «Пахтусове» получили поправки хронометра; к сожалению, угля нам дать не могли, так как и у них

в нем не было избытка. Шкиперу угольной шхуны я оставил приказание выгрузить уголь у мыса Гребени. Это помогло бы нам пополнить запасы угля в том случае, если условия льда в Карском море заставили бы нас повернуть обратно. Офицеры «Пахтусова» проводили нас до «Зари», где мы еще часок поболтали. Осмотрев устройство яхты, они отправились обратно; команда была вызвана по вантам, и при криках «ура» мы простились с нашими последними земляками.

В то время, как мы были на «Пахтусове», доктор и Бируля совершили в каяке маленькую экскурсию на берег и вернулись с хорошей добычей – бекасом и красивым букетом цветов, который сейчас украшает стол в кают-компании. Он состоит из синюхи (*Polemonium*), незабудок (*Myosotis*), гречи-хи (*Polygonum*), мытника (*Pedicularis*), лютиков (*Ranunculus*), маков (*Papaver*) необычайно красивого цвета и величины и несколько чисто арктических растений, среди них – куропаточья трава (*Dryas octopetala*). Последние порадовали меня, так как напомнили мою прибалтийскую родину – Курляндию, где я находил их прекрасно сохраненными в постледниковых слоях.

К обеду была очень вкусная свежая рыба, омуль, которую Колчак приобрел у самоедов, пригребших к нам на шлюпке.

Погода и обстоятельства были слишком заманчивы: легкий бриз от SW, ясная погода, всего лишь несколько льдин. Я решил еще сегодня попытаться пройти в Карское море, не заходя в Никольское, так как почту и инструкции угольной

шхуне уже удалось сдать. В 5 часов мы снялись с якоря, в 6 часов миновали Никольское (село Хабарово); укутавший его туман дал разыграться фантазии и представить себе это последнее европейское поселение в виде великолепного города. В 8 часов мы миновали Югорский Шар. Повсюду впереди нас по зеркальной поверхности моря были разбросаны куски льда, не мешавшие плаванию; итак, «полный ход – вперед!».

В 9 часов нашел густой туман, пришлось изворачиваться между сгустившимися льдинами, причем часто было невозможно избежать ударов форштевнем об лед, что доброй «Заре», вернее, старому Harald Haarfager, было милым воспоминанием о юношеских плаваниях в гренландских водах: он либо раздвигал лед, либо разбивал его с неизменной силой. Один раз мы таранили средним ходом одну льдину, но пришлось дать задний ход и затем обойти ее. Таким образом, мы бродили во льду около 2 часов, но сейчас, в полночь, опять идем полным ходом, так как туман рассеялся и лед плавает лишь отдельными кусками. Время от времени «Заря» содрогается, налетая на льдину, потому руль все время приходится перекладывать, чтобы уклоняться от льдин. Идем 5 узлов. Температура воды все еще выше 0 °С, только что была +1,8°. Приходится думать, что Карское море открыто!

Среда, 26 июля (8 августа) на «Заре». В Карском море. В 1 час ночи еще шли очень хорошо; в 3 часа я слышал, как мы наскочили на лед; Коломейцев говорил мне, что Колчак,

очень точно державший курс на NO, наскочил на льдину, но вскоре удачно от нее освободился. В 6 часов утра я опять проснулся от сильных толчков. Встал и поднялся на мостик; мы шли в довольно плотном плавучем льду вдоль ледяного поля, состоявшего по краю из старого грязного льда. В 8 часов туман стал очень густым. Я был за то, чтобы обойти поле с юга, но Коломейцев говорил, что ему удастся пробиваться через открывающиеся во льду каналы; один раз он уступил, другой – я. Вскоре мы попали в образованную льдом бухту, из которой с трудом выбрались; понадобилось около часа, чтобы снова лечь на старый курс. После этого дело пошло лучше; плавучий лед, однако же, успел занять довольно обширное пространство. В течение двух часов обходили поле в юго-восточном направлении. Мы продвинулись не очень далеко по южной части Карского моря, сейчас находимся в 70 милях от Югорского Шара; следовательно, дошли всего лишь до устья Кары.

Мне было непривычным удовольствием выискивать с марса дорогу во льду, Бируля залез даже в «воронье гнездо», на что я пока еще не решился.

Между 4.00 и 5.45 была наша седьмая остановка (первая в Карском море) около украшенной красивыми торосами льдины, по которой мы хотели совершить экскурсию; однако же из-за позднего времени от таковой пришлось отказаться. Я решил останавливаться для наблюдений ежедневно не дольше, чем на 2 часа; сегодня мы стояли $2\frac{3}{4}$; как го-

ворит Вальтер, я не хотел «испытывать терпение Богов» и упустить тихую, ясную погоду для дальнейшего плавания. И в самом деле, мы опять в совершенно чистой воде идем полным ходом вперед и уже легли на NO курс. Остановка наша дала зоологу обильную добычу. Трал подняли с глинистого дна (105 метров глубины) иглокожих (*Echinodermata*); в числе них красивая морская звезда (*Hymenaster pellucida*), один экземпляр редкостного моллюска (*Proneomenia*), очень своеобразные в анатомическом отношении моллюски низкой организации и, кроме того, красивые ракообразные (crustacea), среди них характерная *Chiridotea Sabinei* и так далее. Гордость нашего гидрографического снабжения – батометр Петтерсона – был сегодня впервые испробован Колчаком; его затвор, однако же, действовал не очень хорошо.

Сейчас Коломейцев спускается к обеду. Он ежедневно на вахте с 4–8 утра и с 4–8 дня. Все остальные обедают вместе в 6 часов. За столом обычно ведутся оживленные разговоры, в которых особенно рьяно принимает участие Колчак, очень образованный и начитанный, и Бируля. Матисен часто дает разговору веселый оборот, иногда пробует шутить над своим соседом Вальтером, который всегда своим сухим юмором парирует остроты соседа, при этом так забавно говорит по-русски, что даже Матисен хохочет от души. Не так проходят обеды Коломейцева. Утомленный и изголодавшийся он спускается в 8 часов, когда все общество уже снова за работой, кто в лаборатории, кто в каютах, а вахтенный начальник

на мостике. Мы сегодня наслаждались прекрасным супом из утки морянки и котлетами из свежей рыбы.

Около половины девятого стоявший на вахте Матисен крикнул через светлый люк: «Лед!». «А ну его к черту!» — Коломейцев и я летим наверх; пока я поднимаюсь на мостик и в штурманскую рубку, чтобы убедиться, правилен ли курс и своевременно ли мы повернули на север, Коломейцев уже в бочке. Он крикнул сверху, что по нашему курсу есть открытый проход среди негустого льда, а за ним — пояс чистой воды. Так оно и было; после полуторачасового плавания полным ходом, мы, не задев ни за одну льдину, в 11 часов вышли на чистую воду.

Сейчас половина двенадцатого ночи; я только что вернулся из лаборатории, где в одном из помещений при электрическом освещении Колчак с горящими от усердия глазами совершал работу с ареометром над добытыми сегодня пробами воды; после своих научных трудов ему предстоит с 12—4 ночи вступить на вахту, на «собаку». В заднем зоолого-бактериологическом отделении Бируля поместил свою добычу в спирт и углубился в один из томов зоологической библиотеки. Моей лабораторией я еще пока не могу пользоваться, ибо узкое, 1,5 метра, помещение служит проходом для всех идущих из других помещений лаборатории на корму, то есть для всех ученых, офицеров и матросов. С кормы бросают лот, на корме берут отсчеты лага, там же парусная каюта, в которую очень часто ходят. Придется подождать, пока смогу

вновь закрыть проход, то есть пока будут израсходованы те запасы рыбы и угля, которыми еще пока завален задний доступ в лабораторию. Я могу заниматься только лишь в своей каюте, что вполне возможно, когда в кают-компании тихо, то есть когда все за работой или же спят!

