

А. И. ДУБРАВИН

Колымский рейс парохода
«СТАВРОПОЛЬ»





*** ПЕРВОПРОХОДЦЫ ***

**Магаданское
книжное
издательство
1983**



А. И. ДУБРАВИН

Колымский рейс парохода

«СТАВРОПОЛЬ»

[1929—1930 гг.]

Воспоминания участника плавания



Рецензент:
кандидат географических наук Н. А. Волков

554-013
Д М — 149(03)-83 41-83

Магаданское книжное издательство, 1983

Автор предлагаемых читателю воспоминаний Андрей Иванович Дубравин по специальности инженер-кораблестроитель, почетный полярник, участник многих арктических морских экспедиций. Он на протяжении более четверти века плодотворно трудился в области арктического судостроения и эксплуатации судов специального назначения. Его перу принадлежит ряд книг и статей по различным вопросам, связанным с конструированием и приспособлением судов для плавания в Арктике. А. И. Дубравин был участником экспедиции «Ставрополя» в 1929—1930 годах из Владивостока на Колыму и его зимовки у мыса Северного (ныне мыс Шмидта).

Хотя этот рейс был совершен с целью снабжения населения Чукотки промышленными и продовольственными товарами и вывоза пушнины, его нельзя отнести к обычным плаваниям транспортных судов. Плавание носило экспедиционный и экспериментальный характер. Значительный отрезок пути судно совершило в тяжелых льдах по неисследованной трассе, без ледокольного и самолетного обеспечения, при весьма ограниченных средствах связи. По тому времени это было весьма трудное и рискованное предприятие.

По ходу описания рейса автор уделяет внимание тактике безледокольного плавания во льдах, в частности — использованию прибрежной прогалины и способов преодоления ледовых перемычек, условиям жизни на судне во время его зимовки. Отдельная глава посвящена полетам советских и американских самолетов, которые предназначались для вывоза пассажиров и пушнины с зазимовавших судов, поискам пропавшего американского самолета, а также другим событиям. Рассказ о разыгравшейся в зиму 1930 года драме в проливе Лонга и о мужестве советских моряков и летчиков, проявленном при поисках американского экипажа, и доставке их останков на родину представляет большой интерес еще и потому, что это были первые полеты транспортных самолетов в восточном районе Арктики.

В работе освещаются природные условия (ледовая обстановка, погода, состояние моря), в которых проходили рейс и зимовка судна, дано описание научных наблюдений, проводимых на судне, и приведены некоторые результаты наблюдений. Следует отметить, что автором впервые в восточном районе Арктики были проведены весьма трудоемкие натурные определения физико-механических свойств морского льда в различные сезоны года. Эти исследования выполнялись как на судне, так и во время рекогносцировочных санных поездок в пролив Лонга. Приведенные значения временного сопротивления льда (или предела прочности) на сжатие, разрыв и изгиб вполне соответствуют данным, полученным в более поздние годы, и не потеряли своего значения в настоящее время.

Разумеется, выводы автора из научных наблюдений, как и его предложения по улучшению конструкции судна ледового плавания, в данный момент представляют в основном исторический интерес.

С тех далеких дней морское ледоведение, теория и практика арктического кораблестроения ушли далеко вперед. На смену примитивным методам измерений того времени, когда приборы и приспособления экспериментатор нередко конструировал и изготовлял на месте, пришли апробированные методы и приборы, основанные на современных достижениях науки и техники. Тем не менее содержание этого раздела может оказаться полезным хотя бы уже потому, что дает представление о том, с чего начиналось изучение Арктики.

Кандидат географических наук Н. А. Волков

ГЛАВА I

НА ПУТИ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В БЕРИНГОВ ПРОЛИВ

Подготовка «Ставрополя» к Колымскому рейсу

Первые попытки обслуживания Колымского района морским путем относятся к 1911 году. С этой целью Добровольный флот снарядил под командой капитана П. А. Трояна пароход «Колыму» — обычное небольшое товаро-пассажирское судно. 7 августа «Колыма» вошла в Северный Ледовитый океан и, подойдя к устью Колымы, доставила груз для Нижнеколымска, в том числе паровой катер и два кунгаса. После благополучного выхода из льдов судно вернулось во Владивосток. Успешное плавание «Колымы» в 1911 году послужило началом систематического транспортного плавания из Владивостока в реку Колыму.

Колымский рейс предназначался для снабжения продовольствием, одеждой и охотничьим снаряжением Колымского района¹ и частично Чукотского побережья, а также для перевозки пассажиров из Владивостока на Колыму и обратно.

Для обслуживания этого района в следующем, 1912 году был приспособлен пароход «Ставрополь», который под командой капитана М. П. Битте также выполнил ледовый рейс в течение одной навигации и повторил его в 1913 году.

¹ История открытия и освоения Северного морского пути. М.: Морской транспорт, 1954, т. 3, с. 224.

1 августа 1914 года пароход «Колыма» под командой капитана П. Г. Миловзорова вошел в Чукотское море, а 14 августа доставил грузы в Нижнеколымск. На обратном пути пароход был зажат льдами у мыса Северного¹, где и встал на вынужденную зимовку. Это была первая зимовка транспортных судов, которые обслуживали населенные пункты, расположенные по реке Колыме.

А в 1919 году «Ставрополь» вовсе не дошел до места назначения, повернул обратно у мыса Северного и стал на зимовку в районе Колючинской губы.

