

# Забывтые герои Арктики

ЛЮДИ И ЛЕДОКОЛЫ

Автор-составитель  
Никита Кузнецов



Paulsen  
Москва 2018

УДК 84  
ББК 82

Автор-составитель и научный редактор:  
кандидат исторических наук Н. А. КУЗНЕЦОВ.

**Забывтые герои Арктики.** Автор-составитель Н. А. Кузнецов. – М.:  
Паулсен, 2018. – 544 с.: 121 илл.  
ISBN 978-5-98797-201-4

Последнее крупное географическое открытие XX века в свое время осталось почти незамеченным современниками: Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана закончилась в разгар Первой мировой войны, так что обретение Земли Императора Николая II (сейчас – архипелаг Северная Земля) отметили тогда лишь специалисты. Участники же похода в большинстве своем либо погибли в Гражданскую, либо, как начальник экспедиции в 1913–1915 гг. Б. А. Вилькицкий, оказались в эмиграции.

Книга, которую вы держите в руках, включает воспоминания и отчеты об этом великом путешествии по Северному морскому пути с востока на запад. Часть представленных материалов публикуется впервые, некоторые увидели свет более 100 лет назад и с тех пор не переиздавались. Авторы воспоминаний – врач Э. Е. Арнгольд, капитан 2-го ранга Н. А. Транзе и матрос А. И. Киреев.

Подробно рассказывается в сборнике и о судах экспедиции – ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», сыгравших важную роль в истории Российской Арктики. Кроме того, в книгу включено много дополнительных материалов, помогающих полнее представить картину Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

*Фото на обложке.* Участники Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на ледокольном транспорте «Таймыр» в 1914–1915 гг. Июнь 1914 г. Из архива семьи Евгеновых.

ISBN 978-5-98797-201-4

© Составление, научная редакция,  
тексты статей Н. А. Кузнецов, 2018  
© Издательство «Паулсен», 2018

# Содержание

<i>Н. А. Кузнецов. Предисловие. «Наша экспедиция, это не советское дитя...»</i> . . . . .	5
Э. Е. Арнгольд. «По заветному пути». Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910–1915 гг. . . . .	10
<i>Н. А. Кузнецов. Эдуард Егорович Арнгольд</i> . . . . .	13
<i>М. С. Боднарский. Предисловие к изданию 1929 г.</i> . . . . .	24
Введение . . . . .	26
ГЛАВА I. Возникновение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и ее работы в 1910 и 1911 гг. . . . .	38
ГЛАВА II. Работы экспедиции в 1912 г. . . . .	57
ГЛАВА III. Работы экспедиции в 1913 г., открытие новых земель и возвращение во Владивосток . . . . .	64
ГЛАВА IV. Работы экспедиции в 1914 г. Плавание из Владивостока в город Ном на Аляске и оттуда к Земле Врангеля . . . . .	80
ГЛАВА V. Продолжение работ экспедиции в 1914 г. Плавание от Земли Врангеля к Северной Земле и мысу Челюскин . . . . .	96
ГЛАВА VI. Зимовка у мыса Челюскин в 1914–1915 гг. . . . .	115
ГЛАВА VII. Отбытие к острову Диксон и затем в Архангельск . . . . .	130
Заклочение . . . . .	141
Н. А. фон Транзе. Работы и воспоминания об участии в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана . . . . .	146
<i>Н. А. Кузнецов. Николай Александрович фон Транзе</i> . . . . .	149
Н. А. фон Транзе. Плавание транспортов «Вайгач» и «Таймыр» в Северном Ледовитом океане в 1912 г. . . . .	162
Н. А. фон Транзе. Кошмарные недели у мыса Челюскин. . . . .	190
Н. А. фон Транзе. Во льдах Таймыра. . . . .	204
А. И. Киреев. Воспоминания о службе на флоте и участии в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1914–1915 гг. . . . .	214
<i>Н. А. Кузнецов. Аркадий Иванович Киреев</i> . . . . .	217
От автора . . . . .	221
ГЛАВА I. От Кронштадта до Владивостока . . . . .	225
ГЛАВА II. Владивосток . . . . .	232
ГЛАВА III. От Владивостока до островов Фирнлея в Северном Ледовитом океане (1914) . . . . .	240
ГЛАВА IV. Зимовка 1914–1915 гг. . . . .	258
ГЛАВА V. 1915 год . . . . .	267
ГЛАВА VI. Пеший переход от места зимовки «Таймыра» и «Вайгача» у островов Фирнлея до Гольчихи на Енисее (1915) . . . . .	279

Доклады участников экспедиции ГЭСЛО .....	311
Б. В. Давыдов. Плавание и работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана в 1911 г. ....	313
Сообщение, сделанное капитаном 2-го ранга Б. А. Вилькицким в Морском собрании. <i>Плавание Гидрографической экспедиции   Северного Ледовитого океана в 1913 г.</i> .....	326
Сообщение доктора Л. М. Старокадомского. <i>Плавание Гидрографической   экспедиции Северного Ледовитого океана в 1913 г.</i> .....	345
Доклад капитана 2-го ранга П. А. Новопащенко, прочитанный в Морском собрании. <i>Плавание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого   океана в 1913 г.</i> .....	355
Репринты статей 1913–1915 гг. ....	369
Б. А. Вилькицкий. Последнее плавание и открытия Экспедиции Ледовитого океана .....	371
П. Бельский. Русская экспедиция в Северном Ледовитом океане .....	382
Полярное плавание экспедиции флигель-адъютанта Б. А. Вилькицкого .....	384
Ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач» .....	388
А. И. Дубравин. Особенности конструкции ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» .....	391
А. И. Дубравин. Общее расположение, оборудование и судовые устройства судов «Таймыр» и «Вайгач» и опыт их эксплуатации в экспедиции 1910–1915 гг. ....	399
Н. А. Кузнецов. Гибель ледокольного транспорта «Вайгач» .....	414
Н. А. Кузнецов. Ледокольный пароход «Таймыр». Краткая хроника (1915–1953) .....	435
<i>Н. А. Кузнецов. Послесловие. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого   океана 1910–1915 гг. и судьба результатов ее работы.</i> .....	459
Приложения .....	479
Из писем участников и современников ГЭСЛО .....	481
Дм. Д. Бадюков, А. А. Першин. Перезахоронение участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на полуострове Таймыр в 1996 г. отрядом МАКЭ .....	493
Н. А. Кузнецов. К вопросу о питании на зимовке 1914–1915 гг. ....	503
Л. М. Старокадомский. Краткий очерк плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане в 1914–1915 гг. транспорта «Таймыр» в санитарном отношении. ....	505
Э. Е. Арнгольд. Краткий обзор плавания и зимовки в Северном Ледовитом океане транспорта «Вайгач» в 1914–1915 гг. ....	508
А. М. Лавров. Склад провизии на мысе Могильном в заливе Толля .....	511
Н. И. Евгенов, В. Н. Купецкий. Поощрения и награды личному составу экспедиции .....	514
Н. А. Кузнецов. Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана. Краткая хроника событий (1909–1915) .....	527
Н. А. Кузнецов. Офицеры Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1909–1915) .....	535
<i>Благодарности</i> .....	543



Эдуард Егорович Арнгольд  
(1873–1920)

Э. Е. АРНГОЛЬД

# По заветному пути

Воспоминания  
о полярных плаваниях и открытиях  
на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач»  
в экспедициях 1910–1915 гг.

