

2 0 1 1

# К столетию Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (гэсло)

Ю. К. Бурлаков

После тяжёлого урока Цусимы, где погибла эскадра Рождественского, направленная с Балтики на помощь Порт-Артуру, вновь возник вопрос об изучении и освоении Северного морского пути. По указанию морского министра<sup>1</sup> в 1907 году была создана Комиссия по изучению Севморпути во главе с адмиралом В. П. Верховским, куда вошли многие ведущие специалисты. К заседанию Комиссии Ю. М. Шокальский, А. В. Колчак, Л. Л. Брейтфус и И. П. Толмачёв подготовили доклад «К вопросу об исследовании берегов Сибири».

Было решено построить на Невском судостроительном заводе в Петербурге два однотипных стальных ледокольных транспорта. Эти суда должны были обладать хорошими мореходными качествами, быть приспособленными к арктическим условиям и иметь запас угля на 90 суток экономичного хода. Стоимость каждого из них составляла 610 тыс. рублей (вспомним, что «Заря» Э. В. Толля обошлась государству в 1899 году «всего» в 60 тыс. рублей).

Было решено начать работу во Владивостоке, а не в Мурманске, так как на первый план выходила задача установления регулярной связи с устьем Колымы со стороны Берингова пролива<sup>2</sup>. Помимо морского плавания, Главное гидрографическое управление поручило Г. Я. Седову провести в 1909 году береговую съёмку устья Колымы. Параллельно Министер-

<sup>1</sup> С 11 января 1907 по 9 января 1909 морским министром России был адмирал Иван Михайлович Диков (Прим. ред.)

ство торговли и промышленности организовало две сухопутные экспедиции для маршрутной съёмки арктического побережья от р. Лены до мыса Дежнёва во главе с К. А. Воллосовичем и И. П. Толмачёвым.

Суда Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, получившие названия «Вайгач» и «Таймыр», были готовы осенью 1909 года. Наблюдение за их строительством осуществлял ушедший из Морского Генерального штаба А. В. Колчак. После испытаний началась загрузка транспортов всем необходимым. Научные исследования в экспедиции обеспечивало Главное гидрографическое управление и Зоологический музей Академии наук.

«Вайгач» и «Таймыр» вышли из Петербурга во Владивосток южным путём 9 ноября 1909 года. Командиром «Вайгача» и начальником экспедиции назначили А. В. Колчака, «Таймыром» командовал Ф. А. Матисен. В Северном море их застал жестокий шторм, и «Таймыр» получил деформацию одного из котлов. Ремонт во Франции занял значительное время. В результате в Петербурге приняли решение о замене Матисена на нового командира, А. А. Макалинского.

### Работы 1910-го года

Во Владивосток транспорты пришли 16 июля 1910 года<sup>3</sup>. Корабли подремонтировали, снабдили недостающим. Большую часть команд заменили новыми матросами – добровольцами. Вместо Макалинского командиром на «Таймыр» назначили гидрографа Б. Ф. Давыдова. Начальником экспедиции стал полковник Корпуса флотских штурманов И. С. Сергеев. Колчак остался командиром «Вайгача», он был единственным из командного состава, имевшим опыт плавания в Арктике.

30 августа «Вайгач», «Таймыр» и вспомогательный транспорт «Аргунь» покинули бухту Золотой Рог. Несмотря на наступающую осень, решено было осуществить пробный поход к Берингову проливу и попытаться выйти в Чукотское море. Маршрут пролегал через Хаккодате, Петропавловск, бухту Провидения.

Командный состав принял решение, что «Вайгач» осуществит гидрологический разрез Берингова пролива, а «Таймыр» займётся определением астрономических пунктов в приметных точках, начиная с мыса Дежнёва – опорной точки для дальнейших исследований. Кончался сентябрь, но температура воздуха держалась выше нуля, море было чистым ото льда. Офицерский состав экспедиции начал опись морского побережья к западу от Берингова пролива. Но уже в 30 милях от Уэлена встретили сплочённый лёд, температура быстро упала до отрицательной.