Затем в связи с интервенцией на Дальнем Востоке рейсы на Колыму возобновились лишь в 1923 году. Этот год ознаменовал начало советских полярных походов по освоению дальневосточного арктического района. Впервые в том году на «Ставрополе» развевался флаг Торгового флота СССР. Командование кораблем было возложено на капитана П. Г. Миловзорова. Первый советский рейс был проведен в течение одной навигации. В последующие годы транспортные походы советских судов на Колыму стали регулярными. Из года в год курсировали, чередуясь, «Колыма» и «Ставрополь».

В 1929 году «Ставрополь» готовился в свой очередной поход на Колыму.

«Ставрополь» строился в Штеттине на заводе «Ниска». На воду он был спущен в 1907 году под названием «Котик», так как предназначался для обслуживания котиковой промысловой кампании в Беринговом море. Это было товаро-пассажирское судно водоизмещением 1900 тонн. Длина его составляла 59,7 метра, ширина — 10 метров, высота борта — 7 метров, с осадкой при полной загрузке — 4,7 метра. В качестве главных судовых механизмов на

¹ Ныне мыс Шмидта. В книге сохранено старое название этого мыса. — Прим. А. Д.

«Ставрополе» была установлена паровая машина тройного расширения мощностью в 700 лошадиных сил и два цилиндрических котла.

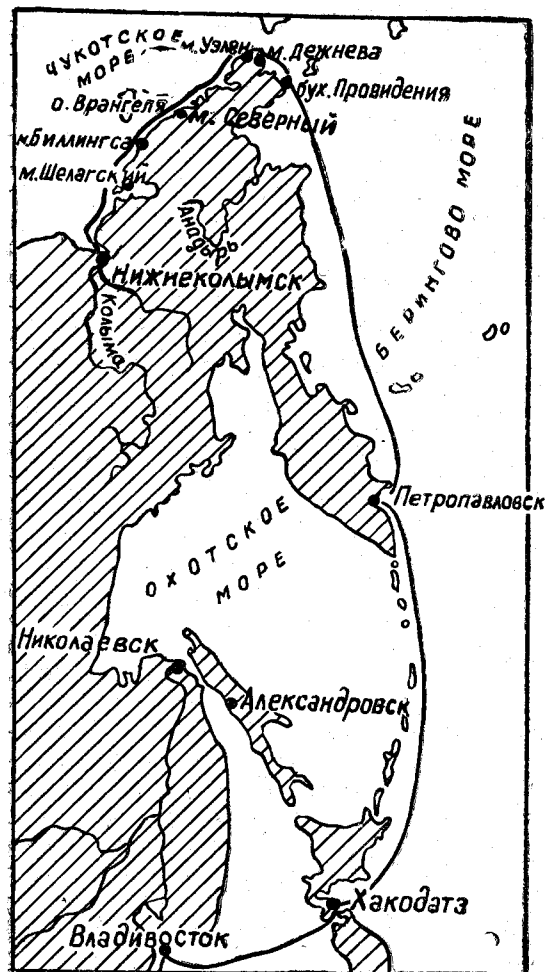
«Ставрополь» являлся двухпалубным судном с полубаком и средней надстройкой. Между полубаком и средней надстройкой располагались два грузовых трюма, а на юте¹ — третий. Это были так называемые твиндечные грузовые помещения.

Угольные бункера занимали отсек перед котельным отделением. Дополнительный уголь принимался в твиндек и носовой трюм, откуда перегружался через палубу. Запасы питьевой и котельной воды размещались в двойном дне, а также в форпике и ахтерпике. Район плавания, при полных запасах топлива и воды, составлял 3000—4000 миль.

Вначале «Котик» использовался по своему назначению. Затем он был переименован в «Ставрополь», и с 1912 года после частичного переоборудования судно было приспособлено для колымских рейсов.

В день отхода, 11 июля 1929 года, трудно было узнать тот «Ставрополь», когда он, свободный от грузов, покачивался на зыби и сверкал своей белизной после весеннего ремонта. Теперь под тяжестью генерального груза в 420 тонн он глубоко осел в воду. На палубе не было ни одного свободного места — все занято грузами. В носовой части судна, между полубаком и средней надстройкой, уложен лесной материал, занявший целиком одну сторону палубы. Другую сторону занимали бочки с керосином. Они стояли и дальше по корме, а также по всему проходу у надстройки. По другую сторону надстройки стояли большие бочки с овощами. На юте находился скот. Около кормовой мачты, на двух кунгасах, был уложен большой

¹ В конце книги прилагается краткий словарь морских и технических названий, встречающихся в книге.



Карта-схема плавания
«Ставрополя» из Вла-
дивостока в Нижне-
колымск.

стог сена, покрытый брезентом с наложенными на него найтовыми.

Такое расположение груза было характерно для дальневосточных судов из-за отсутствия тоннажа в те годы.

Экипаж судна во главе с капитаном П. Г. Миловзоровым состоял из сорока человек: девять человек командного состава, двадцать девять человек палубной и машинной команды. Кроме того, прикомандированы были метеоролог Ю. В. Кречман и, наконец, я — студент-практикант 4-го курса кораблестроительного факультета Ленинградского политехнического института имени М. И. Калинина. Экипаж в основном состоял из опытных полярников, неоднократно плававших на Севере, за исключением нескольких человек, которые шли в полярный рейс впервые, а до этого плавали в Тихом океане у берегов Камчатки.

Условия полярного плавания с возможностью вынужденной зимовки требовали специального обеспечения судов Колымской экспедиции продовольствием, одеждой и особым аварийно-техническим снаряжением. Запас продовольствия для экипажа и пассажиров на 14 месяцев — из расчета трехмесячного плавания и возможной вынужденной одиннадцатимесячной зимовки — был отобран и взят под наблюдение судового врача Комаровского.