## Возникновение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и ее работы в 1910 и 1911 гг.

В одном из первых заседаний Комитета по постройке Сибирской железной дороги<sup>1</sup> была рассмотрена записка управляющего Морским министерством об исследовании Северного морского пути в Сибирь ввиду того большого значения, которое он может иметь для постройки Сибирской железной дороги как путь, удобный для доставки материалов. К сожалению, своевременно путем этим не воспользовались, и лишь в 1905 г. был благополучно доставлен из Англии в устье Енисея большой груз рельсов<sup>2</sup>. После Русско-японской войны и, главным образом, после исполненного трудностей и лишений так трагически окончившегося похода эскадры адмирала Рожественского вокруг мыса Доброй Надежды внимание правительства и общества снова обратилось к этому вопросу, вследствие чего в 1906 г. при Главном гидрографическом управлении была образована особая комиссия для его обсуждения. Основываясь на всестороннем изучении всех имевшихся данных, эта комиссия признала возможным практическое использование этого пути, если только будет изучено в физическом отношении море у полуострова Таймырского и произведены гидрографические исследования у берегов Северного Ледовитого океана от устья реки Енисей на восток.

Специально для этой цели были заложены в апреле 1907 г. на верфи Невского судостроительного завода в Петербурге два корабля ле-

<sup>1</sup> Комитет Сибирской ж. д. был учрежден 24 февраля 1893 г. – *Ред.* Все даты приведены по юлианскому («старому») стилю. – *Сост.*

<sup>2</sup> В 1893 г. состоялась экспедиция по доставке строительных материалов и рельсов для Транссибирской железной дороги под командованием лейтенанта Л. Ф. Добротворского. Перевозкой грузов на морских судах занималась английская торгово-транспортная фирма, а доставкой их по реке – суда «Лейтенант Овцын», «Лейтенант Малыгин» и баржа «Лейтенант Скуратов», построенные в Англии и в том же году пришедшие на Енисей. В 1905 г. состоялась Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения, в ходе которой на Енисей был проведен караван из 15 судов и доставлены грузы для Сибирской железной дороги. – *Сост.*

докольного типа «Таймыр» и «Вайгач»<sup>1</sup> и постановлено было учредить Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана.

Активная борьба с полярными льдами многолетнего образования при современных технических средствах совершенно невозможна, это доказал опыт с очень мощным ледоколом «Ермак», построенным по проекту покойного адмирала С. О. Макарова. Ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» обладали сравнительно не особенно сильной, самого простого устройства машиной тройного расширения в 1200 сил и могли ломать однометровый лед. Этого было вполне достаточно для прокладывания себе пути по замерзшим полыньям и трещинам между отдельными ледяными полями, а также ломки льда во вновь замерзших бухтах. Длина каждого ледокола 54 метра, ширина по грузовой ватерлинии 11 метров, углубление на ровный киль 4 метра при водоизмещении всего судна 1200 тонн. Скорость хода на свободной и тихой воде до 12 узлов, полный запас угля 500 тонн для перехода в 10 000 миль. Корпус судна стальной с усиленной прочностью палубами. Поперечными и продольными переборками весь корабль разделен на 35 водонепроницаемых отсеков, не считая двойного дна. Обводы же корпуса корабля сделаны с таким расчетом, чтобы в случае давления льдов судно выпиралось кверху наподобие клина. Форштевень сделан из литой стали, срезанный, общеледокольного типа, так что корабль мог взбираться на льдину и своею тяжестью давить под собой лед или разламывать его. Ахтерштевень из такой же стали, приспособленный для ломки льда на заднем ходу. Верхняя палуба стальная, покрытая тиковыми досками; на ней имеются носовая лебедка с подъемной силой в 1,5 тонны и кормовая в 2 тонны, служащие как для подъема шлюпок, так и для выбирания различных научных гидрологических приборов с больших глубин, причем кормовая приспособлена также для обслуживания воздушного шара. Все каюты и помещения для жилья изолированы со всех сторон теплонепроницаемыми материалами, а в расстоянии метра от металлического борта поставлена деревянная обшивка из сосновых досок. Для предупреждения отпотевания и промерзания пространство между бортом и деревянной обшивкой заполнено рубероидом, копком и слоем воздуха. Верхняя палуба и потолок в этих помещениях, так же как и борт, подшиты сосновым деревом, и пространство между ними заполнено тем же изолирующим материа-

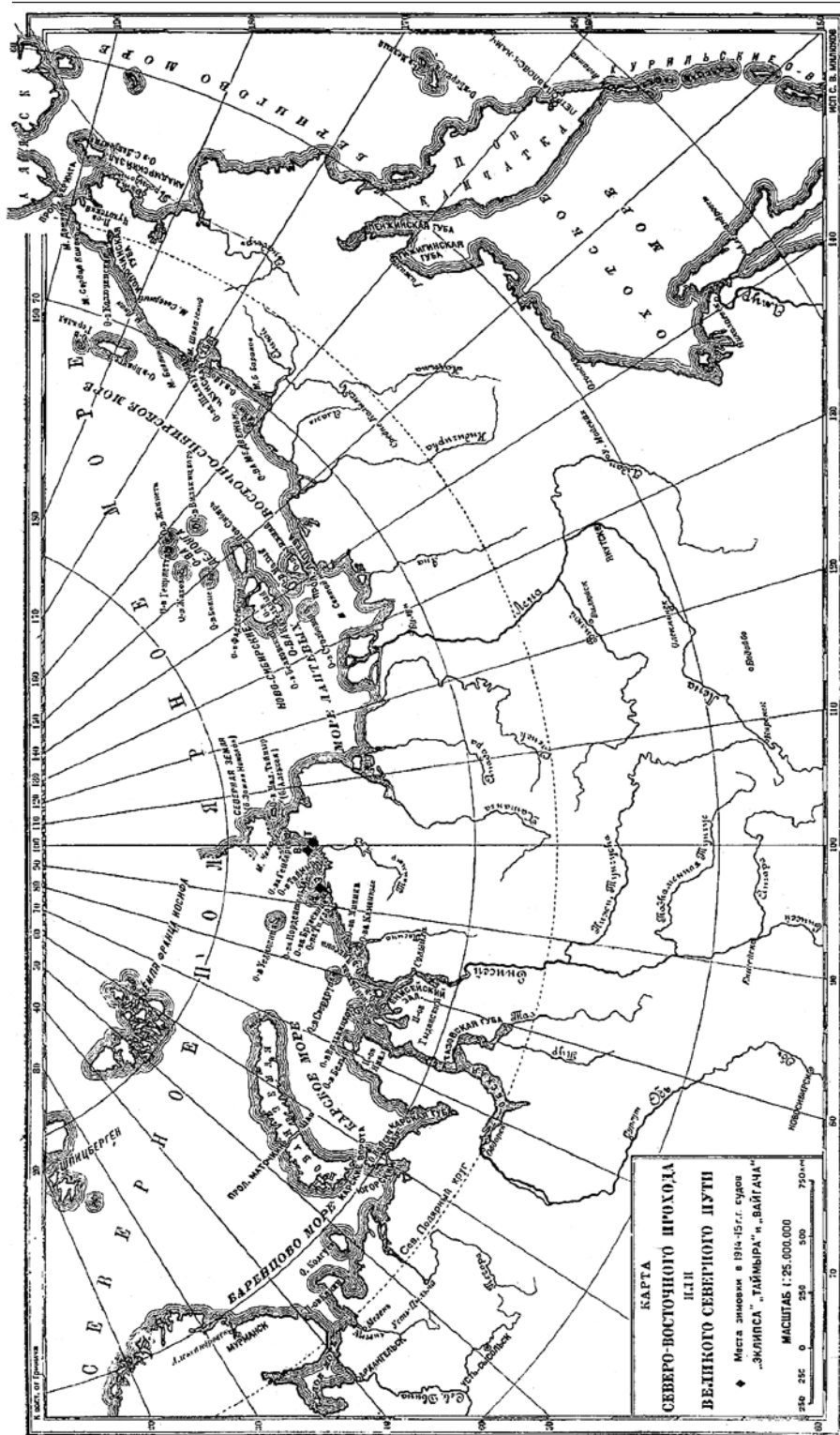
<sup>1</sup> 2 апреля 1907 г. последовало Высочайшее согласие на проведение экспедиции и строительство судов для нее. 6 февраля 1908 г. состоялось официальное подписание контракта с заводом. 20 марта 1908 г. были начаты работы по монтажу корпусов ледокольных транспортов. «Таймыр» был спущен на воду 25 апреля 1909 г., а «Вайгач» – 24 мая 1909 г. (Андриенко В. Г. Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» [К 100-летию создания]) // Судостроение. 2009. № 4. С. 90–96). – *Сост.*