Когда корабли находились возле мыса Инчоун, И. С. Сергеев принял решение завершить работы в связи с наступлением холодов. Давыдов и Колчак не смогли убедить его в возможности продолжить съёмку. Экспедиция вернулась

**2** О причинах этого пишет участник экспедиции Н. А. Транзе: «Базу решено было сделать во Владивостоке потому, что восточный сектор Арктики оставался неизученным, тогда как исследования гидрографии Карского моря постепенно продвигались, благодаря более или менее регулярному с 1867 г. судоходству к устьям Оби и Енисея. Также планировались гидрографические исследования на участке в 3000 миль от Владивостока до Арктического океана. Планировалось пройти Северным путем после систематической работы, причем движение с востока было предпочтительнее и давало выигрыш в 10–12 дней, драгоценных в условиях короткой, максимум двухмесячной навигации. Были и еще соображения: новые суда хотели испытать в долгом переходе во Владивосток, что, как позднее выяснилось, было мудрым решением». Источник: N. A. Transehe. *Geographical Review*, Vol. 15, No. 3 (Jul., 1925), pp. 367-398. *The Siberian Sea Road: The Work of the Russian Hydrographical Expedition to the Arctic 1910–1915* (Прим. и перевод – ред.)

**3** Даты даны по новому стилю (Прим. ред).

во Владивосток. Командиры транспортов сразу же приступили к ремонту, чтобы следующим летом пораньше двинуться на север. Из Петербурга пришла телеграмма с предложением Колчаку отбыть в распоряжение Морского Генерального штаба. Новым командиром «Вайгача» стал старший офицер К. В. Ломан.

### **Работы 1911-го года**

Начало программы 1911 года тоже затянулось до августа. Было упущено как минимум полтора месяца, пригодных для плавания в Дальневосточном секторе. В бухте Провидения стали рядом с пароходом «Колыма», впервые доставлявшим груз из Владивостока в устье Колымы. Капитан этого судна признался, что без поддержки ледокольных пароходов Гидрографической экспедиции он вряд ли решился бы идти во льды.

Войдя в Чукотское море, корабли начали съёмку. «Таймыр» держался в двух – трёх милях от берега, а «Вайгач» – сзади и мористее. Офицеры производили измерение глубин, пеленговали приметные точки на берегу и глазомерно наносили на кроки его характерные подробности. Опись дополняли фотографированием и зарисовками берега. Основой для морской съёмки и составления карт служили астрономические наблюдения, которыми занимался Давыдов. Обычно транспорты снимались с якоря около 3 часов утра, когда можно было различать приметные пункты на берегу. Опись продолжалась до наступления темноты. У мыса Северного непогода задержала экспедицию на три дня. Много беспокойства причиняли льдины, которые напоздали на якорные цепи, грозя их срезать. Только 31 августа суда смогли двинуться дальше. У мыса Шелагского они сели на мель, пришлось аврально более 10 часов и слить за борт около 70 тонн драгоценной пресной воды.

В итоге морское побережье от Берингова пролива до устья Колымы было нанесено на карту, проставлены глубины, на островах появилось несколько мореходных знаков. Собранные данные позволяли приступить к составлению лоции от Владивостока до Медвежьих островов.

Погода стояла хорошая, льда не было. Тем с большим удивлением восприняли участники экспедиции решение Сергеева о возвращении во Владивосток. Повторялся прошлогодний вариант, никакие доводы не помогали. Единственное, чего удалось добиться от начальника экспедиции, это посещение острова Врангеля. 28 октября суда вошли в залив Золотой Рог. За навигацию 1911 года было пройдено с промерами 2500 миль, измерено около 3 тыс. глубин, определено 11 астропунктов, произведены магнитные наблюдения и зоологические сборы. К навигации 1912 года были изданы морские карты северного побережья Чукотки, вышли из печати «Материалы для изучения Северного Ледовитого океана от мыса Дежнёва до реки Колымы», составленные Давыдовым.