После окончания медицинского института Комаровский плавал на Черном море. Весной 1929 года он совершил переход из Одессы через Индийский океан во Владивосток. Но у него было сокровенное желание пройти дальше за Камчатку, на Север. И вот, наконец, мечта его сбылась — он судовым врачом на борту «Ставрополя» и заботливо готовится в столь ответственный поход.

Каюта доктора крохотная, в ней едва размещается по длине койка с вещевыми ящиками внизу и небольшой письменный стол. Расстояние между ними настолько мало, что можно работать за столом, сидя прямо на койке.

Лазарет находится тут же, рядом с каютой. Здесь две койки для больных.

У одной из стен (переборки) шкафы с хирургическими инструментами и еще несколько полок со склянками, пробирками и банками с лекарством.

С первых дней пребывания на борту «Ставрополя», а точнее, еще во Владивостоке, в период подготовки к большому плаванию доктор Комаровский, метеоролог Кречман и я как-то незаметно сдружились. Эта дружба окрепла во время рейса и зимовки судна.

Доктору Комаровскому было около тридцати лет. Это был интересный, содержательный человек, среднего роста, хорошо сложенный, с выразительными и правильными чертами лица.

Во время плавания и зимовки постоянной заботой доктора было наблюдение за питанием и состоянием здоровья своих пациентов. Принимал участие Комаровский также и в научных работах экипажа. Например, весной 1930 года он взял на себя исполнение гидрометеорологических наблюдений, что позволило Кречману участвовать в санной поездке к мысу Биллингса.

Во время подготовки судна к плаванию и затем в походе мне представилась возможность, размещаясь в матросском кубрике, ознакомиться также и с членами палубной команды.

Боцману Москаленко было пятьдесят пять лет, но, несмотря на солидный возраст, он вот уже шесть лет не покидает корабль, участвуя в арктических плаваниях. Его седые волосы по-юношески лихо выбивались из-под надетой набекрень фуражки с большим «нахимовским» кожаным козырьком. Румяное, добродушное лицо освещалось пронизательными серыми глазами. Он был среднего роста, очень подвижный, энергичный, но немногословный. Боцман пользовался заслуженным авторитетом среди команды. Он отлично знал такелажное дело, имел большой опыт в судовых работах на палубе и в трюмах. К тому же характер у Москаленко был общительный, располагающий к себе людей. Боцман всегда был готов оказать по-

мощь подчиненным советом или делом, особенно во время погрузочно-разгрузочных работ. У Москаленко также был большой опыт при работе судна в ледовых условиях плавания, например при заводке ледовых якорей.

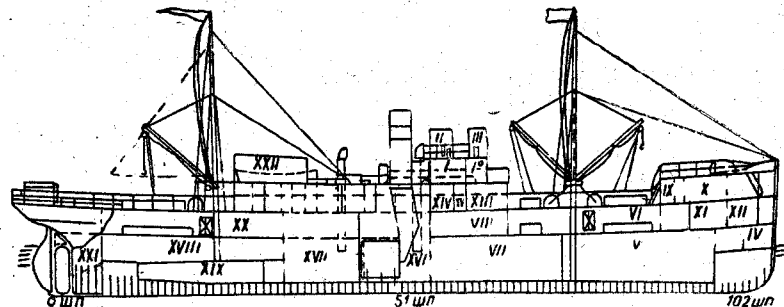


Схема продольного разреза «Ставрополя»:

I — каюта капитана; I^о — штурманская рубка; II — рулевая рубка; III — угольники на ходовом мостике; IV — форпик; V — трюм № 2; VI — твиндек № 2; VII — угольная яма; VIII — запасная угольная яма; IX — каюта боцмана; X — матросский кубрик; XI — кубрик котельной команды; XII — кубрик машинной команды; XIII — кают-компания; XIV — каюта, прилегающая к кают-компании ПБ; XV — каюта, прилегающая к кают-компании ЛБ; XVI — котельное отделение; XVII — машинное отделение; XVIII — трюм № 1; XIX — тоннель гребного вала; XX — твиндек № 1; XXI — ахтерпик; XXII — помещение судового врача и радиста, лазарет и радиорубка.

Маленькая чистенькая каюта боцмана, выкрашенная белой краской, располагалась на полубаке. Иллюминатор бросает свет на противоположную переборку, на которой в красной раме висит портрет пожилой женщины — жены боцмана. Небольшой стол и сверху полочка с графином для воды. Напротив стола высокая койка с ящиками для одежды и белья внизу, как обычно делалось на старых кораблях. В каюте две раскладные табуретки, около дверей на медном крюке бросательный конец — тонкий линь, или веревка, два фонаря «летучая мышь», и на полу в

специальном ящике несколько сваек, заостренный отрезок круглой стали, большое шило для работы с тросами и канатами. В этой каюте боцман находится во время плавания, а в случае вынужденной зимовки переходит в общее помещение — кубрик и живет с матросами. Во время похода боцману стоит только открыть дверь, и он уже на верхней палубе, откуда может слушать приказания капитана с мостика или сам отдавать распоряжения матросам, что очень удобно в морских условиях.

Боцман в своей каюте редко находился, чаще его можно было видеть на палубе и в трюмах корабля, где шла интенсивная работа, как, например, перед отплытием корабля из Петропавловска-Камчатского, когда принимался груз.

Палубная команда находилась рядом с каютой боцмана, в матросском кубрике. Вдоль переборки в кубрике стоял обеденный стол, а вокруг него скамейки. По правому и левому бортам располагались в два яруса койки, в том числе и моя.