лом. Штурманская рубка и лаборатория экспедиции, находящиеся на верхней палубе, сделаны из тикового дерева с такой же изоляционной обшивкой, как и в жилых помещениях. Отопление паровое, причем в каютах устроены отдельные грелки, которые могут быть регулированы и при желании вообще выделяться из общей сети. Кроме того, имеется еще камельковое отопление для топки дровами или углем. Освещение электрическое от двух динамо-машин, работающих одна паром, а другая от нефтяного двигателя. В случае зимовки для экономии топлива и пиронафта<sup>1</sup> был запас свечей и ламп с особыми горелками, приспособленными для пиронафта и других тяжелых минеральных масел. В носовой и кормовой части судна были сделаны два больших трюма для провизии, в которых помещался двухгодичный запас на 50 человек. Для сообщения с берегом и на случай аварии на каждом корабле были моторный катер, гребной катер, два вельбота, две двойки, две двухместные и две одноместные байдарки и две ледянки, т. е. шлюпки на санях. Были полозья для всех шлюпок на случай гибели корабля, когда бы пришлось тащить их по льду до берега. Для всех матросов имелся полный набор теплого платья, состоявший из кухлянок, торбазов, сделанных из оленьих шкур, валенок, полушубков, меховых шапок, трех сотен шерстяного егеровского белья, норвежских вязанок и рукавиц. Командный состав обязан был обзаводиться таким же теплым платьем на свой счет. Для всего личного состава имелись двух сортов лыжи: одни короткие, широкие, на которых легко ходить, но нельзя развивать большой скорости, и узкие, длинные, так называемые гоночные. Уменьше ходить на лыжах было обязательным для всего состава экспедиции. Для производства разных научных исследований и наблюдений на каждом корабле имелось все необходимое; приборы для морской<sup>2</sup> и береговой съемки, для магнитных, астрономических и метеорологических наблюдений, причем для последних имелись также

<sup>1</sup> Пиронафт – продукт перегонки нефти, употребляемый для освещения в специальных лампах. – *Сост.*

<sup>2</sup> Морская съемка была выбрана основным методом производства гидрографических работ. При его использовании «...береговая линия наносится на подготовленный планшет (картографическую сетку) по пеленгам (направлениям) на ориентиры, взятым по компасу с идущего вдоль берега судна. Географическое место его периодически определяется астрономическими методами, а между наблюдениями – по счислению с одновременным измерением глубин (промером) и обозначением их на планшете (сетке). Начальные и конечные точки пути каждого дневного плавания по возможности привязываются к нанесенным на планшет и обозначенным на месте высокоточным береговым астрономическим пунктам (знакам), которые и определяют всю координатную основу планшета. Морская съемка хотя и не отличается очень высокой точностью, но обеспечивает получение картографических материалов в кратчайшие сроки, что являлось решающим для данной экспедиции» (Богданов К. А. Российские военные гидрографы – «Колумбы» XX века (к 85-летию открытия Северной Земли). СПб., 2000. С. 9). – *Сост.*



А. Рогова. Э. По известному пути.

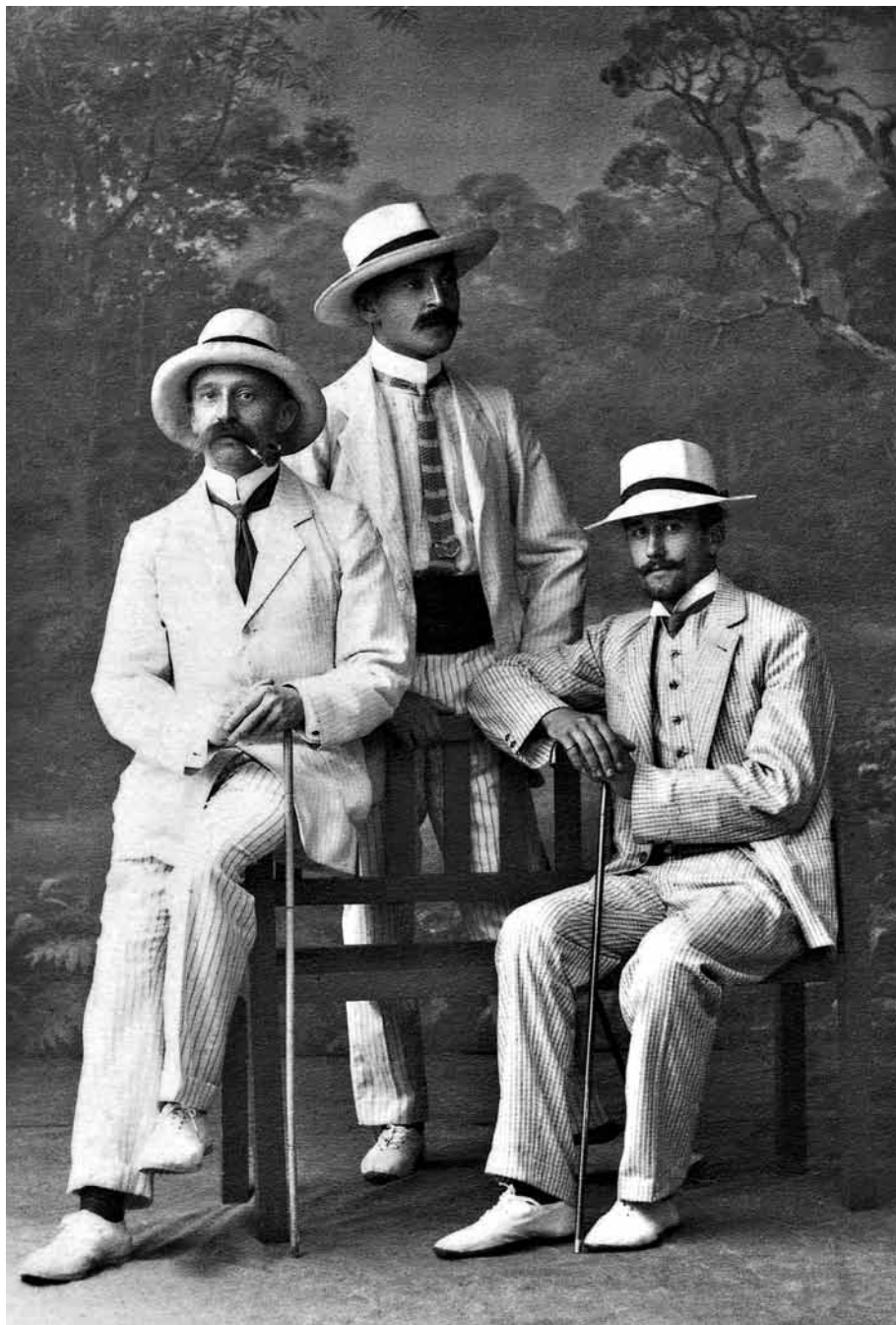
и подъемные змеи для производства наблюдений в высоких слоях атмосферы, химико-бактериологическая лаборатория для производства исследований воды, льда, снега, почвы и воздуха, приборы для измерения глубин, добывания образцов грунта, измерения температуры моря на различных глубинах, определения течений как поверхностных, так и глубинных, для добывания образцов воды с разных глубин, а также разных размеров тралы, драги, планктонные сети для добывания морских животных со дна моря, поверхности и промежуточных слоев. Кроме того, имелись приспособления для собирания геологических, ботанических и зоологических коллекций на берегу. Для охоты на птиц и зверей имелись двуствольные ружья центрального боя, несколько ружей системы Браунинга, маузеры, винчестеры, 3-линейные винтовки кавалерийского образца, обычное вооружение флотских команд, и револьверы системы Нагана. Сами корабли были снабжены двумя 57-миллиметровыми, двумя 37-миллиметровыми пушками и двумя пулеметами.