### **Работы 1912-го года**

Главной задачей экспедиции теперь ставилось продолжение описи побережья и прилегающих островов между Колымой и Леной. На этот раз «Вайгач» и «Таймыр» не заходили во внутреннюю гавань Петропавловска, а остановились неподалёку от входа в Авачинскую губу. Пока «Таймыр» занимался определением астропункта, «Вайгач» пошёл с гидрологическим разрезом к Командорским островам, обнаружив большие глубины между ними и Камчаткой.

После недельной стоянки в бухте Провидения, за время которой почистили котлы, приняли с транспорта «Аргунь» уголь и пресную воду, суда двинулись 21 июля к Берингову проливу. От мыса Сердце-Камень начали встречаться ледяные поля. Через неделю транспорты стали на якоря у мыса Медвежьего, подойдя к конечному пункту плавания прошлого года. Отсюда должны были начаться описные работы этого года.

С 1 по 3 августа гидрологи провели съёмку всех шести Медвежьих островов. К берегу материка, где предполагалось продолжить опись, не подпускали малые глубины. Суда взяли курс мористее, но там они попали в плотный лёд. Начальник экспедиции решил приступить к описи Новосибирских островов, действуя порознь, с южного и северного побережий. Встреча планировалась в бухте Тикси. Задачу эту полностью выполнить не удалось, так как путь к о. Котельный преграждали сплочённые льды.

26 августа «Вайгач» и «Таймыр» встретились в устье Лены и стали на якорь неподалёку от острова Бруснёва. Суда сошлись после двухнедельного отдельного плавания. Первая часть программы была выполнена, морской путь от Колымы до Лены обследован. На совещании у Сергеева все единодушно высказались за продолжение похода: условия погоды благоприятствовали, льда не было. Решили идти с промерами и описью до мыса Челюскин.

Несколько дней после этого выдались тревожными и беспокойными. Вскоре после выхода стали встречаться отдельные поля, а затем и сплочённые льды. Начальник экспедиции решил спуститься к югу, рассчитывая вдоль побережья добраться до Таймыра. Командир «Вайгача» Ломан специально ездил на флагманский корабль с просьбой разрешить ему самостоятельно идти на север, но получил категорический отказ. Сергеев, видимо, опасался, что суда зазимуют в восточной части Карского моря.

### Работы 1913-го года

В навигацию 1913 года экспедиция опять вышла в море с опозданием. Всю зиму и весну «Вайгач» и «Таймыр» занимались ледокольными работами во Владивостокском порту, а затем стали на ремонт. Важные изменения произошли в личном составе. На место Давыдова и Ломана командирами транспортов назначили Б. А. Вилькицкого и П. А. Новопашенного. Начальником экспедиции оставался И. С. Сергеев.

9 июля транспорты покинули Владивосток. Через 11 дней они вошли в хорошо знакомую бухту Провидения. Здесь произошло событие, которое сыграло знаковую роль в дальнейшей судьбе экспедиции. Внезапно заболел И. С. Сергеев. У него произошло кровоизлияние в мозг, вызвавшее паралич левой руки и ноги. По настоянию врачей флагманский «Вайгач» повёз его в Петропавловск, а «Таймыр» пошёл в Анадырский лиман, чтобы передать в Петербург радиogramму о болезни Сергеева. Решалась участь экспедиции.

1 августа пришёл ответ. Начальник Главного гидрографического управления<sup>4</sup> приказал судам двигаться в Северный Ледовитый океан для выполнения намеченной программы. Исполняющим обязанности начальника экспедиции назначался командир «Таймыра», капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий, как старший по званию.

<sup>4</sup> С 4 марта 1913 года руководил Главным гидрографическим управлением генерал Михаил Ефимович Жданко, сменивший на этом посту А. И. Вилькицкого, уволенного по болезни (Прим. ред.).

До мыса Дежнёва корабли шли вместе, а затем разделились. «Таймыр» двинулся к Чаунской губе, а «Вайгач» должен был описать южный берег о. Врангеля. Встретились они только через полмесяца у о. Крестовского.