Сейчас все тихо, я бодрствую один, мои мысли могут унести туда, куда стремится вся моя душа, где я оставил все, что мне дорого <...> Я должен в себе найти мужество перенести разлуку и утешаться сознанием, что поступаю правильно, отдавая все свои силы моему призванию, к которому меня влекут не только чисто научные стремления, но и возможность что-нибудь сделать для прогресса гуманности, этой конечной цели каждой науки. Тогда дело, которое я взял на себя, не пройдет даром, каков бы ни был его конечный успех!

В половине первого мы прошли мимо небольшого количества кусков разломанных торосов годовалого льда. Курс N, льда впереди не видно. Легкое волнение – верный признак открытого моря!

Четверг, 27 июля (9 августа) в 9 часов утра на «Заре», в Карском море у берегов Ямала. Вчера шли 6 узлов под парами и парусами при OSO. Море чисто, льда не видно, почти встречался лишь разбитый плавучий лед. Курс NNO, параллельно берегу Ямала на расстоянии 15–20 миль от него. В 12 часов дня открылся мыс Харасавэй, расположенный немного севернее опасных Шараповых Кошек. Немного южнее их

Павел Крузенштерн-младший 16 (28) сентября 1862 г. высадился на берег после того, как ему пришлось покинуть раздавленную во льдах шхуну «Ермак»; путь через лед был полон приключений, спасли его самоеды. Норденшёльд был прав, что смелого Крузенштерна не могла бы постигнуть такая судьба, если бы в его распоряжении был пароход. И нас при отсутствии парового двигателя вчера, наверное, затерло бы во льдах, когда мы в тумане очутились среди крупнейших льдин. Если бы машина была слабее, мы, вероятно, не выбрались бы изо льда. Машинистам пришлось изрядно поработать: в течение долгих часов приходилось давать то передний, то задний ход, то стопорить, то давать полный, то средний ход. Особенно туго пришлось старшине Огрину, стоявшему тогда на вахте; это отличный работник. Вообще, я командой чрезвычайно доволен; работают они с охотой и увлечением. Не говоря уж об Огрине, обучавшемся в Рижском окружном училище, они выказывают даже некоторую начитанность. Толстов, который благодарил в Тромсё Ф. Лернера по-французски за его подарок – фотографический снимок команды, – спросил вчера, когда мы вытаскивали из трала зоологическую добычу: «Где же светящиеся морские животные?» На мой вопрос, видел ли он свечение воды в Средиземном море, он возразил, что лишь читал о светящихся животных в труде Келлера о жизни моря. Рулевой Железняков напомнил, что сегодня день первой морской победы русского флота и что следовало бы расцветиться стеньговыми фла-

гами. Свои исторические познания он приобрел благодаря матросской библиотеке, подаренной по большей части генералом Кеппенем и частью приобретенной друзьями в Кронштадте и Петербурге по моей просьбе. Расторгуев, казак, совсем уже освоился на корабле, стоит вахту, помогает у руля, умеет читать отсчеты патентованного лага.

Сегодня мы сделали первую остановку с 4 часов 10 минут до 7 часов вечера. К сожалению, первый опыт с тралом Петтерсона не удался; он плавал только лишь на поверхности и до грунта не доходил. До сегодняшнего полдня мы прошли 150 миль от Югорского Шара; до Диксона еще остается 400 миль, дня через 4 мы можем быть там.

Пятница, 28 июля (10 августа) на «Заре». У западных берегов Ямала, южнее пролива Малыгина. В 7 часов 45 минут утра я проснулся из-за остановки машины; быстро посмотрев в иллюминатор, увидел то, что так опасался: лед и густой туман! Поднявшись на мостик, узнал, что только что вошли в лед. Мы отошли к SW и хотели придерживаться берега, но там лед был еще гуще. То был одноегодовалый, сильно разъеденный лед, который при ударах форштевня легко разламывался, но все же из-за него приходилось идти окольными путями. Вскоре путь очистился, в 9 часов вновь были на чистой воде, и я мог приказать сделать остановку для исследований. С глубины 60 метров достали зеленую глину, температура на дне — 1,7 °C, на 5 метрах +5,5°, на поверхности +6,3°. Большой прибор Петтерсона работал хорошо, рав-

но как и впервые испробованный батометр Тимченко. Взятия газовых проб удались хорошо, за исключением одной; работать драгой нельзя было из-за недостатка места, так как пришлось перегружать уголь. Во время обеда зазвонил подводный измеритель глубины на 10 саженях и тотчас же снова на 5 саженях, поэтому в 7 часов дали средний ход и начали бросать лот. Погода ясная, температура на солнце 20 °С. Лед встречался часто, но сильно изъеденные льдины не мешали плаванию, ибо между ними всегда можно было найти каналы достаточной ширины. Лето, видимо, будет теплое, следовательно, благоприятное. Животное царство в этой части Карского моря оказывается крайне бедным. Вчера во время остановки мы видели двух тюленей и пару чаек, сегодня – одного чистика и двух гагар, и это все. На дне моря жизни больше, как показал первый улов трала.

Для сравнения с летними месяцами других годов приведу, что Пайер и Вайпрехт²⁷ наблюдали 1 сентября —9 °С, а 20 сентября —20°: «Уже во вторую половину августа лед больше не таял. Начиная с того дня, как мы вошли в лед (13 августа) ежедневный минимум лишь раз поднялся выше 0°».

Суббота, 29 июля (11 августа) на «Заре», вблизи ост-

²⁷ Пайер, Юлиус Иоганнес Людовикус фон (Payer, Julius Johannes Ludovicus von; 1841–1915) – австро-венгерский исследователь Арктики, художник, писатель, альпинист. Вайпрехт, Карл Георг Людвиг Вильгельм (Weyprech, Carl Georg Ludwig Wilhelm; 1838–1881) – офицер военно-морских сил Австро-Венгрии, исследователь Арктики, геофизик). В составе экспедиции на судне «Тегетгоф» в 1873 г. Пайер и Вайпрехт открыли Землю Франца-Иосифа.

рова Белый. Вчера почти ежечасно встречали много льда. Вдруг мы очутились в глубоком тумане и тотчас же заклинились во льду. Сначала попробовали уклониться в сторону берега, но неудачно, потом повернули в море на NW, но и там встретили лед, дважды с полного хода ударялись об льдины. Последние были рыхлые, но все же таких столкновений необходимо избегать. Итак, «полный назад». Температура воздуха упала до 2 °С, волна прекратилась.

Сегодня в 1 час температура, наконец-то, поднялась до 4°, волна стала несколько больше. Встречаются лишь небольшие куски льда, благодаря чему можно было снова идти полным ходом; я пошел ложиться в «постель», то есть в койку.

В то время как писал эти строки, мы опять с полного хода налетели на льдину. Я, одновременно с Коломейцевым, лежавшим одетым на диване, выбежал на мостик и приказал дать средний ход, так как туман все еще густой и таранные удары об лед не приведут к добру.

В 9 часов утра Карский пролив пройден. Мы идем 8-узловым ходом под парами и парусами на О, по определению Коломейцева в 73°43' с. ш. С 4 часов утра не видно ни одной льдины, так как мы вошли в воды Оби. Температура воздуха в полдень +7,0 °С, также и воды. Ясное небо, светит солнце, идем будто вдоль берегов Финского залива.

«Заря» начинает покачиваться, что чрезвычайно отрадno, ибо NNW начинает наполнять паруса; надежды на успех повышаются.

Настроение отличное! За завтраком Вальтер расцвел и начал излагать план, как достигнуть полюса.

Сегодня вечером виднелось большое количество плавучего леса. Расходование угля имеет для меня хорошую сторону, места становится больше, и я могу надеяться наладить путь на корму. Когда рыба и прочие предметы будут спущены в трюм, я смогу снова пользоваться моей лабораторией. Иногда я скрываюсь в задней, зоологической лаборатории, но и это имеет свои теневые стороны. Не говоря о том, что я не имею там под рукой нужных мне вещей, там легко можно оказаться запертым, что и имело место сегодня. Вплотную к открывающейся в большую лабораторию двери стоит шкаф с выдвижными ящиками, предоставленный Колчаку для его океанографии. Когда он вытаскивает ящик, то дверь нельзя открыть. Именно таким образом меня Колчак сегодня запер, а сам пошел в кают-компанию пить чай. Ничего не подозревая, я углубился в «Лик Земли» и начал читать о террасах Норвегии, которые Зюсс изучал на Малангер-фьорде, с которым я ознакомился во время прошлогоднего плавания на «Ермаке». По моему мнению, Зюсс безусловно прав, объясняя образование террас подъемом уровня моря в ледяной период. Та же мысль и то же сравнение фьордов со швейцарскими озерами занимали и меня во время нашего последнего чудного путешествия через горы из Христиании в Берген.