Первоначальный план экспедиции был выработан для исследования всего Северо-Восточного прохода в направлении с запада на восток, но затем было признано необходимым связать устья Лены и Колымы с остальными частями нашего отечества как для оживления этого обширнейшего района Северной Сибири, так и для противодействия экономическому захвату края иностранцами. На этом основании были посланы ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» южными морями во Владивосток, дабы они могли начать свои исследования в Северном Ледовитом океане со стороны Берингова пролива.

27 октября 1909 г. наши оба ледокола вышли из Петербурга и небольшими переходами стали двигаться на запад, делая остановки в крупных портовых городах.

Первого ноября, во время сильного шторма в Немецком море, когда размахи кораблей достигали 50° на борт, произошли серьезные повреждения в котельном отделении ледокола «Таймыр», и мы были вынуждены зайти в Роттердам.

Нужно заметить, что наши ледоколы, обладая очень большой устойчивостью с предельным креном до 62° на борт, однако весьма легко подвергались качке при сравнительно небольшой волне, которая для судов другой конструкции была бы почти незаметна. Для плавающих это свойство было весьма неприятно, и стремительные размахи корабля, даже от 10° до 20°, причиняли немало страданий. Так как в Роттердаме за ремонт запросили слишком высокую цену, то, переждав шторм, мы перешли в Гавр, где и чинились с 15 ноября 1909 г. по 26 января 1910 г. На дальнейшем пути суда экспедиции имели



Офицеры «Вайгача» в штатском в одном из портов во время похода  
из Санкт-Петербурга во Владивосток в 1909–1910 гг.

Крайний слева – Э. Е. Арнольд

*Из собрания Н. А. Черкашина*

стоянки: в Алжире, Порт-Саиде, Измаилии, Суэце, Джибути. Выйдя из последнего порта 23 марта, ледоколы направились в Коломбо, это был самый продолжительный переход за все южное плавание, он продолжался целых шесть суток. Следующими местами остановок были: Сабанг (остров у северной оконечности Суматры), Сингапур, Сайгон, Камран, Амой и Шанхай. 3 июля оба ледокола благополучно прибыли во Владивосток.

Вскоре после нашего прихода выяснилось, что плавание за Берингов пролив должно было состояться в этом же году и произошли некоторые изменения среди командного состава экспедиции: прибыл из Петербурга вновь назначенный начальник экспедиции Сергеев и вместо командира «Таймыра» Матисена был назначен Давыдов 2-й<sup>1</sup>.

Хотя целью предстоящего плавания было исследование части Северного Ледовитого океана, смежной с Беринговым проливом, причем зимовка являлась нежелательной, все же приходилось иметь в виду случайную возможность таковой, т. к. приближалась осень. Поэтому надо было запастись достаточным количеством провизии и других необходимых предметов. 17 августа 1910 г. экспедиция вышла в море в сопровождении транспорта «Аргунь», где находились запасы угля и пресной воды, предназначенные к перегрузке на ледоколы по прибытии их в бухту Провидения на Чукотском полуострове, т. к. на сравнительно большом переходе от Владивостока до мыса Дежнева должно было израсходоваться порядочное количество того и другого. Выдержав тяжелый шторм в Беринговом море, мы прибыли в конце августа в бухту Провидения. Произведя некоторые работы и пополнив запасы воды и топлива, в первых числах сентября мы вышли к мысу Дежнева. Северный Ледовитый океан становится доступным для плавания с освобождением ото льда Берингова пролива, т. е. с половины июля, между тем пароход «Вега», на котором совершил свое замечательное плавание в 1878 г. Норденшельд, был остановлен льдами у Колючинской губы вблизи Берингова пролива уже 17 сентября. Ввиду этого времени для наших работ оставалось весьма немного, и нужно было торопиться, чтобы не остаться зимовать где-либо на пути.

Едва мы успели стать на якорь у мыса Дежнева, как подошла байдара с чукчами, и один из них обратился к нам на чистом французском

---

<sup>1</sup> В марте 1910 г., во время стоянки в Порт-Саиде, командира «Таймыра» капитана 2-го ранга Ф. А. Матисена сменил капитан 2-го ранга А. А. Макалинский (официально вступил в должность 5 апреля 1910 г.). Старший лейтенант Б. В. Давыдов вступил в командование «Таймыром» 14 августа 1910 г. (назначен Приказом по Флоту и Морскому ведомству № 213 от 28 августа 1910 г.). – *Сост.*

языке, прося разрешения войти на палубу. Удивлению нашему не было предела, т. к. можно было ожидать от чукчи всего что угодно, но не изысканной французской речи. И только когда этот чукча поднялся на палубу, мы могли рассмотреть его европейское лицо; по внешнему виду он очень мало походил на эlegantного парижанина. Оказалось, что это был француз, который на большое пари совершал пешком кругосветное путешествие и, согласно условию, имел право для морских переездов пользоваться только самыми узкими проливами. Он уже прошел от Парижа на восток всю Европу и Азию и теперь ждал оказии переправиться через Берингов пролив в Америку, продолжать свое путешествие. Думая, что мы пойдем на Аляску, этот француз просил нас взять его пассажиром, т. к., живя у чукчей около двух недель, он никак не мог переправиться на другой континент. К сожалению, мы не могли исполнить этой просьбы, но зато ему удалось уйти на другой же день на американской моторной шхуне.