«Вайгачу» не повезло. Юго-восточная часть моря Лаптевых (Ванькина губа) оказалась очень мелкой, перегороженная далеко выступающими песчаными косами. Пришлось взять курс прямо на залив Нордвик, минуя все береговые изгибы, а оттуда – на о. Преображения. «Таймыру» повезло больше. 20 августа был открыт скалистый островок, получивший имя гидрографа А. И. Вилькицкого – организатора Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. 23 августа суда встретились у о. Преображения.

После обследования острова начальник экспедиции наметил новую программу работ: «Таймыр» идёт со съёмкой к северу до островов Петра, а «Вайгач» проводит опись между о. Большим Бегичевым и Таймыром (Хатангский залив). Встреча – у островов Самуила. Однако выполнить намеченное не удалось: «Вайгач» сел на мель и пришлось его стаскивать. Дальше решили работать вдоль западного берега Таймыра парой. Выявили и описали большую бухту, которой присвоили имя Прончищевой.

А вслед за тем произошло событие, обесмертившее экспедицию. В полдень 2 сентября был открыт о. Цесаревича Алексея (ныне Малый Таймыр), а ранним утром следующего дня практически одновременно вахтенные офицеры обоих транспортов углядели в расступившемся тумане смутные очертания высокого берега неведомой земли. На «Таймыре» это был доктор Л. М. Старокадомский, а на «Вайгаче» – штурман Н. И. Евгенов.

По мере приближения открылись высокие, до 500 м, горы, круто спускающиеся к морю. Остров был очень велик. Вилькицкий приказал командиру «Вайгача» заняться описью южного берега, а сам пошёл вдоль восточного. На расстоянии 6 – 7 миль от берега глубины менялись от 40 до 50 метров. Пройдя с описью около 50 миль, «Таймыр» стал на ночёвку у припая на ледяных якорях. Насколько хватало глаз, берег тянулся в северо-западном направлении.

На следующий день «Таймыр» вернулся к «Вайгачу», который не смог пройти вдоль южной оконечности острова из-за льдов. Решили высадить береговую партию, которая поставила памятный столб и флагшток с флагом, собрала образцы горных пород. После этого суда попробовали пробиться как можно дальше на север вдоль восточного побережья, а когда береговая линия стала загибаться к западу, решили, что достигли северной оконечности острова, вскоре названного Землёй Императора Николая II (ныне Северная Земля).

Опасаясь, что перемена ветра прижмёт льды к припаю, Вилькицкий решил уходить из этой ловушки, перенеся изучение острова на следующий год. От Северной Земли суда экспедиции направились на юго-восток вдоль кромки сплочённого льда. По дороге обследовали о. Новый Таймыр, при этом доктор Старокадомский заметил на севере ещё один неизвестный островок, получивший позднее его имя.

Поняв, что к мысу Челюскин из-за льда судам подойти не удастся, руководство экспедиции приняло решение послать туда береговую партию, куда вошли А. М. Лавров, Л. М. Старокадомский и пятеро матросов. Трёхдневный запас продовольствия и необходимое снаряжение погрузили на двое саней и двинулись по льду к видневшемуся вдали мысу. Подойдя к берегу, ещё издали уви-

дели гурий, поставленный экспедицией Толля в 1901 году. Здесь и заночевали в палатке, а наутро увидели в пяти милях западнее ещё один мыс. Гидрографы направились к нему, определили координаты и убедились, что именно он является крайней точкой Евразии.

После установки своего памятного знака из плитняка партия двинулась в обратный путь к кораблю. Вилькицкому доложили, что сплошной лёд простирается за мысом Челюскин не меньше, чем на 25 миль. На созванном совещании решили, что на преодоление этих льдов угля не хватит и надо поворачивать обратно, на восток. Рухнула последняя надежда на проход в Карское море. Угля осталось только до бухты Провидения, а засолённые котлы нуждались в срочной чистке. 13 сентября экспедиция взяла курс на Берингов пролив, до которого было 2 тыс. миль.