Из плена меня высвободил Огрин, которого удалось вызвать из машины через иллюминатор.

Сегодня, благодаря прекрасной погоде, плавание кажется увеселительной прогулкой. Да это оно и на самом деле так, по сравнению с первой русской Великой Северной экспедицией. Не говоря уж о преимуществе парового двигателя, без которого и мы застряли бы в Карском море. Достаточно напомнить, что обычно после обеда, как и сейчас, Матисен нам играет Шопена, Мендельсона, Чайковского на прекрасном пианино, которым мы обязаны Великому князю Константину.

Жаль, что Вальтер больше не играет; он нас побаловал лишь раз в Тромсё. Его манера играть мне очень понравилась; в его игре что-то спокойное, уравновешенное, гармоническое, так напоминающее его характер.

Зееберг два дня занимался шитьем двух футляров для штативов теодолитов. Это очень трудолюбивый и преисполненный чувством долга человек, которого нельзя не любить.

Ну и теперь <...> опять мои мысли могут лететь на юго-запад, в то время как «Заря» продолжает полным ходом свой путь восток. Покойной ночи, мои дорогие, родные <...>

30 июля (12 августа). 9 часов утра. На «Заре», восточнее острова Вилькицкого. Ночью в 2 часа мы попали в густой туман, не сопровождавшийся льдом; в 7 часов утра у восточного угла острова Вилькицкого, окруженного льдом, мы наткнулись на ледяное поле в одну милю длиною, которое можно было обойти с юга. В 8 часов мы миновали лед и сейчас находимся в водах Енисея при ясном горизонте и

ярком солнце.

31 июля (13 августа). На «Заре», бухта Диксон. Вчера около полудня открылся остров Кузькин, восточнее которого, как известно, расположена бухта Диксон. За ним, на горизонте, поднимались горы сибирского побережья, представляющие собой довольно ровные возвышенности на бесконечной тундре. Полуночное солнце нам, однако же, рисовало иные картины: горы острова и материк казались покрытыми темно-зелеными лесами, среди них как бы были разбросаны желтоватые нивы и лужайки. Все это так напоминало родину!

У берегов острова плавало много плавучего леса, принесенного Енисеем из глубины Сибири. Местные деревья, как, например, полярная ива (*Salix polaris*), возвышаются лишь на несколько дюймов над покрытой мхом тундрой.

В Диксоне нам придется простоять несколько дней, главным образом, чтобы вычистить котлы перед плаванием в неизвестную даль. Земля перед нами, от Енисейского залива до Северо-Восточного мыса, – тот самый материк, у которого на несколько градусов восточнее нам придется проработать год!

В то время как я продумывал для себя план работ на время стоянки в бухте Диксон, а Колчак в кают-компании демонстрировал на старых и новых картах устья Енисея ряд интереснейших географических и геологических вопросов, мы слышали – это было около половины одиннадцатого – на

палубе возглас: «Один белый медведь, нет – два, три». Пока мы взбегали на мостик, я слышал, как доктор считал: «Нет, четыре, пять белых медведей». На темно-зеленых утесах ясно выделялись их желто-белые фигуры. В одном месте три медведя мирно бежали вместе. На маленьком островке, обитаемом тысячами чаек, поднялся могучий медведь, расправляя свои члены: чайки, видимо, не боялись бродившего среди них великана. Когда мы проходили мимо одного из холмов острова Кузькин, доктор, Матисен и Бируля крикнули в унисон: «Еще два, всего – семь медведей!» – «Вы дрожите, доктор?» – «Да!» – Старый охотник действительно дрожал от волнения.

Часто приходилось читать, как полярные путешественники описывают первые встречи с «властелинами севера». Помнится, где-то я читал, будто король полярного животного царства, гордо, с поднятой головой, рассматривал назойливых пришельцев, с негодованием отвернулся и, недовольный, с сознанием собственного достоинства ушел. Ничего подобного мы не наблюдали; медведи не обращали на нас никакого внимания, последний из них спал; проснулся, вероятно, от шума машины или от наших возгласов, поднялся, повернулся к нам спиной, затем повел себя весьма бесцеремонно и тотчас же снова лег спать. Начали обсуждать план боевых операций против них. Доктор был главнокомандующим. Решили охотников разделить на три группы: на большой китобойной шлюпке должны были пойти Коломейцев и

Матисен с добровольцами Огриным, Евстифеевым и Клугом прямо с рейда. Тем временем мы в 11 часов стали на якорь – обратно к острову с чайками, чтобы отрезать медведям путь к воде; Бируля и Зееберг взялись пойти на каяке к берегу и под ветром двигаться навстречу медведям; наконец, доктор и я должны были отрезать медведям путь на материк. С прибытием китобойной шлюпки должна была начаться охота. Через несколько минут Вальтер сидел в шлюпке, которую мы совместно спустили, я следовал за ним; полным ходом мы пошли на берег. Сгоряча ошиблись в направлении, сделали несколько лишних кругов по тундре и изрядно вспотели от беготни. Я слепо следовал за опытным охотником. На пути мы усмотрели слева от нас пять медведей – двух одиночных и трех, шедших совместно, а справа – стадо оленей.

Трех пришлось осторожно обойти; когда мы их усмотрели вновь, они мирно спали. Время шло, другие охотники могли уже высадиться и начать охоту. Вальтер решил, что нам надо разделиться, один из нас должен подкрасться к трем спящим медведям, а другой стать так, чтобы испуганным и убежавшим медведям отрезать путь к морю или на тундру. Жребий должен был решить, на чью долю выпадет счастливый удел подкрасться к спящим животным. Вальтер вытянул узелок и удалился со своей трехстволкой. Я направился к указанному месту, диоритовому холмику, с которого открывался достаточный кругозор. С вершины холма я увидел еще одного спящего медведя, на расстоянии 500 шагов. Ко-

нечно, решил подойти к нему, но первоначально выйти под ветер. Путь предстоял достаточно длинный, пришлось обходить весь холм, тем временем как Вальтер, а также и обе другие группы могли открыть огонь и спугнуть моего мишку. Пришлось торопиться! Не успел я добраться до берега – до медведя оставалось всего лишь минут пять, – как со стороны Вальтера раздался сначала один выстрел, потом второй, третий и так далее. Я был уверен, что выстрелы спугнули медведя, как внезапно мой милый друг показался и, еще совсем заспанный, побрел к морю. Я выстрелил, расстояние было не более шагов пятидесяти; медведь лег на бок, лишь передняя лапа его слабо дрожала. Мне хотелось узнать, что стало с Вальтером и его тремя сонями. Как только я пошел в его направлении, со стороны моря прозвучала канонада, пули начали свистать около меня. Пришлось снова повернуть к моему медведю, он поднял голову и глухо ревел. Выстрелил ему в шею, он затих. Подойдя совсем близко, увидел, что бедное животное еще мучается, я выстрелил еще раз из левого ствола и пошел к Вальтеру; канонада тем временем прекратилась, показалась наша китобойная шлюпка. Приближаясь к Вальтеру, я слышу, что он громко разговаривает. Когда подошел еще ближе, мне послышалось: «Все мертвы, подходите». В это время Зееберг бежит мне навстречу, в направлении убитого мною медведя. Я ему кричу: «Это мой, он убит, не стреляйте». Тотчас после этого Зееберг подбегает к берегу и делает в направлении моря несколько выстрелов. Когда

мы все сошлись, то выяснилось, что мне крикнули: «Внимание», так как близко за мною один медведь пересек мой путь. Я его не заметил, меня от него отделял пригорок. На него и устремился Зееберг. Ему слышалось, будто я ему кричу: «Не стреляйте, медведь слишком мал». Поэтому он не стрелял, когда медведь был в ста шагах от него, и выстрелил лишь, когда медведь уже плыл в воде на расстоянии пятисот шагов. Подошел Бируля, он ранил одного медведя, но тот успел броситься в море и там потонул. Доктор действительно убил трех: старую медведицу и двух медвежат! Мы вместе пошли к моему медведю, он все еще шевелился, я еще два раза в него выстрелил, в левое и правое ухо. Когда еще через полчаса оказалось, что медведь продолжает мучаться, я просил Вальтера его прикончить. Напротив, у острова с чайками, офицеры возились со своими убитыми медведями: им посчастливилось убить двух. Было убито всего 8, один из них убежал.