Днем кубрик освещался иллюминаторами, через которые иногда при сильном волнении на море забрасывались брызги.

За столом во время обеда у переднего края обычно сидел матрос первого класса Якобсон. Ему около сорока пяти лет. Черты его лица, спокойные, даже несколько суровые, смягчали голубые глаза. Он был высокого роста, широкоплечий, несколько сутуловатый, с шевелюрой русых волос и небольшой русой бородой. Говорил он медленно, казалось, обдумывая каждое слово. С 1918 года Якобсон плавал в различных морях. Это был истинный моряк, о таких, как он, адмирал С. О. Макаров сказал, что они в море — дома, а на берегу — в гостях. У Якобсона была привычка курить трубку. А еще он был заядлым охотником, и часто во время вынужденной стоянки судна его можно было видеть среди льдов стережущим нерпу или пролетающих уток.

Якобсон опытный моряк и полярник, один из тех советских коммунистов-первопроходцев, которые с первых дней Великой Октябрьской социалистической революции осваивали Крайний Север.

Рядом с Якобсоном за столом сидел матрос первого класса Реуцкий. Ему тоже около сорока пяти лет. Это был исключительный специалист по такелажным работам. Казалось, не было таких замысловатых морских узлов и сплетений, которых не знал бы Реуцкий. Старый, испытанный моряк, не раз бороздивший Тихий океан, он и в Чукотское море шел не впервые. Искренний, прямолинейный в обращении с окружающими, исполнительный в работе — вот отличительные черты характера Реуцкого. Был он подвижный, всегда бодрый, разговаривал громким голосом.

Третьим по порядку за столом сидел совершенно другой по складу характера и внешнему облику моряк — судовой плотник Тальц. Это тоже опытный старый моряк, бывавший во всех концах земного шара, где только берега омываются морем. Тяжелая морская служба в юности — на парусниках, потом на паровых судах, морские штормы, суровая жизнь дореволюционного моряка — все это наложило свой отпечаток на характер и внешний облик Тальца. Он был спокойным, молчаливым и на первый взгляд угрюмым. Глубокие морщины избородили его лицо, седина преждевременно посеребрила волосы, тяжелый труд сторбил спину. Но взгляд его темно-карих глаз оставался юным, озаренным любовью к труду, к морю и далеким странствиям. Тальц не только плотник — он работал наравне с другими как матрос первого класса и знал в совершенстве морскую практику и навигацию. Мы будем видеть Тальца в походе, молчаливо выполняющего задание, терпеливого, добросовестного труженика и отзывчивого товарища.

Четвертое место за столом с правой стороны занимал я. Рядом со мной, по правую руку, сидел стажер мореход-

ного училища Токарев. В Колымский поход как матрос он шел впервые.

По другую сторону стола, напротив меня, сидел матрос первого класса Загорский — помор, с берегов Белого моря. Ему около тридцати, среднего роста, широкоплечий, коренастый, голубоглазый и всегда улыбающийся. Вместе с архангельскими и мурманскими промышленниками Загорский еще мальчиком начал ходить на зверобойные промыслы. Все свои юные годы он плавал в северных морях. На Дальнем Востоке Загорский появился как уже сложившийся, опытный моряк. В работе он отличался исполнительностью и упорством. Если заглянуть на несколько лет вперед, то можно увидеть фамилию Загорского в исторических походах на пароходе «Сибиряков» в 1932 году и на «Челюскине» в 1933 году. Это тот самый боцман с «Челюскина», который последним покинул корабль во время его гибели и затем последним ушел со льдины на самолет Водопьянова во время эвакуации лагеря Шмидта.

Несколько левее от меня, рядом с Загорским, сидит матрос первого класса Аногин, который уже двадцать лет плавает в морях между Владивостоком и Камчаткой, Беринговым морем и Чукоткой. Это был добродушный толстяк, хорошо знающий свое дело, умеющий в тяжелую минуту поддерживать товарищей веселой шуткой.

Предпоследним, у края стола, сидит матрос первого класса Полтавцев. Ему было около сорока лет. Это стройный и подвижный брюнет. Он в дальневосточных морях тоже плавает около полутора десятка лет и в Колымский поход идет не впервые. Полтавцев много читает и бывает не прочь поспорить на весьма разносторонние темы.

Посередине за столом сидит знакомый уже нам боцман Москаленко. Он обычно молчит, но, когда кто-либо особенно остро начинает шутить, боцман посмотрит на него своими пронизательными серыми глазами или бросит

короткую, но довольно выразительную реплику, чтобы остряк знал меру.

Матросский кубрик населяют не только матросы — здесь живут и другие члены экипажа: буфетчик и его помощник, камбузник, а также пекарь. Однако они за общим столом бывают редко. Два повара живут в отдельной каюте, которая находится в носовой части судна.

«Ставрополю» предстояло пройти из Владивостока до устья Колымы 3397 миль и столько же обратно — всего около 7000 миль.

В день отхода из Владивостока, 11 июля 1929 года, после второго гудка представители администрации и провожающие покинули «Ставрополь». Тотчас же была убрана широкая сходня, соединяющая борт с берегом, отданы швартовы, и машине был дан малый ход. Корабль медленно начал отходить.

Пристань была заполнена людьми. Мелькали светлые легкие платья, белые платки и шапки, которыми махали вслед уходящему кораблю. В общем шуме были слышны последние пожелания.

«Ставрополь», отойдя от пристани, поднял на мачте свои позывные флажные сигналы. На сигнальной мачте Совторгфлота взвились сигналы «Счастливого плавания».