Через пять дней транспорты зашли на о. Беннетта, чтобы забрать минералогическую коллекцию Толля, оставленную здесь спасательным отрядом Колчака в 1903 году. Обнаруженные четыре ящика и корзину с образцами перетасили на сани. Затем сделали ещё одну ходку, отвезли и поставили на вершине полуострова Эммеины большой деревянный крест, изготовленный судовыми плотниками.

От о. Беннетта корабли взяли курс на о. Врангеля, но подойти к нему не смогли из-за льдов. Севернее Медвежьих островов остановились для проведения гидробиологической станции. И тут по нелепой случайности получил тяжёлую травму головы и вскоре скончался молодой кочегар В. С. Беляк. Похоронили его у основания входной косы в Колючинскую губу. Проведя опись губы, суда вечером 5 октября миновали мыс Дежнёва.

Берингово море встретило сильным штормом. Из-за неполадок в рулевой машине «Таймыра» зашли в ближайший американский порт Сан-Майкл, откуда сообщили в Петербург о своём возвращении и сделанных географических открытиях. 27 октября достигли Петропавловска, где вычистили котлы, перебрали механизмы, приняли уголь и пресную воду. Через месяц экспедиция прибыла в бухту Золотой Рог.

### **Работы 1914 – 1915-го годов**

На протяжении 1910 – 1913 гг. экспедиция проводила разведку морского пути вдоль берегов Сибири. Иная цель была поставлена перед ней в 1914 году: сквозной рейс от Владивостока до Архангельска. Гидрографические работы велено было ограничить.

Б. А. Вилькицкого вновь назначили командиром «Таймыра» и начальником экспедиции, а П. А. Новопашенного – командиром «Вайгача». На флагманский корабль погрузили гидросамолёт с пилотом Д. Н. Александровым. Предполагалось, что с его помощью в трудных условиях можно будет выяснять обстановку, определять границы льда, находить пути для обхода преград.

7 июля 1914 года экспедиция вышла из Владивостока. Потратив несколько дней на глубоководную гидрологическую станцию во впадине Тускарора, суда повернули к Петропавловску. В бухту Провидения попали только 28 июля. Здесь взяли уголь и пресную воду со вспомогательного транспорта «Тобол», вычистили по одному котлу, а также испытали гидросамолёт. Но при взлёте у хрупкого аппарата «Фарман» сломалась рулевая часть и доверие к новой технике сразу упало.



Тем временем из Петербурга пришло указание зайти на о. Врангеля, где надо было забрать и доставить на Аляску экипаж канадской шхуны «Карлук»<sup>5</sup>, раздавленной льдами год назад. Оставив «Вайгача» на гидрографические работы у берегов Чукотки, Вилькицкий на «Таймыре» пошёл в порт Ном, чтобы уточнить детали спасательной операции. Здесь моряков застигло ошеломляющее известие о начале мировой войны. «Таймыр» срочно взял курс на мыс Дежнёва, где стояли «Вайгач» и «Тобол».

На совещании руководства экспедиции решили идти к Ново-Мариинску (Анадырю), откуда связаться по радиотелеграфу с Петербургом. «Тоболу» предложили создать угольную базу в устье Колючинской губы. В Ново-Мариинске «Таймыр» простоял до 12 августа, пока не поступило распоряжение продолжать плавание по программе.

19 августа все три судна экспедиции встретились у входа в Колючинскую губу. Ещё раз пополнили запасы со снабженца, рассчитывая идти до Архангельска. Перед выходом в плавание Вилькицкий перевёл своего помощника Жохова с «Таймыра» на «Вайгач», в качестве наказания за то, что в порту Ном корабли запутались якорными цепями. На его место перешёл лейтенант Н. А. Транзе.

В течение двух дней транспорты несколько раз пытались подойти к берегам о. Врангеля, но безуспешно. Барьер из сплочённого льда тянулся на 50 миль. Повернули к группе островов Де-Лонга. 26 августа, двигаясь к о. Жаннетты, экипаж «Вайгача» обнаружил неизвестный остров длиной около 10 миль, которому присвоили имя Новопашенного.