Мы развели большой огонь из прекрасного плавучего леса, и я близко разглядел скалу: к сожалению, не захватил с собою молотка. Отчетливая полировка и шрамы. Кроме жильной породы и диоритовых траппов, еще обнаружил сланец и известняк. Окаменелостей пока не попадалось; направление царапин N – S.

Вся ночь ушла на медвежью охоту. В 9 часов утра я вернулся на китобойной шлюпке на судно, пришлось лавировать против ветра. Вальтер и Бируля вернулись в час дня,

после тщетных усилий подобраться к оленям.

Пять медведей пришлось оставить на берегу; сейчас готовят паровой катер, чтобы их привезти. В это время, как писал эти строки, слышались выстрелы, я выбежал наверх и узнал, что с берега приплыл медведь, вероятно, из любопытства приманенный поднятым на рее убитым медведем, которого только что фотографировал Матисен. Этот «пылкий Нимрод»²⁸, вместо того чтобы сфотографировать также и плывущего медведя, открыл по нему огонь. Это был девятый медведь, виденный нами в течение менее чем 24 часов, после того что восьмерых мы уже убили.

Дивная погода, хорошее начало! Вчерашние наблюдения показали, что воды океана доходят до берега при $-1,4^{\circ}\text{C}$ до $-1,6^{\circ}$, а поверхностная пресная вода с температурой $+6^{\circ}$ имеет толщину всего лишь 4 метра. Трал доставил особенно много морских тараканов (*Idotea*) и несколько *J. Sabinei*, сеть – богатую фауну, преимущественно медуз.

После полудня я сделал экскурсию с Колчаком; мы увидели великолепного оленя, но последний заметил нас раньше и убежал. Позже я убил белую куропатку. Это был *Lagopus albus* с еще совсем маленькими птенцами. Бедные маленькие существа сделались жертвой науки – одно из них уже покоится в спирту.

²⁸ Нимрод (Нимврод, Неврод) – в преданиях и легендах Ближнего Востока герой, воитель-охотник и царь. Нимрод был известен как сильный и смелый зверолов, который со временем «стал силен на земле», то есть подчинил себе местные племена.

2 (15) августа. На «Заре», в бухте Диксон. Вчерашний день я употребил на обстоятельную экскурсию вокруг острова. В результате удалось выяснить ряд фактов, устанавливающих прежнее древнее оледенение этого острова. В местах, где скалы были защищены от выветривания, как, например, там, где снег оставался лежать в течение всей зимы, можно было проследить ясную полировку и шрамы, поднимавшиеся до 40 метров над уровнем моря. Шрамы не могли произойти ото льдин, так как нет никаких следов поднятия почвы. Остров состоит из ряда тянувшихся на W – O диоритовых овальных вершин холмов вулканического происхождения, покрытых попеременно слоями метаморфического черного сланца. Вся эта слоистая система сильно наклонена до 45° и сброшена, так как простираение сланца идет попеременно W – O, то на NNW – SSO (?). Направление на самых высоких местах W – O, а у побережья соответственно направлению фьордов: ледник, покрывавший ранее, может быть, весь остров, как современные ледники Земли Франца-Иосифа, посылал свои отростки в окружающие остров проливы; все они ползли по направлению этих проливов и оставляли множество рубцов и царапин, наблюдаемых сейчас.

Медведи внесли много оживления в ход нашего плавания; всего убито десять. Вчера ночью Колчак убил еще одного, боцман – другого. Это были годовалые звери, мясо их очень вкусно. Чтобы быть более точным в определении вкуса медвежьего мяса, следует сказать, что оно хоть и вкусно,

но приторно. Много времени заняло, во-первых, снятие шкур и доставка мяса, которую можно было наладить лишь так поздно, что туши пяти медвежат пришлось оставить на берегу, а троих отдать собакам; нас будут питать лишь два молодых медведя. Вчера Вальтер видел во время экскурсии на северном берегу еще пять медведей, которые спокойно бродили среди чаек на маленьких островах, расположенных впереди материка. Что-то сказочное – 15 медведей! Очевидно, они никогда еще не встречались с людьми. Жизнь, видимо, они ведут привольную, питаясь в изобилии многочисленными тюленями. Какие предприятия были бы организованы норвежцами, будь они здесь хозяевами. Вчера я снова видел красивого оленя и не мог удержаться: выстрелил с расстояния трехсот шагов. Пуля зарылась в землю около ног оленя – он сделал красивый прыжок и исчез. Удалось убить для камбуза белолобую казарку (*Bernicla albifrons*), а для зоологов – морского песочника (*Tringa maritima*). Другой экземпляр этой птицы я очистил от перьев и попробовал съесть в сыром виде, так как после 12-часового пути испытывал зверский голод. Однако же не мог себя заставить проглотить более двух кусочков сырого мяса.

Погода стоит дивная, +8 °C, почти штиль, ясно. Перегрузка угля, переборка машины, соления шкур, выварка медвежьего сала для надобностей машины, приготовление медвежьего мяса для хранения, перегрузка рыбы и других мешающих предметов с верхней палубы в трюм – все это нас за-

держит по крайней мере еще на два дня. Зееберг занят магнитными наблюдениями на берегу, раскинул себе палатку, в которой даже спит. Бируля и Вальтер собирают, препарируют и так далее, Матисен фотографирует те места, которые я обозначил во время совместной экскурсии.

Коломейцев принял сегодня третью, недобровольную ванну. Первая была в Екатерининской гавани; там он свалился с балки, проложенной от судна к берегу: выйдя на сушу, он, прежде чем переодеться, немедленно же взял термометр и начал измерять температуру воды. Сегодня он задумал один отправиться на охоту, чтобы убить виденного почти всеми нами оленя, которого, однако же, уложить пока никому не удавалось. Садясь в каяк, он вместе с ним перевернулся. Переодевшись, все-таки съехал на берег. После безрезультатной охоты он, садясь в каяк, снова опрокинулся.

4 (17) августа. На «Заре», в бухте Диксон. Вчера Вальтер, Бируля и я хотели предпринять экскурсию на противоположащий материк. Вальтер и я сели в два одиночных каяка, Бируля – в двухместный, в котором пошел один. Тем временем погода изменилась, задул свежий НО. Пока находились под защитой выступающих мысов острова Кузькин, мы продвигались вперед с трудом; Вальтер шел лучше и вскоре оставил нас далеко позади. В проливе Лена, отделяющем остров Кузькин от небольшого каменистого островка, подверглись столь сильному действию ветра, волны и течения, что мы с Бирулей не могли грести. Чтобы не быть окончательно отне-

сенными к югу, мы повернули, высадились у восточного выступа острова, где сделали несколько очень интересных наблюдений. В 7 часов вечера вернулись на судно. Доктор, очевидно, миновал даже второй, еще более подверженный действию ветра пролив Прёвенс и добрался до материка, что явствовало из доносившихся оттуда выстрелов. В этот день на охоту ходил и Матисен. Зееберг все еще работает на берегу. Развело столь крупную волну, что я начал беспокоиться за отсутствующих. Наконец, в 10 часов Коломейцев доложил о возвращении доктора, убившего на материке оленя, и почти одновременно слышу голос Матисена и громкий смех офицеров; он еще с каяка кричал: «Четыреста двадцать считанных шагов!» Однако же доказательство о счастливой охоте было налицо – прекрасный олень!