Развернувшись на рейде бухты Золотой Рог, «Ставрополь» дал традиционный прощальный тройной гудок. В ответ бухта Золотой Рог наполнилась дружным хором гудков всех отечественных и иностранных судов, находящихся в бухте.

В Японском море

С каждым часом «Ставрополь» все дальше отходил от дальневосточных берегов, пересекая Японское море. Курс корабля был проложен в порт Хакодате, который на-

ходился на расстоянии около 430 миль от Владивостока.

Крен судна, по результатам ряда замеров, составлял около 5—7 градусов, период качки — 7—8 секунд. Встречаемые ветровые волны в Японском море, по ряду наблюдений, имели длину 30—40 метров, высоту — 1,5 метра, гребень волны был несколько деформирован. Капитан судна П. Г. Миловзоров сообщил мне, что в Японском море длина волн, по его наблюдениям, может достигать значительно большей величины. По хорошо известным в то время наблюдениям французского лейтенанта Пари, в Японском и Китайском морях, при средней глубине моря около 950 метров, длина волн, по обобщенным данным, составляла 79 метров, высота — 3,2 метра¹

Таким образом, судя по отношениям высоты волны к ее длине, наблюдения Пари были в известной мере сопоставлены с наблюдениями на «Ставрополе».

Пересекая Японское море, невольно находишься под впечатлением разыгравшихся здесь в мае 1905 года событий у мыса Цусимы. Гибель эскадры адмирала В. П. Рожественского, состоящей перед началом боя из 37 боевых кораблей и 13 транспортов, взволновала в то время все патристические слои населения России.

В. И. Ленин указывал на причины, приведшие к поражению царского правительства в русско-японской войне. «Военное могущество самодержавной России, — писал В. И. Ленин, — оказалось мишурным. Царизм оказался помехой современной, на высоте новейших требований стоящей, организации военного дела, — того самого дела, которому царизм отдавался всей душой, которым он всего более гордился, которому он приносил безмерные жертвы, не стеснясь никакой народной оппозицией»².

¹ Шокальский Ю. Океанография. Петроград, 1917, с. 260.

² Ленин В. И. Падение Порт-Артура. — Полн. собр. соч., т. 9, с. 151—159.

Трагедия при Цусиме, как нам, студентам кораблестроительного факультета, было известно, имела также непосредственное отношение к кораблестроению и эксплуатации кораблей главным образом в части их остойчивости и непотопляемости. На существующие недостатки кораблей обращали внимание адмиралы С. О. Макаров, А. Н. Крылов, И. Г. Бубнов, Д. И. Менделеев, В. П. Верховский и многие другие. Так, за два года до начала войны А. Н. Крылов писал, что предотвращение корабля от гибели заключается в «...использовании всего запаса его плавучести, определяемого объемом надводной части, что достигается выравниванием корабля, затопляя водой неповрежденные отделения»¹. На «Ставрополе» имелось двойное дно, простирающееся от переборки фортика до переборки ахтерпика. По длине судна было расположено четыре поперечные водонепроницаемые переборки, доходящие до верхней палубы. Непотопляемость «Ставрополя», как это отражалось по документам, обеспечивалась таким образом, что судно, имея генеральный груз, при заполнении водою одного из отсеков оставалось на плаву.

С выходом «Ставрополя» из Владивостока на судне наступила вахтенная жизнь. Команда несла теперь вахту по четыре часа дважды в сутки. Я тоже нес одну вахту в кочегарке и одну на палубе как матрос. Вахта в кочегарке начиналась с очистки топок. Раскаленные угли и шлак выгребались из топок на плиты кочегарки и заливались водой, отчего с паром выделялся удушливый едкий газ, плотно насыщающий кочегарное отделение. Поэтому после «заливки жара» кочегары подбегали к трубе

¹ Крылов А. Н. Исторический очерк развития теории корабля. — Судостроение и судостроение. Л., 1932, № 4—5, с. 177.

вентилятора и вдыхали свежий воздух. Но все же самым тяжелым и непроизводительным трудом было удаление с помощью эжектора еще дымящегося мусора, который нам приходилось выбрасывать лопатами из кочегарки. Эта работа требовала больших физических усилий и быстрых действий.

Во время такой изнурительной работы в кочегарке моему воображению рисовалась тогда электрифицированная силовая установка, не требующая паровых котлов. Во всяком случае мне казалось, что отопление котлов даже углем могло быть значительно усовершенствовано.

По мере приближения к японским берегам становилось теплее благодаря течению Куро-Сиво, главная, наиболее мощная струя которого проходит около восточных берегов Японии и только часть струи заходит в Японское море, называясь здесь Цусимским течением. Это течение благодаря вращению Земли придвигается к западным берегам Японии.

Спустя два дня после нашего выхода из Владивостока мы шли в тумане. Он держался до вечера и внезапно рассеялся, оставаясь позади корабля. Прямо по курсу, немного с правого борта, открылся остров Иошима с высокими зелеными берегами. Ночью моросил мелкий дождь и проходили полосы тумана.

Сегодня кочегарам было особенно тяжело, и даже всегда веселый Садкин помалкивал, а Венедиктов от усилившегося жара очень быстро выбивался из сил.

Ночью наш корабль входил в Сангарский пролив, соединяющий Японское море с Тихим океаном.

14 июля в пять часов утра «Ставрополь» встал на якорь в гавани порта Хакодате, расположенного на острове Хоккайдо в Сангарском проливе.