Следующая встреча транспортов состоялась 2 сентября у мыса Челюскин. Всё вокруг говорило о скором наступлении зимы. Но путь лежал только один – на запад. 3 октября «Вайгач» достиг островов Цесаревича Алексея и Старокадомского, а через два дня – южной оконечности Северной Земли, где встретился с флагманом. На этот раз южное побережье удалось заснять с борта и высадить береговую партию для сбора геологических образцов.

С тревожным нетерпением ожидали гидрографы крепкого юго-восточного ветра, который отогнал бы ледяные поля от западного берега Таймырского полуострова. Несколько раз снимались с якорей и продвигались на несколько сотен метров по образовавшимся разводьям, но вслед за тем неизменно упирались в ледовые перемычки. Дело принимало плохой оборот. Давление торосов на «Таймыр» увеличивалось, лопнул штуртрос и судно накренилось на левый борт. Течь кое-как заделали, воду откачали, но повреждения переборок и шпангоутов были настолько значительны, что последние не могли служить препятствием для проникновения воды<sup>6</sup>.

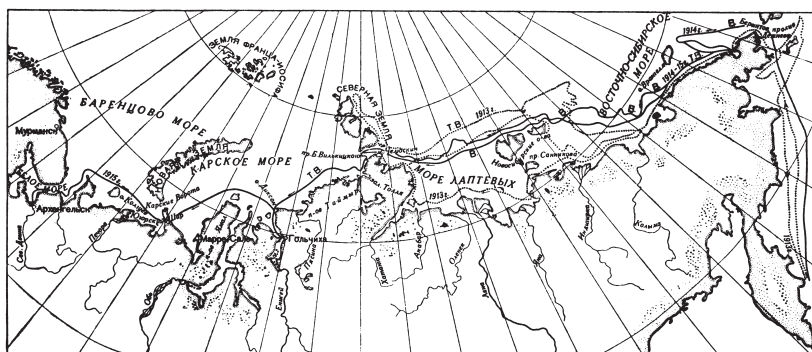
«Вайгач» также изрядно пострадал от напора льдов. Сломалась вторая лопасть гребного винта, в корпусе образовалась течь, в третий отсек поступало около 3 т забортной воды в час.

Как раз в ту тревожную ночь 9 сентября радист вдруг услышал работу какой-то радиостанции. Оказалось, что это норвежский «Эклипс» под руководством Свердруп, которого российское правительство пригласило для поисков пропавших экспедиций Седова, Брусилова и Русанова. Радиостанция у норвежцев была более мощная, и Вилькицкий очень обрадовался возможности установить связь с материком.

**5** О трагической судьбе судна «Карлук» см. статью «Остров невезения» в настоящем сборнике (Прим. ред.).

**6** Транзе пишет, что на «Таймыре» готовились покинуть судно и идти пешком в случае ухудшения обстановки. Аварийный запас был подготовлен на верхней палубе и готов к выгрузке на лёд.





Пути ледокольных  
транспортов  
«Таймыр» и «Вайгач»  
в 1913-1915 гг.

В течение 10 – 24 сентября «Таймыр» и «Вайгач» дрейфовали в ледовом массиве, заделывая пробоины и занимаясь перегрузкой угля и продовольствия в оставшиеся целыми ямы и на палубу. Постепенно «Вайгач» унесло в направлении островов Гейберга, и он исчез из вида флагмана. Стало очевидно, что совместное плавание ледокольных транспортов окончилось, началась вынужденная зимовка. В 275 км от них, у мыса Вильда, остался на зимовку и «Эклипс».

На судах разобрали главные машины, а затем и вспомогательные механизмы, приступили к чистке котлов. Для отопления транспортов оба борта обложили слоем снега в полметра толщиной. Большинство членов экипажа смутно представляло себе зимовку в Арктике, а потому оказалось совершенно не приспособленным к лишениям и неудобствам. В плавании скученность не чувствовалась, так как треть личного состава всегда находилась на вахте. Теснота, холод, скудное освещение, экономия пресной воды – всё это создавало неблагоприятные условия для жизни.