Подошел Вальтер и рассказал, как трудно было перебираться через пролив; об охоте он просто сказал, что подкрался на сто двадцать шагов к трем оленям, но они стояли под острым углом и он промахнулся. Затем он снова подошел на сто восемьдесят шагов и убил оленя, стоявшего боком, выстрелом в лопатку. Матисен подробно и очень оживленно описывал свои переживания и рассказал, как Евстифеев во время снятия с оленя шкуры съел сердце последнего.

Сегодня утром мы с доктором отправились на паровом катере на материк; в машине был Клуг, на руле Евстифеев. Это великолепный тип, так и просящийся на полотно; особенно хорошо он выглядел на руле в зюйдвестке, когда брызги от

волн летели через катер. Подойдя к убитому доктором оленю, Евстифеев тотчас же им занялся, а нам посоветовал прогуляться: видимо, не желал, чтобы ему мешали полакомиться вкусными кусками мяса.

5 (18) августа, 9 часов вечера на «Заре», на ходу к островам Каменным. Наконец опять на ходу! В 7 часов мы снялись с якоря и взяли курс на острова Каменные. До полудня еще раз съехали на берег, чтобы сфотографировать глубокие борозды в диоритовой скале. Собрали еще немного плавучего леса и доставили его на судно. Тем временем на «Зарю» снова привезли собак и закончили приведение в порядок корабля и перегрузку на палубе. Теперь могу работать в своей лаборатории: проход по левой стороне палубы, наконец, свободен, так как уголь, брикеты и рыба перенесены в трюм; еще на завтра осталось основательно вымыть лабораторию.

Вернувшись в 2 часа на корабль, рассчитывал, что сняться с якоря можно будет тотчас же; однако оказалось, что пар вытравился через неисправный клапан в паровой лебедке, и поднять пары вновь можно будет не ранее, чем через 6 часов. Эта проволочка времени – не большая беда, хоть и сгустился туман. Зато ветер продолжает быть благоприятным, к тому же из-за происшедшей задержки мы пройдем мимо Каменных островов в более благоприятное время, а мне очень хочется их рассмотреть со сколь возможно близкого расстояния или же даже сфотографировать, так как Нансен на них будто бы усмотрел террасы. Мне же кажется вероятным, что

острова эти, также как остров Диксон и мыс Северо-Восточный, состоят из траппов (диоритов Норденшёльда), которые, благодаря своему ступенчатому подъему, легко могут произвести впечатление террас. Охотнее всего я бы высадился на берег, если это окажется возможным.

В хижине, выстроенной в порту Диксон командиром «Скуратова» для производства наблюдений над качанием маятника, я оставил следующий документ.

На деревянной доске было написано: «Извещение о Русской Полярной Экспедиции». Под нею к стене была прибита запаянная жестяная коробка с коротким письмом. На конверте я написал по-русски: «Просьба оставленный здесь документ передать г. Енисейскому Губернатору для телеграфного отправления Е. И. В. Вел. Кн. Константину Константиновичу в Петербург». На вложенном в конверт бланке, со штемпелем (по-русски и по-немецки) «Начальник Русской Полярной Экспедиции» было написано по-русски: «Русская Полярная Экспедиция оставалась здесь в п. Диксон с 30.VII / 12.VIII по 5/18.VIII. 1900 г. Сегодня „Заря“ уходит по направлению к м. Челюскин. Надеюсь дойти до зимовья у восточного побережья Таймырского полуострова в несколько недель. Работы подвигаются успешно. Все участники экспедиции здоровы. „Заря“, 5/18 августа 1900. Барон Толль».

Воскресенье, 6 (19) августа. На «Заре», перед устьем Пясины у Медвежьей бухты. Плавание из порта Диксон сначала шло великолепно, ход 6 узлов при южном ветре; льда

не было видно. В полночь Матисен, сдавший вахту Колчаку, мне доложил, что лед впереди и справа. Я крикнул Колчаку, чтобы он обошел лед слева, а сам оделся и вышел на палубу. До 3 часов мы бродили в тумане и во льду, пока не показался чистый фарватер. Лед был прибрежный и состоял из разведенных, обреченных на разрушение кусков; он не мог быть опасным, тем более что дул несильный ветер. Я пошел лечь в койку. В половине седьмого утра меня разбудил Колчак и доложил, что лед стал крепче и что между 4 и 5 часами он вместе с Коломейцевым форсировали ледяной барьер и счастливо через него пробились; впереди курса открылся остров, существование которого было неизвестно, – возможно, вновь открытый. Я поднялся на мостик и мог увидеть, что это самый большой и южный из группы Каменных островов, который видел и даже зарисовал Нансен. Немедленно разбудив Матисена, я просил его сфотографировать остров, сначала через объектив для больших расстояний, а затем, когда мы подойдем ближе, и «цейсом». Мы приблизились к острову на 1–2 мили и хорошо могли разглядеть все детали его строения через подзорную трубу; съехать на берег было невозможно из-за рыхлого льда. Остров очень верно изображен на рисунке Нансена. Он возглавляется вершиной, от которой к обеим сторонам спускаются террасовидные ступени. На низменных местах кое-где стоят одиночные холмы. Нансен имел полное основание только по внешнему виду предполагать существование береговых линий, присущих его ро-

дине Норвегии, так как он не посетил сам остров и не подходил близко к нему, тем более что геологическое строение близлежащих местностей Сибири ему также было неизвестно. Мне же, только что побывавшему на Диксоне и на противолежащем материке, легко установить идентичность формы суши здесь и там. На вершинах островов Каменных ясно вырисовывались кучи обломков, состоявшие из нагроможденных друг на друга кусков плитняка – совсем как на острове Кузькин и на мысе Северо-Восточном. Все эти местности, как и все имеющие вулканическое происхождение части суши, имеют форму террас, хотя происхождение их не имеет ничего общего с образованием террас в духе норвежских. Каменный остров отличается тем от Кузькина, что, по-видимому, на нем аллювиальные слои более мощные. У северо-западного побережья я видел следы сползания тундровой почвы, свидетельствующие о значительной мощности этого сползания. Происходит оно оттого, что тундра тает всего лишь 1–2 фута от поверхности, и что растаявшая часть движется по верху замерзающих слоев по скату местности, причем ползет по концентрическим, а часто и по параллельным направлениям. Во всяком случае эти свежие срезы в почве тундры нельзя рассматривать как линии берега, а также не как террасы, вызванные трапповым покровом острова. Береговая линия проявила бы себя в отложениях старого плавающего леса, который не мог бы ускользнуть от нашего внимания.

Еще до сих пор вокруг нас лед; здесь лед плавающий, в противоположность припаю, через который мы проходили ночью. Толщина льда всего лишь три с половиной фута, но он такой густой, что нам сквозь него не пробиться; поле, ставшее перед мысом Медвежьей бухты, приходится обходить с SO. До сих пор мы усмотрели пять островов (в том числе и Большой Каменный остров). Мыс я принял за шестой остров, но Коломейцеву удалось определить широту места и установить положение мыса. Теперь мы оказались, как я того хотел, между группой островов и материком. Надеюсь очень здесь найти открытый фарватер; идти западнее в Ледовитый океан не хотелось бы. Доктор, всегда спокойный и веселый, находит, что гораздо интереснее бродить среди льдин, чем в открытом море, в чем я до известной степени с ним согласен. Он сегодня стоял в самом радужном настроении на мостике и высматривал моржей. Ему было холодно в тонкой шведской кожаной куртке, и он заметил, что скоро придется доставать теплые суконные спортивные костюмы, которые я заказал для членов экспедиции в Лулео. Я рекомендовал ему пока достать свое осеннее или зимнее пальто; любезно улыбаясь, он возразил, что у него с собой лишь летнее пальто. На мое предложение надеть теплую охотничью куртку, он ответил, что взял лишь полотняную, сделанную еще в Лифляндии для охоты.

Глубины здесь довольно сносные: у Большого Каменного острова 19 сажень (35 метров), сейчас на остановке для на-

блюдений 24 сажени (43 метра). Температура воды на глубине — 1,7° и до 5 метров — 1,0 °С. Температура воздуха +3 °С, ветер SO, небо ясно.