Американцы часто посещали нашу далекую северо-восточную окраину, причем, не к чести их будь сказано, они не только занимались хищническими способами пушного промысла, но и систематически спаивали обитателей Крайнего Севера, которые очень падки до спиртных напитков и за бутылку виски или водки готовы отдать все что угодно. Для примера скажу, что как-то к нам на корабль чукчи привезли роскошную шкуру белого медведя, мы стали предлагать за нее чай, сахар, табак, но владелец не соглашался променять ее на эти вещи. Тогда мы спросили, что же он, наконец, хочет за нее получить, и он совершенно определенно ответил: или 200 долларов, т. е. 400 рублей на наши деньги, или же одну бутылку водки. Ни того, ни другого мы дать не соглашались, и сделка не состоялась. Американцы, конечно, в этом отношении не стеснялись и, несмотря на строгое запрещение как их правительства, так и нашего, тайком провозили спирт и водку в банках из-под бензина или керосина и за цену, подобную только что указанной, приобретали шкуры белых медведей, голубых и белых песцов и других полярных зверей.

Программа наших работ требовала точного астрономического определения мыса Дежнева. В этом отношении нас преследовала неудача, т. к. в течение целой недели мы не могли дожидаться ясного неба для звездных наблюдений. Наступило уже 10 сентября, когда наконец мы смогли двинуться дальше. Это был наш первый выход в Северный Ледовитый океан, и нельзя сказать, чтоб он встретил гостеприимно своих новых знакомых. Не успели мы пройти и 30 миль, как стал появляться довольно густой лед, повалил хлопьями снег и температура упала ниже нуля. Ко всему этому присоединилось еще повреждение в котлах ледо-

кола «Таймыр», и начальник экспедиции решил повернуть обратно, тем более что владивостокские инженеры еще до нашего ухода не ручались за прочность котлов на «Таймыре» и требовали замены их новыми.

При обратном плавании сильные ветры и бури вынуждали нас часто заходить в бухты, расположенные по берегу Берингова моря. С 3 по 10 октября ледокол стоял в Петропавловске-на-Камчатке, а 20 октября вернулся во Владивосток, выдержав в Охотском море сильнейший шторм.

Проведя зиму во Владивостоке, где был произведен капитальный ремонт котлов «Таймыра», экспедиция 22 июля 1911 г. вышла в Ледовитый океан.

Задача экспедиции в текущем году заключалась в описи и съемке берегов северо-восточной части Азии от Берингова пролива до реки Колымы, а если представится возможность, то и до устья реки Индигирки. Попутно нужно было произвести возможно полное изучение моря на этом протяжении как в физико-географическом, так в гидрологическом и биологическом отношениях. Японское море встретило нас не особенно гостеприимно, и в течение целых суток нам пришлось держаться против волны. Только к утру 24 июля представилась возможность лечь на курс для прохода Сангарским проливом между островами Японии в Тихий океан. К сожалению, этот красивый пролив, окаймленный с обеих сторон высокими конусообразными горами, мы прошли в густом тумане. Проходя вдоль вулканической гряды Курильских островов, составляющей продолжение Японии и непосредственно примыкающей к вулканическому полуострову Камчатке, мы производили всевозможные гидрологические наблюдения, интересуясь главным образом температурой моря на различных глубинах, и добыли ценные сведения, выяснившие нам обмен воды между холодным Охотским морем и сравнительно теплым Тихим океаном.

Во время остального перехода до бухты Провидения остается лишь отметить удивительно сильную флюоресценцию Берингова моря 1 и 2 августа между 60–63° сев. шир., т. е. уже сравнительно высоко на севере. Мне лично еще никогда не приходилось видеть такого свечения даже в тропических морях: буквально все море горело огнями, и иногда на расстоянии нескольких кабельтовых от корабля появлялись целые огненные площади довольно больших размеров. Свечение это в северных морях производится распространенными там в громадном количестве маленькими рачками, мизидами, менее 3 см длиною, которые слугат, между прочим, пищей огромным гренландским китам.

Еще в 1780 г. миссионер Фабрициус, живший долго в Гренландии, указывал на то, что эти маленькие ракообразные составляют главную

пищу такого огромного млекопитающего. Тот удивительный факт, что такое маленькое животное может доставлять достаточную пищу и материал для отложения жира у кита, объясняется нахождением в море несметных масс этих рачков, так что киту достаточно открыть пасть, чтобы вместе с водою получить очень большое количество питательного материала. Связь между мизидами и китами отлично известна всем китобоям, которые, как мне самому пришлось наблюдать, плавая в другой северной экспедиции в 1903 г. у берегов Новой Земли, в западной части Ледовитого океана, забрасывают тралы, и если мизиды не попадаются, то они спокойно идут дальше. При нахождении же их в большом количестве продолжают крейсировать в этом районе и редко ошибаются в расчете.

5 августа мы пришли в бухту Провидения и, взяв полный запас угля и пресной воды, 10-го вышли в Ледовитый океан. Обогнув мыс Дежнева, мы стали на якорь у селения Угелен. Это самое большое чукотское селение по побережью Ледовитого океана, которое служит главным центром торговых сношений с американцами. Несмотря на частые посещения американцев, к чукчам культура не прививается: живут они в юртах, покрытых оленьими шкурами, грязь внутри отчаянная, все пропахло ворванью, мытья они совершенно не признают, а если слой грязи делается слишком большим, то ее просто соскабливают ножом. Между тем они необычайно падки ко всяким украшениям, особенно женщины; лица грубо татуируются, в волосы вплетаются всевозможные блестящие безделушки, на шею надеваются бусы из разноцветных крашеных камней. Самое большое их несчастье – это беспредельное пристрастие к спирту: чукча в пьяном виде – форменный зверь, из-за лишнего стакана водки он готов убить отца, мать и кого угодно. Зато рядом с царящей первобытной примитивностью и грязью во многих юртах можно найти граммофон, примус, автоматическую зажигалку, самопишущие перья, а у одного из чукчей мы даже видели пишущую машину. Конечно, он был совершенно неграмотен, знал два-три слова по-английски, но ему очень нравился процесс печатания, и он часами проводил время за этим занятием, технически владея машиной очень хорошо.

По своему образу жизни чукчи разделяются на кочующих между рекой Анадырь и Чаунской губой и оседлых, живущих по побережью Северного Ледовитого океана.

Оседлые чукчи главным образом занимаются охотой на белых медведей, песцов, моржей и даже китов. Они великолепные моряки и на своих легких байдарках, сделанных из моржовой кожи, пускаются в далекие походы по морю, прекрасно пользуясь условиями окружающей их природы.



В настоящее время чукчи обитают в северо-восточной оконечности Азии от Чаунской губы до Берингова пролива, с одной стороны, и от Анадыря до Ледовитого океана, с другой. Названия двух рек, Большая и Малая Чукочьа, впадающих с западной стороны в устье Колымы, заставляют предполагать, что некогда чукчи занимали гораздо большее пространство и что ленские казаки, заняв берега Колымы, вытеснили их оттуда. Такое предположение совпадает и с преданиями, сохранившимися у жителей Колымы, о частых опустошительных набегах чукчей на первые русские поселения на левом берегу реки. Этнографическое происхождение чукчей не вполне выяснено, но все данные говорят за то, что они родственны североамериканским эскимосам, а последние, как известно, ведут свое происхождение от представителей красной расы – индейцев.