С палубы «Ставрополя» хорошо просматривался весь город и его окрестности. Главная часть города, расположенная на восточном берегу, была застроена каменными, преимущественно двух- и трехэтажными домами. Улицы

вымощены камнями с двухколейными трамвайными линиями.

Окраины города были живописны, много садов, где зелень переплеталась с розовыми и желтыми цветами, в садах утопали «чайные домики», красивые издала, но убогие, как мне пришлось убедиться вскоре, вблизи.

Ко времени прибытия «Ставрополя» наше представительство Совторгфлота в Хакодате уже заготовило необходимое доснаряжение корабля для полярного плавания. Утром подошли кунгасы с картофелем, луком и другими овощами, все это грузилось японскими грузчиками к нам на судно. Грузчики были одеты в кимоно из легкой материи, с какими-то белыми узорами и знаками на них. Среди работающих была одна пожилая женщина. Погрузочная работа японцами производилась быстро, уверенно и дружно.

Погружаемые овощи имели своеобразную упаковку. Так, например, яблоки, картофель и лук были не в мешках, как обычно, а в решетчатых, в настоящее время широко распространенных в других странах, небольших продолговатых ящиках, что, естественно, представляло удобство для погрузки и обеспечивало сохранность овощей при укладке одного ящика на другой.

Утром 15 июля «Ставрополь» вышел из гавани на внешний рейд и, подняв флаг — красный сигнал, начал приемку пороха с баржи, подведенной к борту судна. Порох погрузили на полубак судна, закрыв его брезентом и обтянув пеньковыми тросами.

Прибывшие еще днем проводить корабль сотрудники консульства в Хакодате во главе с консулом Киселевым дожидались в кают-компании и кубриках отхода судна и беседовали с командой.

К исходу дня боцман со старшим помощником, осмотрев все палубные и трюмные грузы, доложили капитану, что все закреплено. Немедленно начали выбирать якорь, и «Ставрополь» тихим ходом двинулся из Хакодакской

бухты в Сангарский пролив. Рядом с кораблем плыл советский катер, на который перешли теперь представители консульства, провожающие нас. Вскоре появилась большая волна, и катер начал глубоко зарываться в нее. Опять, как и во Владивостоке, раздался наш прощальный тройной гудок, и «Ставрополь» взял курс в Тихий океан.

От Хакодате до ближайшего нашего захода в Петропавловск-Камчатский мы должны были пройти около 1100 миль.

В Тихом океане

Сгустившаяся темнота все отчетливее вырисовывала луну на фоне черного неба. Множество огней, разбросанных на чернеющих контурах сопok, освещали Хакодате и берег Сангарского пролива, вдоль которого шел теперь полным ходом «Ставрополь». Дымчатые волны медленно поднимали на свою пологую вершину наш корабль и тихо, даже будто осторожно опускали его в темную котловину волн.

С наступлением рассвета я наблюдал океанские волны с палубы «Ставрополя». Длина их была около 80—100 метров, высота — около 2—3 метров и период качки — 7—8 секунд. По наблюдениям, обобщенным лейтенантом Пари, в западной части Тихого океана волны достигали длины 102 метров, высоты 3,1 метра и имели период качки 8,2 секунды.

Путь нашего корабля пролегал в открытом океане от Сангарского пролива до Петропавловска-Камчатского вдоль Курильской гряды. Открылась она на вторые сутки плавания «Ставрополя» и не терялась из вида на всем переходе от Хакодате к Камчатке и до мыса Лопатка.

Курильская гряда представлялась в виде больших и малых вулканических островов, поднимающихся над уровнем моря от 900 до 1500 метров, за исключением острова

Алаида, возвышающегося до 2300 метров, и Матута с пиком Сарычева, названного по имени русского капитана, плававшего у Курильской гряды в 1769 году.

Адмирал С. О. Макаров (тогда капитан 1-го ранга) в 1886—1889 гг. на корвете «Витязь» производил гидрологические наблюдения, проходя у Курильской гряды примерно тем же маршрутом, каким шел сейчас «Ставрополь». Глубоководные измерения показывали тогда, что у Курильской гряды преобладает сравнительно наиболее холодная вода в Тихом океане. Так, на глубине 400 метров температура воды составляла $+1 \div +2$ градуса, удельный вес воды — 1,025¹. По измерениям, произведенным 19 июля 1929 года с борта «Ставрополя», температура поверхностной воды составляла около $+10$ — $+11$ градусов.

Наше судно шло на больших глубинах Тихого океана. Вдоль всей Курильской гряды и Японских островов находится обширнейшая в мире глубоководная ложбина. Здесь дно океана от линии Курильских островов опускалось более чем на 8000 метров, а так называемая Курильская северная впадина, по данным того времени, достигала глубины 8500 метров.

«Ставрополь» шел в океане, покинув Хакодате, уже третьи сутки. В числе пассажиров, которые находились на борту «Ставрополя», были члены правительственной комиссии из Якутска, направляющиеся в Нижнеколымск, и представители Акционерного Камчатского общества и Якутторга. Всего их было 8 человек.

Днем свободная от вахты команда и пассажиры подолгу стояли на верхней палубе или выходили на полубак, любуясь просторами океана и вулканическими Курильскими сопками. Изредка на расстоянии миль от корабля над спокойной поверхностью воды вдруг появлялись фонтаны и темные гигантские туловища играющих китов.

¹ Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан. Спб., 1894, т. I, с. 263, 265.

Множество белоснежных чаек парило за кормой корабля, с криком опускаясь к самой воде за добычей.