В 11 часов 30 минут ночи ошвартовались у льдины. После ужина, между 6–8 часами, Коломейцев отвел «Зарю» еще ближе к берегу, где некоторое время можно было идти беспрепятственно. Мы прошли мимо «мыса А» и затем мимо ряда совершенно схожих между собою мысов материка или группы островов, причем один остров оставили влево. У «мыса А» я усмотрел слои сланца, имевшие наклон к SO. Тот же сланец виделся и на других мысах. С 9 часов лед начался сгущаться, и я приказал Колчаку идти совсем близко у берега, а в 11 часов разбудить Коломейцева и застопорить машину. Мы отдали ледяные якоря у толстой льдины, чтобы немного обождать, сориентироваться и набрать запасы плавающего леса. Температура воздуха и воды +1,5 °С. Местность пустынная, без каких-либо признаков жизни.

В понедельник 7 (20) августа ошвартовавшись у льдины. 3 часа дня. Густой туман. Придется терпеливо переждать туман и изменение условий льда, в чем нам должен помочь начинающий только что усиливаться NO. Идти так дальше, конечно, не имеет смысла. Сегодня утром я с Бирулей, доктором, Зеебергом съехал на берег на китобойной шлюпке; Евстифеев, Толстов и Расторгуев поехали с нами. Чтобы облегчить возвращение на судно, я приказал через каждые полчаса давать сирену; три быстро следующих один за другим

выстрела должны были означать, что мы в опасности, а три коротких сирены – что «Заря» в опасности или необходимо наше немедленное возвращение. Кроме геологической карманной буссоли взяли с собой шлюпочный компас и на всякий случай сухари, шоколад и бочонок пресной воды. Направление ветра WNW, ближайший мыс был расположен на OSO. Пришлось, следовательно, грести туда точно по ветру, обратно – против ветра. До берега добрались между льдинами вполне благополучно. Я приказал матросам собирать плавучий лес, а мы все разошлись по острову, не слишком далеко от берега. Берега скалисты и состоят из вертикальных метаморфических пород сланца, вперемешку с диабазовыми слоями. Через эти слои проходят широкие полосы кварца; по волнистой форме ходов кварца и кливажу ясно видна сила давления, создавшего гору. Крутой уклон не выше 5 метров, за ним почва постепенно поднимается все выше. Слои тундры не глубоки; они состоят из того же глинистого песка, как и на острове Кузькин, и имеют те же характерные ромбовидные борозды. Интересна находка гранита и порфира: первый наблюдался в виде острогранных больших глыб на тундре, второй – в мелких кусках на берегу. Гранит, вероятно, сдвинут, но откуда? Судя по направлению царапин на острове Кузькин, наверное, ледник здесь двигался с востока, то есть с Таймырского полуострова.

Во время нашего пребывания на берегу лед стал подвигаться ближе к берегу, то есть с возвращением нельзя было

медлить. Я собрал условным свистом в дудку всех съехавших. Условия льда несколько изменились; между льдинами, которые мы по большей части подвигали, удалось пройти к полынье и по ней дойти до судна. Я взял направление WNW; через несколько времени Толстов сказал, что мы идем на SO, и хотел изменить курс. Я чуть не был введен в заблуждение, но вовремя заметил, что на компас, по которому правил Толстов, действует шлюпочный верп²⁹, расположенный в непосредственной близости. В это мгновение мы снова слышали судовую сирену и лай собак совсем близко; вскоре «Заря» выплыла из тумана. С каким удовольствием мы после нашей экскурсии съели к завтраку форшмак из оленины! Сейчас 5 часов дня, туман расходится, определились по солнцу; Коломейцев влез в бочку и убедился, что лед в северном направлении благоприятнее, чем вчера. Попробуем двинуться дальше, хотя туман опять сгущается.

8 часов вечера. На «Заре». Мы уже два часа в пути, довольно близко у суши (а, может быть, и у группы островов), причем море несравненно судоходнее, чем вчера. Идем полным ходом, что, в сущности, рискованно! Вчера во время обеда «Заря» с полного хода ударилась левым бортом о крупную льдину; толчок был до того силен, что все мы повыскакивали на палубу. Сотрясение корпуса было очень сильным,

²⁹ Верп (верп-анкер) – вспомогательный судовой якорь меньшего размера, чем основной якорь – становой. Предназначен для завоза с судна на шлюпках в тех случаях, когда требуется оттянуть корму в ту или другую сторону, перетянуться на другое место, снять с мели небольшое судно.

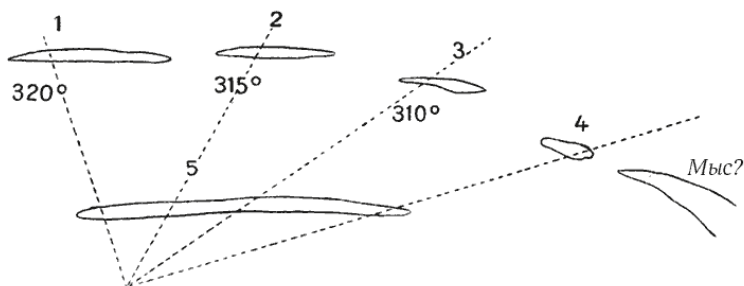
можно было опасаться, коснулись ли мы камня. Коломейцев успокоил меня, что боковой удар, который ввиду узкости прохода было очень трудно избежать, не может повредить бывшему «Харальду». Будем надеяться!

В 11 часов 20 минут ночи стали на якорь в чистой ото льда бухте какого-то острова (?), вероятно, Скотт-Гансен; последнее выяснится завтра. За чаем настроение было нервное, я к всеобщему удовольствию приказал вытащить граммофон, и это поправило дело. Вскоре остров с его бухтой удалось рассмотреть.

Вторник, 8 (21) августа. Сегодня утром я с доктором, Расторгуевым и Толстовым съехали на берег острова Скотт-Гансен, чтобы изучить его строение. С северного берега были видны еще пять островов.

Самый длинный остров расположен параллельно тому, на котором я стоял. Положение островов показано на приложенном чертеже. Справа виднелся мыс острова Скотт-Гансен, а, может быть, и какого-либо другого. Остров состоит из гнейса, как шхеры Финляндии. Вполне согласен с Нансеном, назвавшим эти острова шхерами. Наблюдалось обильное количество следов оленей. Доктор выловил из речки форелью икру (*Salmo alpinus*) – крайне интересное открытие. Нагрузив шлюпку плавучим лесом, вернулись на корабль. Тотчас после завтрака снялись с якоря. Я убедился, что между островами 1 и 5 – открытая вода, а между 5-м и Скотт-Гансеном – неподвижный лед. Надо было обойти остров Скотт-

Гансен, миновав остров 5, и затем повернуть направо. Тем временем туман сгустился; опасаясь пропустить открытый проход, Коломейцев повернул слишком рано вправо, и мы у острова Скотт-Гансен чуть не выскочили на мель. Он повернул обратно, но вскоре, часа в 3, мы сели на камень так плотно, что лишь в 6 часов смогли сняться, пользуясь верпом и давая задний ход. К счастью, мы из-за малых глубин шли средним ходом, а кроме того, в самый момент прикосновения к камню, был дан задний ход из опасения наскочить на льдину. Дело обошлось без пробоины. Но все-таки мы потеряли целый день, ибо выяснилось, что во время посадки руль выскочил из петель. Теперь придется повозиться! Досадное невезение!



Расположение островов и северо-западное окончание острова Скотт-Гансен.

Среда, 9 (22) августа на «Заре», в $75^{\circ}20'$ с. ш. и 87° в.