Простояв несколько часов у селения Угелен, где был определен астрономический пункт и поставлен приметный знак, мы снялись с якоря и пошли далее на запад. Погода нам благоприятствовала: было ясно и тепло, а на горизонте не виднелось ни одной льдинки. Только сделав примерно 300 миль, около мыса Северного мы встретили довольно густой, но все же мелко раздробленный лед, не препятствовавший кораблям идти точно по курсу. На некоторых больших льдинах виднелись моржи, которых появление кораблей несколько не тревожило, и они спокойно продолжали лежать, не обращая на нас никакого внимания. Только выстрелы наших охотников заставляли их нырять в воду. Полоса льдов оказалась небольшою, и мы через 2 ч вышли на чистую воду. Нужно заметить, что в смысле скопления ледяных льдов мыс Северный считается одним из самых неблагоприятных пунктов восточной части Северного Ледовитого океана, т. к. конфигурация берегов и господствующие ветры способствуют накоплению их в этом месте.

Производя съемку с определением астрономических пунктов в наиболее приметных местах и научное исследование моря, мы продвигались медленно вперед, делая миль по 50–60 в сутки, в кардинальном направлении на запад. При ясной погоде днем температура<sup>1</sup> доходила до +10°, падая по ночам до –3,75° и 5°. В то время как один корабль шел вблизи берега, исключительно занимаясь съемкой и производя промер, другой, идя параллельным курсом, но мористее, т. е. дальше от берега, ежедневно делал один или два курса по мери-

<sup>1</sup> В книге Э. Е. Арнгольда издания 1929 г. температура указана как в градусах Реомюра, так и в градусах Цельсия ( $1^{\circ}R = 1,25^{\circ}C$ ). В ряде случаев не отмечено, в какой именно системе измерения приводятся данные. В настоящем издании градусы Реомюра переведены в градусы Цельсия. – *Сост.*

диану на север: во-первых, для освещения рельефа дна, а во-вторых, для рекогносцировки распространения полярных льдов. Однако льдов мы не видели.

20 августа наши корабли подошли к мысу Шелагскому, на 70° сев. шир. с минутами. Это наиболее выдающаяся к северу оконечность материка на его протяжении между мысом Дежнева и Колымою. Шелагский мыс представляет из себя высокий гранитный массив, отвесно спускающийся в море, наподобие мыса Нордкап в Норвегии; ни на его вершине, ни на низменной части берега не было следов снега. От этого пункта океан вдается далеко в материк, образуя большую Чаунскую губу километров 90 шириной и 150 длиной. Мыс и губа получили свое название от существовавшего, по чукотским преданиям, древнего племени шалагов, или, как их чаще называют чукчи, чаванов. Много лет уже тому назад это племя частью ушло вдоль морского берега на запад, а частью – на какие-то неведомые земли, расположенные на севере. На следующий день «Таймыр» занимался обследованием Чаунской губы, «Вайгач» же был послан на север по меридиану, чтобы узнать о состоянии льдов. Мы прошли около 200 километров, но льда нигде не встретили. Переход от мыса Шелагского к устью Колымы был для нас несколько неудачным: «Таймыр», держась слишком близко к берегу, сел на мель, и с «Вайгачом», поспешившим к нему на помощь, случилось то же самое. К ночи оба ледокола благополучно сошли с мели, а утром 22 августа продолжали свой путь к устью Колымы, куда и пришли в 8 ч вечера. Уже с 4 ч дня на расстоянии 100 километров от устья вода стала преснеть, а температура ее подыматься. К сожалению, в самую Колыму войти нам не удалось, т. к. обширный бар преграждал нам путь, и мы принуждены были стать на якорь у мыса Медвежьего, в 40 километрах от устья. Несколько лет тому назад старший лейтенант Г. Я. Седов, погибший потом в экспедиции к Северному полюсу (20.II.1914), сделал промер устья Колымы<sup>1</sup>, но за недостатком времени не успел точно обследовать фарватер и поставить достаточное количество знаков, поэтому мы и не рискнули идти со своими кораблями туда.

Колыма, так же как и Индигирка, берет свое начало в Становом хребте и течет на протяжении 1600 километров, впадая на 69°40' сев. шир. тремя рукавами в Северный Ледовитый океан. Как и все большие сибирские реки, она ежегодно выносит громадное количество плавника, т. е. деревьев, из беспредельной сибирской тайги. Эти деревья несутся течением реки с большой скоростью и на перекатах и бесчисленных отмелях громадной реки, толкаясь друг о друга, совер-

<sup>1</sup> Г. Я. Седов в 1909 г. возглавлял экспедицию по обследованию реки Колымы. – *Сост.*

шенно обтесываются и, дойдя до устья, представляют из себя совсем готовый строительный материал, который, к сожалению, никем не используется. Затем частью береговым прибоем, частью льдинами, а частью и самой рекой он выносится в океан, и очень далеко от берега, на пустынных островах Северного Ледовитого океана, в высоких широтах можно встретить много этого леса. Часть его, совершая далекое путешествие, выносится к берегам Гренландии и Северной Америки; это, между прочим, послужило для Де-Лонга и Нансена одним из доказательств существующего якобы в Ледовитом океане определенного течения и – в связи с последним – дрейфа льдов через полюс или вблизи него. Это предположение для Нансена, как на грех, случайно подтвердилось еще тем, что остатки раздавленного льдами севернее острова Врангеля в конце 70-х годов прошлого столетия корабля Де-Лонга «Жаннетта» были найдены на западном берегу Гренландии. Как выяснили наблюдения позднейших экспедиций, в том числе и нашей, никакого такого определенного дрейфа не существует. Впрочем, в этом убедился и сам Нансен в своей пешей экскурсии с «Фрама» к Северному полюсу<sup>1</sup>. Во время стоянки вблизи устья Колымы несколько человек с «Вайгача» отправились на моторном катере в устье Колымы, чтобы проверить фарватер, т. к. на следующий год предполагалось отправить туда пароход с грузом из Владивостока. Кроме того, намеревались произвести сбор зоологических и ботанических коллекций на берегу. Путешествие это было сопряжено с большими неприятностями; некоторые поставленные Седовым знаки были, по-видимому, снесены, кроме того, благодаря движению льдов и наносам фарватер изменялся. Туда мы еще добрались сравнительно благополучно, т. к. было ясно и тихо, но на обратном пути посвежело, пошел дождь с туманом, приметных мест не стало видно, на баре развело порядочную волну, и мы раз 20 садились на мель, причем приходилось всем раздеваться, влезать в воду и стаскивать мотор. Температура воды и воздуха при этом не превышала +1,25...+2,5°.

Наконец, окончательно сбившись с пути, мы решили заночевать. К утру еще более засвежело, но зато прояснило, и мы кое-как добрались до корабля, голодные, прозябшие и промокшие до костей.