Ударили сильные морозы. Самым страшным на зимовке было безделье. Праздность вызывала уныние и тоску. В сочетании с недостатком свежей провизии это способствовало появлению цинги. По рекомендации врачей Вилькицкий утвердил зимовочное расписание, предусматривающее, чтобы все члены экспедиции постоянно были чем-либо заняты, больше находились на воздухе. Однако с наступлением полярной ночи этот порядок стало трудно соблюдать.

20 января 1915 года Свердрупу удалось, наконец, установить радиосвязь с Петербургом через Югорский Шар. Теперь в Главном гидрографическом управлении знали о положении на зимовке и давали необходимые указания.

С наступлением полярной ночи резко ухудшилось состояние лейтенанта Жохова, переведённого с «Таймыра» на «Вайгач». 28 февраля молодой офицер скончался. Через пять дней с «Вайгача» вышла группа матросов и офицеров с телом Жохова на санках, к ним присоединилась группа с «Таймыра». Могилу вырыли на материковом берегу, на мысу, названном Могильным. Над ней поставили большой крест из плавниковых брёвен. А в конце марта рядом с Жоховым похоронили матроса И. Н. Ладоничева, умершего от перитонита.

Когда световой день стал длиннее, участники экспедиции предприняли несколько сухопутных походов по Таймыру. Партия в составе лейтенантов Н. И. Евгенова и А. М. Лаврова отправилась для съёмки малоисследованного залива Гафнера. Для передвижения использовали самодельные аэросани, изготовленные из гидросамолёта. По ровному плотному снегу сани с прицепом развивали скорость до 20 км в час.

Во второй декаде июня снег на берегу почти стаял, но лёд в проливе между островами оставался неподвижным. Перед экспедицией встала перспектива второй зимовки. Свердруп предложил отправить половину команды пешком к нему на «Эклипс», который имел больше шансов выйти из ледового плена. Главное гидрографическое управление сообщило на «Эклипс», что поиски Брусилова прекращаются и норвежцам следует переключиться на оказание помощи Б. А. Вилькицкому.

Кроме того, Главное гидрографическое управление обратилось к Н. А. Бегичеву, который занимался охотой на Таймыре, с просьбой организовать переход моряков к устью Енисея:

«1) Отправляется весной из Туруханского края несколько десятков оленьих упряжек с запасными оленями (всего две-сти) и проводниками к зимовке судна «Эклипс». Экспедиция эта поручена опытному в полярных странствиях бывшему боцману «Зари», судна Русской полярной экспедиции под начальством барона Толля, Никифору Бегичеву, который с оленями и инородцами должен к началу июня достигнуть стоянки «Эклипса» под 92° в.д.

К этому времени первая партия людей Б. А. Вилькицкого должна быть уже на «Эклипсе»; Бегичев должен озаботиться доставкой её в Гольчиху или Дудинку, к рейсу одного из срочных казённых пароходов, делающих за навигацию три рейса между Красноярском и устьем Енисея.

2) Далее Бегичеву поручается стоять с оленями и нартами около мыса Штеллинга до 15 сентября, ожидая ту партию, которая должна покинуть транспорты в конце навигации настоящего года. При помощи оленей Бегичев должен вывезти эту партию к порту Диксон, где устраивается зимовка на 54 человека, а на пути, на берегу между этой бухтой и устьем р. Пясины, также 2 – 3 депо провизии...».

(Старокадомский, 1946)

Закупив в Дудинке всё необходимое, Бегичев выехал 25 марта в станок Лето-вье, куда должны были подогнать купленных оленей и доставить заказанные нарты. Через месяц туда же добрался нарочный казак с почтой для зимующих моряков и инструкцией для Бегичева.

Прочитав инструкцию, Бегичев понял, что для решения поставленных задач двухсот оленей мало, и десяти тысяч рублей, полученных от Гидрографического управления, не хватит. На переговоры с Петроградом времени уже не оставалось, и Никифор Алексеевич решил действовать на свой страх и риск. Он довёл число купленных и арендованных оленей до 675 голов. Дневной переход с таким большим стадом составлял от 4 до 45 вёрст в зависимости от погоды и рельефа. Через каждые два дня пути останавливались на днёвку.