На шестые сутки после выхода «Ставрополя» из Хакодате мы подошли к берегам Камчатки. В этой части Тихого океана заканчивалась глубоководная впадина, простирающаяся вдоль Курильских островов и частично вдоль побережья Камчатки.

Ветер свежел, разводя большую волну, когда на рассвете 21 июля показался, подобно длинному клину, мыс Лопатка — оконечность Камчатки.

Мыс Лопатка отделяет Тихий океан от Охотского моря низменным полуостровом, ширина которого от нескольких метров до 2—3 километров.

«Ставрополь», огибая Камчатский полуостров, 22 июля подошел к входу в Авачинскую губу, к Петропавловску-Камчатскому. Однако войти в бухту сразу не удалось из-за густого тумана, и «Ставрополь» лег в дрейф. К полудню туман разошелся, и перед нами открылись высокие берега, поросшие низкой камчатской березой.

Как только «Ставрополь» пришел на траверз мыса Маячного, с правого борта корабля мы увидели три высоких базальтовых столба, называемые Тремя Братьями. Это величественные кекурные камни, стоящие на береговом рифе. О них билась волна, дробясь на мелкие брызги. Несколько дальше по курсу, левее, мы увидели небольшой островок наподобие черной шапки, называемый Бабушкин Камень. Около него летало множество чаек. Мы вошли в ковш, где ошвартовались у причала для приема угля и воды.

Ко времени нашего входа в Авачинскую губу внезапно рассеялись тучи, и перед нами открылись Авачинская и Корякская сопки, наполовину покрытые снегом и ледниками. Над Авачинской сопкой покачивалось белое облачко курящегося вулкана.

В Петропавловске-Камчатском была сосредоточена вся работа по управлению, строительству и промыслам полу-

острова. Особую роль в строительстве занимало тогда Акционерное Камчатское общество (АКО), объединяющее целый ряд государственных учреждений и возглавляющее работы по добыче рыбы, пушнины и руды.

Вскоре после нашего прихода в Петропавловск-Камчатский на рейде встал «Литке» в ожидании свободного причала для погрузки угля и воды у мыса Сигнального.

На следующий день после полудня, закончив прием грузов, мы вышли из Петропавловска-Камчатского и взяли курс к Берингову проливу. Нам предстояло пройти 1280 миль.

Моросил дождь. Горизонт заволокло туманом. Волны яростно накатывались на корабль. На палубе, кроме вахты, никого теперь не было. Только судовой пекарь А. Е. Козуб с вахтенным матросом трудились на корме около животных, которых мы имели на борту. Быки и коровы стояли, широко расставив ноги и уткнув головы в корыто. Условия арктического плавания требовали тогда перевозки скота как продукта питания во время навигации и особенно на случай вынужденной зимовки.

Ночью море постепенно стало успокаиваться, и к утру качка значительно уменьшилась. На палубе начали появляться пассажиры.

Когда рассеялся туман, мы увидели восточный берег Камчатки с черными сопками, убеленными полосками снега. Высокие вершины их были покрыты быстро меняющимися по форме темно-свинцовыми тучами. Стало значительно холоднее, чем несколько дней тому назад. Во второй половине дня берег очистился от высоких облаков, и вдаль, в дымке розового тумана, показался самый большой на Камчатке Ключевской вулкан. Он поднимался над уровнем моря около 5000 метров ослепительно белой вершиной ледников, возвышающейся над дымкой тумана и облачком у курящегося кратера...

...Когда мы находились еще во Владивостоке, судовой комитет «Ставрополя» в лице его председателя кочегара Платова поручил мне заведовать судовой библиотекой, которая начала функционировать на второй день после нашего выхода из Хакодате.

Библиотека помещалась в матросском кубрике, где против входных дверей стоял шкаф с книгами. Они были подобраны с большой тщательностью при содействии местного комитета союза водников во Владивостоке. Всего было около 300 книг и брошюр, составляющих по своему содержанию четыре раздела: политический, учебный, естественных наук и художественной литературы.

Ежедневно по расписанию производилась выдача книг для команды и пассажиров. Таким образом я имел возможность общаться с широким кругом лиц.

В Петропавловске-Камчатском мне удалось запастись несколькими экземплярами местных газет, что было доведено до сведения экипажа и пассажиров.

Многие члены команды и пассажиры посетили памятники В. Берингу и защитникам города от вторжения англо-французской эскадры кораблей во время Крымской войны 1853—1856 гг.¹

В Беринговом море

«Ставрополь» шел восьмизуловым ходом, приближаясь к Берингову морю, или северной части Тихого океана. По временам из трубы корабля, когда шуровали топки, валл густой черный дым, который поднимался высоко вверх. Для моряков это было признаком хорошей погоды. И действительно, погода с каждой вахтой налаживалась, ветер все слабел, прекратились шквалы, и небо очистилось от облаков.

¹ Экспедиция англо-французов в Петропавловск. — Морской сборник, 1860, № 2, с. 470—505.

Так при тихой и ясной погоде мы плыли несколько дней у корякского берега, который впервые был нанесен на карту 200 лет назад.

28 июля показался мыс Олюторский. Угрюмые остроконечные вулканические горы без всякой растительности, местами покрытые снегом, возвышались на полуострове. С борта судна эти горы высотой до 783 метров предстали самой разнообразной и причудливой формы на фоне золотисто-розового горизонта.

Особенность расположения Берингова моря обуславливает его суровость. Оно принадлежит к северным морям с холодным, сырым и обильным туманам климатом.