Зато нам удалось собрать довольно интересную коллекцию и, главное, посетить небольшой поселок русских, приблизительно в ки-

<sup>1</sup> Течение с востока на запад в восточной половине Северного Ледовитого океана, несомненно, существует, но проходит оно не через полюс, а довольно далеко от него, ближе к берегу Азии, чем к полюсу. – *Ред.* По современным данным, «в Северном Ледовитом океане... преобладающим типом поверхностных течений является медленное движение вод с востока на запад от берегов Азии через Северный полюс к берегам Гренландии» (Зубков А. Е. Все о море. Киев, 1986. С. 131). – *Сост.*

лометре от устья вверх по реке. Более убогого и жалкого поселения мне никогда не приходилось встречать. Сами жители говорили, что они забыты Богом и людьми, и возразить на это, к сожалению, ничего нельзя было. Сами себя они считают русскими, говорят по-русски, немного шепелявя, как вообще говорят в Северо-Восточной Сибири и на Камчатке. По типу представляют из себя смесь чего-то чукотского, монгольского и русского, по-видимому, это потомки русских ссыльных, вступавших в браки с чукчанками или колымскими казачками, а затем, отбыв срок свой ссылки, бросавших жен и детей на произвол судьбы. Живет их приблизительно около 10 семейств, занимаются они охотой и звериным промыслом, но все у них делается самыми примитивными способами. Зверей и птиц они больше ловят капканами и сетями, белых медведей бьют рогатинами, т. к. на весь поселок имеются только два кремневых ружья. В довершение всего изредка на них делают набеги чукчи и отбирают шкуры пушного зверя, но немногим были лучше и наезды нижнеколымских купцов или начальства в лице казачьего урядника. Купцы обманывали их во всем, променивая 400 граммов кирпичного чаю на шкуру белого песка, 800–1200 граммов чаю или сахару на голубого песка или соболя, а шкура белого медведя оценивалась в куль ржаной муки. Урядник поступал еще проще: он ничего не давал, но зато брал. Когда жители увидели нас в военной форме, вооруженных охотничьими ружьями, то сначала чрезвычайно испугались и, вероятно, решили про себя, что эти оберут их до нитки. Однако очень скоро первоначальный испуг сменился самым искренним расположением, в особенности когда мы отдали им всю нашу провизию: папиросы, чай, сахар. Один из нас подарил свой винчестер с сотней патронов. Они настолько были всем этим тронуты, что некоторые начали плакать, а один старик заявил, что за всю свою долголетнюю жизнь он впервые видит добрых людей. Несмотря на свою бедность, вернее нищету, они настояли, чтобы мы выпили у них чая, и должен сознаться, что мы встретили у них самое радушное, сердечное гостеприимство. Они были готовы поделиться с нами всем, что у них было, включая и то, что получили от нас. Во время чаепития они с большим интересом расспрашивали о России, т. к. не имели ни малейшего представления о жизни своего государства. Когда мы заявили, что с будущего лета к ним будет ежегодно приходить пароход, который станет привозить все необходимое, то их восторгу не было конца. На прощанье они просили нас записать все, что им необходимо, и это было в точности нами исполнено. Мы их не обманули, и на следующий год в устье Колымы был отправлен пароход из Владивостока, который привез им все, что

они просили. Вообще, с 1912 г., после нашего похода между Владивостоком и Колымой, установились правильные рейсы<sup>1</sup>.

Звездные наблюдения для астрономического пункта и другие работы задержали нас до 26 августа. Некоторые мысы из-за скверной погоды все-таки остались астрономически не определены, и поэтому начальник экспедиции решил повернуть обратно к мысу Дежнева, отложив дальнейший поход на запад к устью Индигирки; кроме того, он хотел исполнить пожелание Главного гидрографического управления – послать хотя бы один корабль к острову Врангеля для его обследования ввиду того, что существование этого острова до сих пор казалось сомнительным. Выполнить эту задачу он предложил командиру «Вайгача», обусловив в случае встречи трудно проходимых льдов отнюдь не форсировать, а оставаться все время в сфере действия радиотелеграфа. Несмотря на то что такие условия стесняли свободу действия, все же весь личный состав корабля обрадовался предстоящему плаванию к Земле Врангеля, т. к. недавно было доказано, что этот остров в действительности существует, и американскому кораблю «Роджерс» удалось даже посетить его.

История Земли Врангеля такова. Уже давно ходили слухи о том, что на северо-запад от Берингова пролива существует какая-то земля, а у чукчей об этом было много всевозможных преданий.

Ф. П. Врангель в 40-х годах<sup>2</sup> во время своих исследований побережья Азии от Колымы до Колочинской губы неоднократно слышал от чукчей, что на север от мыса Якан есть большой остров, который бывает виден летом в ясные дни. Они так точно и определенно указывали Врангелю направление, в котором нужно искать этот остров, что он даже нанес на карту его предполагаемое местоположение. К удивлению, как потом оказалось, место это было довольно точным.

Впервые после Врангеля подтвердил существование острова на северо-запад от Берингова пролива капитан английского флота Келлет, посетивший эти места в 1849 г. в поисках экспедиции Франклина. Но более достоверные сведения о существовании Земли Врангеля сообщил американский китобой Лонг в 1867 г. Его донесение по этому поводу гласит следующее: *«Во время моего плавания в Северном Ледовитом океане я увидел землю, не обозначенную ни на одной карте. Впервые эта земля была замечена со шхуны „Нил“ под вечер 14 авгу-*

<sup>1</sup> В 1911 г. из Владивостока в устье Колымы ходил пароход Добровольного флота «Колыма». В 1912–1913 гг. – пароход «Котик» (впоследствии переименован в «Ставрополь»). В 1914 г. – «Колыма» (остался на зимовку). В 1915–1917 гг. – «Ставрополь». В 1919 г. «Ставрополь» совершил неудачный рейс, зазимовав в Колочинской губе. Рейсы возобновились с 1923 г. – *Сост.*

<sup>2</sup> Экспедиция Ф. П. Врангеля проходила в 1821–1823 гг. – *Сост.*

ста. На следующий день я приблизительно определил ее на  $70^{\circ}46'$  сев. шир. и  $178^{\circ}30'$  вост. долг. от Гринвича. Низменная часть земли была свободна от снега и казалась зеленой; между берегом и шхуной плавал разбитый лед. Я мог бы без большого риска для корабля достичь берега, но так как в том месте не было никакой надежды встретить китов, то я не считал себя вправе терять времени для подхода к берегу. 15 августа был ясный день, и мы могли прекрасно видеть восточную окраину; в глубине же земли, приблизительно на 180-м меридиане, возвышалась конусообразная гора, имевшая вид потухшего вулкана, высотой около 800 метров. Насколько земля эта простирается на север, сказать трудно, ее конца я, во всяком случае, не видел, так как все время в этом направлении тянутся горы». На основании этого Лонг делает вывод, что виденная им земля есть, по всей вероятности, полярный континент, соединяющийся с Гренландией. Он считает его малодоступным для мореплавателей из-за льдов, редко покидающих эти берега.

В 1881 г. для розысков экспедиции американского лейтенанта Де-Лонга на «Жаннетте» американцы послали крейсер пограничной стражи «Роджерс» под командой лейтенанта Берри, которому было поручено осмотреть подробно Землю Врангеля и соседний остров Геральд, т. к. предполагали, что замерзшую во льдах «Жаннетту» должно было дрейфовать мимо Земли Врангеля и Де-Лонг, наверно, оставил там какие-нибудь сведения о себе. Около 1 сентября крейсеру «Роджерс» удалось подойти к южной оконечности Земли Врангеля. Для исследования этого острова были организованы три партии: одна на шлюпке должна была идти вдоль берега, а две другие – на самый остров. В одной из береговых партий находился сам Берри. Он прошел вглубь на север около 30 километров и поднялся на самую высокую вершину, названную им Берриспик. С этой вершины он убедился, что Земля Врангеля – остров и никаких признаков другой земли, кроме соседнего острова Геральда, нет. Затем Берри исследовал остров вдоль и поперек, но следов пребывания людей не нашел<sup>1</sup>. Этим исчерпывались все существовавшие до нашей экспедиции сведения о Земле Врангеля.