д., в заливе Минина. Тумана и льда нет, ясное небо. Что мешает нам быстро продвигаться к постоянно упоминаемому в наших разговорах мысу Челюскин? Глубокосидящий корабль нуждается в более глубоких водах и фарватерах для плавания в шхерах западной части Таймырского полуострова. Вчера ночью мы обогнули остров 5 в NO направлении, где фарватер был чист ото льда, но мелок и извилист благодаря многочисленным островкам. Попытка выбраться из шхер на запад в открытое море не удалась, ибо там, как говорил сегодня утром Коломейцев, лед очень густой. Мы пошли дальше на SO, мимо семи и более островов, большинство коих тянется в направлении NW – SO (направление виденного мною острова Скотт-Гансен W – O). Наибольший из островов имел форму подковы. Все утро мы шли вдоль восточного побережья этого острова. На нем одинокая гора, вероятно гранитная, около 500 футов вышиною; берега других островов круто поднимаются до 50 футов и, по-видимому, состоят из диабазы и мусора, как на «мысу А», который мы видели 7 (20) августа. Острова все низменны и покрыты коричневой тундрой; на них не видно ни оленей, ни медведей, хотя для последних пищи достаточно. Кое-где попадаются тюлени; одного из них сегодня убил Коломейцев. При анатомировании, произведенном сегодня Бирулей, выяснилось, что тюлени здесь питаются морскими тараканами. В течение шести часов мы идем самым малым ходом, постоянно бросая лот; как только глубины становятся менее 30 футов,

даем задний ход и отыскиваем более глубокий фарватер, так как вблизи можно ожидать банку. Довольно их! Правее нас бухта материка, а на SO перед нею опять острова, между которыми придется изворачиваться.

Что касается нашей внутренней жизни, то все идет, по видимому, совсем хорошо. Мы понемногу сживаемся и привыкли одним горячим желанием дойти до мыса Челюскин; неудовольствий и дисгармонии незаметно. Команда также имеет довольный вид, забавляется с собаками, которым начинают давать клички, как, например, Черный Рыцарь, Джентльмен и так далее.

Четверг, 10 (23) августа. 8 часов утра. Все еще в шхерах залива Минина! Я назвал залив, в котором мы находимся, с его множеством ответвленных бухточек, в честь лейтенанта Минина, открывшего в 1740 г. острова Каменные. Вчера попали в мешок: кругом оказались отмели – пришлось возвращаться. Матисен и Вальтер с пятью матросами поехали сделать промер; они сообщили, что глубины быстро и весьма равномерно уменьшаются до 20 футов. Я приказал дать команде ночной отдых, сделать побудку в половине пятого и повернуть обратно. Мы все еще обходим остров с горою, он теперь справа от нас. Ветер зашел с OS и, как казалось, должен бы был отогнать лед от берега; на самом же деле он загоняет лед в пролив. Так и осталось невыясненным, действовал ли при этом ветер или течение.

11 часов 30 минут вечера. Опять на мели в злополучном

заливе Минина, все еще на виду «чертовых» гор! В четверть шестого дня мы снова сели на мель в проливе, при выходе из залива в открытое море. В проливе плавали лишь одиночные куски льда – для выхода момент казался исключительно благоприятный! Немедленно начали готовить для завоза манийский перлинь³⁰, в то же время – ровно в 6 часов – началось отливное течение (с суши) от SO, надвинувшее лед вплотную под корму: «Заря» при посадке получила крен на левый борт и под давлением льда начала крениться еще больше. Дело казалось неважным! К счастью, большие льдины быстро остановились, в свою очередь коснувшись мели близко за кормою; мы как бы очутились в закрытой гавани. За льдинами в восточном направлении вода глубже – до 28 футов. Верпование 9-дюймовым перлинем не дало результата, верп пополз. С двумя меньшими манийскими перлинями дело пошло лучше; мы продвинулись на сажень назад при полном заднем ходе машины. При этом перлинь несколько раз рвался, но никого не задел.

Только что, в 12 часов 30 минут, в пятницу 12 (24) августа начинает сказываться обратное течение, вероятно, приливное. Помогло бы оно нам сняться, льдины за кормою уже приходят в движение! Опять потеряли день при самом благоприятном ветре! Восьмой остров лишь раз оживился присутствием четырех оленей и нескольких гагар (*Colymbus*

³⁰ Манийский перлинь – морской трос из манийской пеньки толщиной 4–6 дюймов (102–152 мм).

glacialis).

Суббота, 12 (25) августа. Наконец-то можем сняться с якоря и идти дальше, после того как с 5 часов дня 10 (23) до полудня 11 (24) сидели на мели и 19 часов работали, не щадя сил. Офицеры и команда работали без сна, с небольшими паузами для подкрепления едой. Во всех работах, где только можно было помочь, принимали участие и все ученые. Благодаря распорядительности и умелым действиям Коломейцева удалось наконец-то сойти с банки; вода на 11 часов поднялась на один фут, что немало способствовало нашему спасению. Под дружное «ура» мы все работали на шпиле, пока «Заря» наконец-то сдвинулась. На глубине 6 саженей отдали якорь, чтобы дать команде отдохнуть. Я вызвал команду на шханцы³¹ и сказал, что тяжелые часы сидения на мели мне все же дороги, так как дали возможность убедиться, что вся команда состоит из молодцов, с которыми смело можно идти навстречу любой опасности. Я их сердечно благодарил и поздравил с освобождением. Действительно, работа команды была выдающаяся. После меня говорил Коломейцев; он сказал, что к словам начальника может прибавить лишь одно, что за 15 лет службы на флоте ему никогда раньше не приходилось плавать с такой хорошей командой. К обеду я приказал выдать матросам пиво и какао. Мы сели в самом лучшем настроении к завтраку, полакомились апельсиновым со-

³¹ Шханцы (шканцы) – часть верхней палубы военного судна от грот- до бизань-мачты. В русском флоте считалась самым почетным местом на корабле.

ком, а Коломейцев достал семилетнюю бутылку наливки, которую распили с наслаждением. За сим все, за исключением вахтенных, легли спать до 6 часов.

Погода была ясная, +2 °С, дул свежий SO бриз; как хорошо бы мы продвигались вперед в открытом море! Еще оставалось немало работы: поднять стоп-анкера³², убрать 9-дюймовый перлинь; вообще еще многое надо было привести в порядок, прежде чем направиться в дальнейший путь. Таким образом, еще оставалось довольно времени для экскурсии на берег, чем доктор, Бируля и я немедленно воспользовались. Доктор шел впереди в одиночном каяке, Бируля и я сзади – на двойном. Волны были настолько велики, что Бируле, сидевшему впереди приходилось быть очень осторожным, дабы не вымокнуть. Но ради этой экскурсии не жаль было трудов; орнитологи нашли более оживленную тундру, чем все посещения ранее. Там были стаи плавунчиков, веретенников, бекасов, казарок, гагар и морянок (*Phalaropus*, *Limosa*, *Tringa minuta* и *maculate*, *Bernicla brenta*, *Colymbus arcticus*, *Harelda*) и другие. Виднелись свежие следы оленей и медведей, однако самих животных не было видно, хотя Расторгуев говорит, что с корабля видел на берегу двух больших медведей. Полуостров, вероятно, составляющий часть более крупного острова, возвышается всего лишь на 10 метров над уровнем моря. Поверхность его принадлежит к типичной плоско-волнистой тундре с ромбовидными бороздами.

³² Стоп-анкер – самый большой и тяжелый из всех судовых верпов.

Небольшие русла глубоко врезаются в берег, создавая бухточки вышиною около 4 метров. Уже с «Зари» можно было разглядеть в подзорную трубу, что, судя по конусообразной форме вымывания берега, мы впервые здесь встречаемся не с коренными породами, а с послетретичными отложениями. Так и оказалось на самом деле. Рассмотрев профили, я, благодаря Бируле, который, как опытный (еще по Шпицбергену) собиратель морских раковин, обнаружил остатки моллюсков (*Astarte borealis* и *Saxicava rugosa*), прихожу к предварительному заключению, что тут имеется на террасе береговой вал послеледникового времени, прислоненный к морене. В некоторых разрезах виднелись следы типичной основной морены, к которой с боков примыкали слои песка. В последних Бируля впервые нашел указанные выше раковины. Неровный рельеф дна также объясняется присутствием здесь морен. Лот сначала дал глубину в 8–9 саженей при глинистом грунте, потом вдруг 6 саженей и глину с песком, наконец, 5 и даже 4 саженей, а на гребне этой банки оказались камни! В 12 часов снялись с якоря и легли на WtN³³ в проливе между посещенным нами полуостровом и островом, расположенным на W. Вскоре пришлось застопорить, так как глубины заметно уменьшались. Я приказал спустить