На «Таймыре» и «Вайгаче» развернулась подготовка к предстоящему переходу части моряков. По маршруту их движения гидрографы должны были соорудить один склад провизии, а Свердруп с «Эклипса» – ещё три, ближе к Диксону.

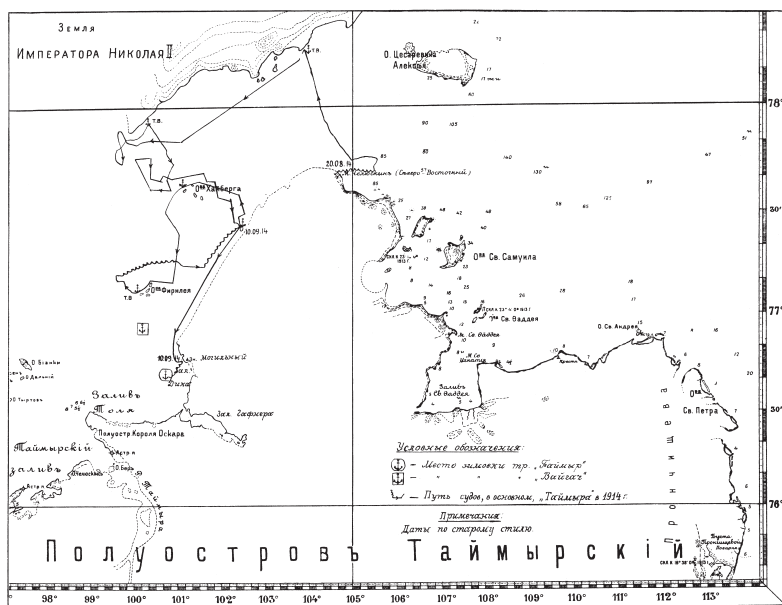


Схема зимовки судов ГЭСЛО  
(Гидрографической  
экспедиции  
Северного  
Ледовитого океана)  
в 1914-1915 гг.

Свердруп вышел к «Таймыру» на трёх санях 29 апреля, а добрался до места назначения только 12 мая. Тем временем на «Таймыр» пришла пешая партия с «Вайгача»: 24 человека команды, два офицера и решивший проводить их до флагмана командир Новопашенный. Через четыре дня, данных им для отдыха, объединённый отряд в составе 52 человек с двух транспортов стартовал к «Эклипсу». Спустя две недели, 4 июня, отряд моряков добрался до «Эклипса». Дорога выдалась тяжёлой, благодаря сильному таянию, рыхлому снегу и выступившей поверх льда воде.

Через месяц пришло тревожное известие: обострился хронический аппендицит у лейтенанта Транзе и заболел воспалением брюшины кочегар «Вайгача» Мячин. Транзе поправился, а Мячин на третий день скончался.

5 июля на «Эклипс» прибыл Бегичев, а с ним – все 675 купленных и арендованных оленей, потерь не было. Он полагал сразу же выступить в обратный путь на Гольчиху или Дудинку, в зависимости от вскрытия рек. Предстояло преодолеть 700 – 800 километров, на это требовалось около двух месяцев. На реках Таре и Пясине Бегичев устроил резервные склады провизии.

В обратный путь караван двинулся 20 июля. Все моряки, кроме больных, шли пешком, делая за день по 20 – 25 километров.

2 августа караван подошёл к устью р. Тарей – правому притоку Пясины. Здесь его ожидали четыре больших лодки, которые по заказу Бегичева сплавил сюда промышленник Дураков; дальше моряки пошли на вёслах вверх по Пясине и 19 августа были уже в Гольчихе. Главная задача спасательной экспедиции была выполнена. Вот как отозвался об этом событии радиотелеграфист «Вайгача»

А. И. Киреев:

«Если бы Бегичев ничего больше не сделал в жизни, кроме организации этого похода, то и того достаточно было бы, чтобы получить представление о богатстве его природы, о той неиссякаемой, кипучей, деятельной энергии, которую он вкладывал в дело, за которое брался».