1 сентября в 8 ч 45 мин вечера «Вайгач» снялся с якоря и лег на курс, ведущий к юго-западной оконечности острова Врангеля. Льда не было видно, дул легкий юго-западный ветер. Нам нужно было

<sup>1</sup>Это неверно. Экспедиция «Роджерса» заметила на Земле Врангеля следы людей и нашла флагшток с остатками флага Северо-Американских Соединенных Штатов, а также бутылку с записками в ней с указанием места, где спрятан провиант побывавшим здесь 12 августа 1881 г. пароходом «Корвин» под начальством капитана К. Л. Купера ради отыскания следов судна «Жаннетта». На обратном пути, к сожалению, «Роджерса» постигло несчастье: он сгорел в бухте Св. Лаврентия. Экипаж с трудом спасся на берег и вернулся на родину, потеряв всего одного человека. – *Ред.*

пройти всего 100 миль, т. е. 10 ч ходу по чистой воде, но никто из нас не был уверен, удастся ли достигнуть этого малоисследованного острова, т. к. было известно, что льды редко допускают приблизиться к его берегам.

Ввиду того что на этом пути никогда еще не производилось никаких гидробиологических исследований моря, мы решили через каждые 30 миль делать полную гидрологическую станцию. Окончив благополучно первую станцию около 1 ч ночи, мы продолжали наш путь на север. С каждым оборотом винта сердце билось все сильнее и сильнее; хотелось поскорее увидеть берега малодоступной земли. Но не прошло и часа, как мы вошли в порядочную ледяную полосу, в которой попадались обломки мощного многолетнего льда. Благодаря темноте получалось ложное представление о встречавшихся льдах: на горизонте появлялись как бы громадные поля и даже целые ледяные горы, которые временами создавали грустное впечатление, что нам никогда не добраться до столь желанного острова. Однако к 4 ч утра лед стал редеть, а в 5 ч представилась возможность сделать вторую гидрологическую станцию, давшую много ценного научного материала.

Еще стоя на якоре во время станции, мы увидели на рассвете, как из медленно расходящегося тумана стали появляться покрытые снегом вершины гор. Море было совершенно свободно ото льда, и около 8 ч утра мы подошли к самой южной оконечности острова и стали двигаться вдоль берега, производя съемку. Окончив съемку его южной части, мы стали огибать остров с западной стороны, но пошел густой снег, продолжать съемку было невозможно, и «Вайгач» стал на якорь у самого западного мыса острова, в 300 метрах от берега.

Не успели еще отдать якорь, как на самом мысу появились два больших белых медведя, с любопытством смотревших на невиданное до сих пор зрелище. Немедленно спустили вельбот, медведи продолжали стоять и сосредоточенно смотреть. Ни лязг травящегося якорного каната, ни шум и суета на вельботе их нисколько не смущали. Несколько человек отправилось на берег, и оба медведя были убиты еще со шлюпки. Они оказались довольно внушительных размеров: длина одного была 1 м 45 см, а другого 2 м 55 см. Сняв с них шкуры, мы уже вечером за ужином с большим удовольствием ели медвежьи бифштексы, т. к. после неимоверно надоевших консервов и солонины свежая медвежатина показалась настоящим деликатесом.

В то же утро была свезена партия на берег для магнитных и астрономических наблюдений и сбора коллекций. На корабль она возвратилась только после полудня следующего дня. Наибольший интерес предста-

вляла собою геологическая разведка; я называю ее так потому, что за одни сутки, кроме беглого осмотра, ничего нельзя было сделать.

Однако же нам удалось найти много окаменелостей, раковин разных видов, отпечатков растений. Все указывало на то, что некогда здесь был если не вполне тропический, то, во всяком случае, более теплый климат, а в обнаженных пластах одной горы в глубине острова, километрах в 20 от места нашей стоянки, мы обнаружили большие залежи каменного угля<sup>1</sup>.

Окончив свои работы, в 3 ч дня 4 сентября мы отправились дальше продолжать обход острова, сделав только кратковременную остановку у самой северной его оконечности, где поставили на довольно высокой горе железный знак с медной доской. На этой доске были выгравированы по-русски и по-английски год, месяц и число нашего посещения острова<sup>2</sup>. До самого горизонта мы не видели льда, но за недостатком времени продолжить рейс на север нам не удалось. «Вайгач» был первый корабль, которому удалось обойти с севера острова Врангеля и Геральд и точно нанести их на карту.

Отсюда мы пошли на соединение с «Таймыром» в Колючинскую губу и в середине октября благополучно возвратились во Владивосток на зимовку.

<sup>1</sup> Советский полярный исследователь А. И. Минеев, бывший начальником острова Врангеля с 1929-го по 1934 г., пишет: «Характерно, что находка каменного угля на острове не подтвердилась, хотя в течение трех лет там работали советские геологи. Возможно, что позднейшие исследователи не нашли этого месторождения или Э. Арнгольд сделал ошибочное заключение о находке каменного угля» (Минеев А. И. Остров Врангеля. М.–Л., 1946. С. 30). – Сост.

<sup>2</sup> «Относительно места установки знака Э. Арнгольд ошибается. Участники экспедиции поставили знак не на северном берегу, а на западном – у мыса Фомы. У этого мыса внизу на Косе спустя 20 лет лежала упавшая конусообразная ферма, собранная из угольного профилированного железа. Автор видел этот знак. Когда на складах фактории не хватало железа для подпозковок, эскимосы отрывали от знака куски нужных размеров, выравнивали их и ставили это железо на полозья нарт. Никто другой, кроме моряков „Вайгача“, установить этот знак не мог. Кроме того, на северном берегу нет „довольно высокой горы“ близко к берегу. Берег там низменный, а горы удалены от берега не меньше чем на 10 километров. И наконец, судя по линии глубин, измеренных „Вайгачом“, он к северному берегу близко не подходил. Э. Арнгольд не приводит координат места установки знака; отсюда можно сделать вывод, что он указывает место по памяти, а память, как известно, инструмент не очень точный. Координаты знака, указанные другими источниками (70°51'44" N 178°46'18" E от Гринвича), подтверждают, что знак установлен на западном берегу вблизи мыса Фомы» (Минеев А. И. Указ. соч. С. 31). То же место установки знака приводится и в работе Н. И. Евгенова и В. Н. Купецкого: «Стоянка у мыса Фомы продолжалась до второй половины дня 17 сентября. Неблагоприятная погода так и не позволила выполнить звездных астрономических наблюдений, и пришлось ограничиться определением пункта по солнцу. На этом месте была установлена металлическая пирамида высотой 10 метров. Это был первый навигационный знак на острове Врангеля» (Евгенов Н. И., Купецкий В. Н. Полярная экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910–1915 годах. СПб., 2013. С. 103). – Сост.



По приказанию начальника Главного гидрографического управления во Владивостоке осталось лишь самое необходимое число командного состава для наблюдения за текущим ремонтом и общим порядком на судах экспедиции, а остальные были командированы в Петербург для усовершенствования по разным специальностям: работать в физической обсерватории в Павловске, в Пулковской астрономической обсерватории, в Морской академии. Я же был командирован на юг Франции и в Италию для занятия гидрологией и морской зоологией.

Только в середине мая мы вернулись из своих командировок во Владивосток с новым запасом знаний, сил и энергии для возобновления работ нашей экспедиции, которой было предписано уже больше не возвращаться во Владивосток, а идти в Александровск-на-Мурмане.