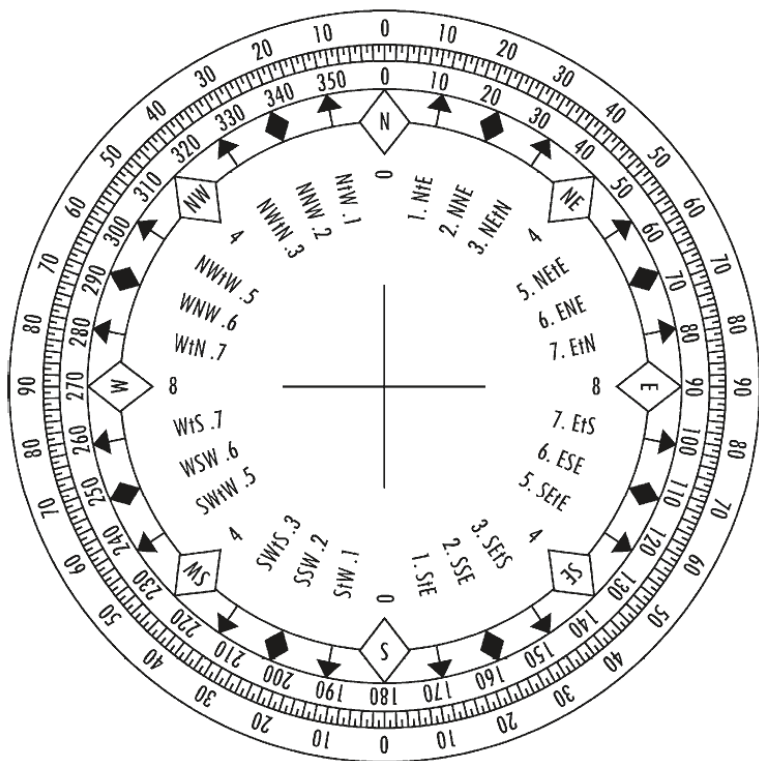
³³ Здесь и далее буквой t обозначена 1/16 часть румба. Например, WtN («вест-ень-норд») означает промежуточное направление между западным и западно-северо-западным направлением; OtN («ост-ень-норд») – между восточным и восточно-северо-восточным; SWtW («зюйд-вест-ень-вест») – между юго-западным и западно-юго-западным направлением, и т. д. (см. рис. – с. 63).

шлюпку; сейчас Матисен делает промер пролива в направлении WtN. Если пролив окажется мелким, то мы вернемся на SW и направимся туда, куда и предложил идти третьего дня. Тем временем ветер от SO перешел к NO, и вместо яркого солнца мы получили дождь и дурную погоду. Итак, мы самые чудные дни провели на мели, вместо того чтобы спешить к мысу Челюскин! Место наших несчастий мы даже не могли точно определить, так как все определения разнятся! Идентична ли «проклятая» гора³⁴ с виденной Нансеном (против острова Маркема)?

11 часов вечера. Какая музыка сейчас для меня самая лучшая? Шум машины на полном ходу! Сажу в моей освещенной электричеством лаборатории, за спиной у меня машинное отделение, из которого льются столь приятные звуки: наконец-то мы в открытом море и нет отмелей проклятой «мышеловки» залива Минина, заставлявших нас идти то малым ходом, то стопорить, то давать назад. SO последних дней окончательно очистил море от льда, мы взяли курс на постоянно упоминаемый в беседах мыс Челюскин, «проклятая» гора постепенно исчезает вдаль, горизонт чист. Красиво зашло солнце, одиночные белые и светло-зеленые льдины выделяются на серой поверхности моря, торос в 20 футов вышиной и 300 футов длиной, продукт мощной работы льда, напоминает о минувшей опасности – и он, видимо, сидел на мели; с почтительной робостью мы огибаем далеко слева эту

³⁴ «Проклятая» гора (у Толля – «verwünfchte» Berg) – гора Приметная.

исполинскую вежу «управления лоций и маяков Ледовитого океана»...



Условное обозначение румбов.

Даже машинисты веселы; их работа сопровождается уда-
лыми песнями. До ушей моих доносятся звуки опереточ-

ных мелодий. В кают-компании Коломейцев и Колчак с живостью и юмором рассказывают об охоте и наблюдениях из жизни животных во время плавания в тропиках. Бируля анатомирует череп нерпы, Вальтер, очень радостный, препарирует шкуры вчерашней добычи. Зееберг сообщил мне результаты определения места: $74^{\circ}44'30''$ с. ш. и $85^{\circ}44'$ в. д. При этом выпиваются громадные количества какао. Большие запасы этого напитка, которые, к немалому удивлению доктора, я распорядился заготовить, оказались весьма кстати.

Мои мысли летят назад на SW – в далекие края к вам, дорогие; храни вас Господь!

Воскресенье, 13 (26) августа. На «Заре», между заливом Минина и фьордом Миддендорфа. Со вчерашнего дня счастливо прошли 60 миль и находимся сегодня в полдень на линии между островами Рингнеса и горой Нансена на материке, которая, как выяснилось, не идентична с «проклятой» горой. Вскоре справа должны открыться острова Тилло. Мористее крупные ледяные поля со старыми, высокими торосами. Берег переходит в длинный мыс, вероятно, мыс Стерлегова.

После длинного промежутка опять выдался хороший день. Сегодня в 8 часов вечера прошли мыс Стерлегова в ясную солнечную погоду; временами дул SO. С 5 до 6 часов 30 минут делали остановку: температура на дне — $1,5^{\circ}\text{C}$ (на глубине 38 метров), на поверхности — $0,8^{\circ}$. Трал вы-

ташил много интересного: кроме многочисленных змеехвосток, морских звезд, прозрачной голотурии попались идо-теи, черви и некоторые интересные экземпляры рыб. Из моллюсков нам достались красивые *Pecten islandicus*. Видно довольно много льда, но пока он вполне проходим. Пришлось несколько раз менять курс, чтобы обходить поля, но каждый раз ненадолго. Сегодня очень сильная дифракция. Несмотря на потерю времени вследствие посадок на мель, мы сегодня догнали Нансена, который проходил острова Тилло тоже 26 августа³⁵.

11 часов 30 минут вечера. Сейчас пришлось обходить ледяное поле, расположившееся поперек курса перед маленьким островком, место которого точно совпадает с определением Нансена. Матисен, державший курс слишком точно, послал разбудить Коломейцева. Меня порадовало решение последнего: «Немедленно повернуть и придерживаться берега, так как потом все равно придется возвращаться». Коломейцев приобрел за это время много опыта, и надо надеяться, что и дальше все пойдет также хорошо.

Понедельник, 14 (27) августа. На «Заре». У входа в предполагаемый Таймырский пролив (фьорд Миддендорфа), очень близко у берега. Ночью, после небольшого отклонения на S, мы вновь могли лечь на прежний курс; мы шли близко у берега, на расстоянии около 2 миль от него, и измерили глубину – 25 саженей (46 метров). Итак, мы сегодня

³⁵ Нансен проходил острова Тилло на «Фраме» 26 августа 1893 г.

в 8 часов 30 минут утра подошли к Таймырскому проливу, но еще находимся в полной неясности, к какому именно его месту. Астрономическое наблюдение, производимое в данное время на берегу Зеебергом, это выясняет. На N – более крупный остров, на NW – еще несколько островов, на S – высокие горы, перед ними – несколько мысов или островов; не там ли бухта Колин-Арчер? К востоку пролив сужается. Посреди него – узкий скалистый остров, впереди и правее – одинокая скала. Мы шли малым ходом, постоянно бросая лот. Глубины с 10 саженей (18 метров) быстро уменьшались, вдруг лот показал 22 фута; сейчас же после этого мы испытали двойной толчок, и в третий раз «Заря» коснулась грунта. Однако же сильное встречное течение и немедленный полный задний ход дали возможность тотчас же сойти с камня. Мы отошли назад и на ближайшем месте, где обозначился глинистый грунт, отдали якорь. Зееберг и Вальтер отправились на шлюпке на берег, а мы с Бирулей пошли на паровом катере, на котором будет делаться промер, на противоположный берег. Нашу стоянку я могу использовать для гидрографическо-зоологических исследований.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.