По наблюдениям со «Ставрополя», температура бортовой воды составляла $+12 \div +14^{\circ}\text{C}$, удельный вес 1,024—1,025. В то время как, по наблюдениям С. О. Макарова на «Витязе», температура воды (в августе) напротив Петропавловска-Камчатского была $+11^{\circ}\text{C}$.¹ Во время нашего перехода волнения на море не было, и замеры элементов волн я не имел возможности тогда сделать.

В Беринговом море от мыса Лопатка до мыса Олюторский вода не замерзает. Между тем как Авачинская губа и другие заливы, в том числе Олюторский, замерзают. В конце ноября они покрываются льдом, который удерживается до мая месяца.

Пройдя мыс Олюторский, а затем Анадырский лиман, «Ставрополь» на восьмые сутки после выхода из Петропавловска-Камчатского достиг Берингова пролива и при ясной, но холодной погоде рано утром входил в бухту Св. Лаврентия.

Войдя в бухту, мы впервые увидели отдельно плавающие маленькие льдины самой причудливой формы — они качались на зеленой воде. В глубине бухты, недалеко от берега, было расположено чукотское селение с множеством куполообразных яранг, и среди них выделялось нес-

¹ Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан. Спб., т. 1, с. 310, 311.

колько деревянных домов. На рейде стояли пароходы «Симферополь» и «Якут», доставившие, как потом оказалось, уголь для «Литке» и продукты для культбазы и больницы в бухте Лаврентия.

Подойдя ближе к берегу, «Ставрополь» отдал якорь и вскоре был окружен чукотскими лодочками. Мы их заметили, когда они отделились от берега еще при нашем входе в бухту. Большинство чукотских лодок, метров шести длиной, имели деревянный каркас, обтянутый шкурами моржа, плотно сшитыми между собой. Только одна лодка была с подвесным мотором, остальные приводились в движение длинными веслами без уключин. В лодках сидели чукчи — мужчины и женщины разных возрастов. По-видимому, все жители селения приехали к нам на «Ставрополь».

— Етти, Етти!¹ — кричали чукчи, приветствуя нас.

Когда были спущены трапы, чукчи быстро перебрались с лодок на палубу судна и столпились у борта.

Чукчи-мужчины были одеты в камлейки с капюшонами, то есть в свободные балахоны до колен, сделанные из тонких нерпичьих кишок. У некоторых эти камлейки были сшиты из материи. Под камлейкой была надета кухлянка, изготовленная из шкуры молодого оленя, брьюки из нерпичьей кожи или из меха, на ногах короткие торбаса, сшитые также из нерпичьей кожи, с подошвами наподобие лодочки из толстой моржовой кожи. Почти каждый чукча имел при себе ружье в кожаном чехле.

Женщины-чукчанки также были одеты в камлейки из тонкой шерстяной материи. Под камлейкой на всех были комбинезоны из меха молодого оленя, на ногах торбаса до колен из нерпичьей кожи.

Для прибывших на судно гостей вскоре было устроено чаепитие. Принесли белый хлеб, галеты, масло, мясные кон-

сервы, а также несколько чайников с чаем, который чукчи, как мне пояснил К. Я. Якобсон, очень любят.

Чукчи расположились на настиле носового трюма, где долго и с аппетитом отведывали белый хлеб с маслом и консервами и запивали крепким сладким чаем.

Чукчи — искусные охотники, в чем нам пришлось убедиться при стоянке «Ставрополя» в бухте. Так, мы наблюдали следующую картину. На одной из маленьких льдин, недалеко от судна, лежало что-то продолговатой формы, темного цвета. Вдруг одна из чукотских лодок, окружающих «Ставрополь», отошла от борта и быстро начала приближаться к льдине. Последовал выстрел, и темная продолговатая масса, оказавшаяся нерпой, подскочила на льдине, заливая ее кровью. Чукчи, гребя изо всех сил короткими веслами, оказались уже у льдины и вскоре втащили нерпу в лодку.

«Ставрополь» в бухте Лаврентия должен был принять муку, завезенную им в прошлом, 1928 году при возвращении после неудавшегося плавания к острову Врангеля¹. Кроме того, требовалось пополнить запасы угля.

Сразу после обеда приступили к погрузке муки, которой занимался весь экипаж, за исключением капитана, старшего механика и доктора. Грузовые работы производились обычным дальневосточным способом — на рейде с помощью кунгасов.

Вместе с палубной и кочегарной командами я был назначен на береговую работу. На одном из первых кунгасов мы отправились на берег.

Вот он — берег Чукотки! Сколько мечтал я об этой земле, сколько воображаемых странствий совершил по этим берегам, к которым мы сейчас направляемся...

¹ В 1928 году был намечен комбинированный рейс: «Ставрополь» после доставки груза в Нижнеколымск должен был зайти на остров Врангеля, но из-за тяжелых льдов выполнить это не удалось. — А. Д.

¹ Так чукчи приветствуют прибывших.

Чукчи собрались на пологом галечном берегу у своих кожаных лодок в ожидании нашего кунгаса. И вот катер освобождает буксирный трос, и кунгас по инерции скользит к берегу. Чукчи приветливо встречают нас, помогают соорудить помост и закрепить кунгас, к борту которого швартуется другой кунгас. Вскоре начинается погрузка муки с берега на кунгас.

Кочегар Садкин и матрос Полтавцев стоят на подаче мешков: они наваливают большие мешки с мукой на спины «грузчикам». Взвалили очередной мешок и мне. Согнувшись в три погибели от неправильной ухватки, я несу первый мешок, балансируя по качающимся сходням, перекинутым с берега на кунгас. Кочегар Костенко, бывший одесский грузчик, кричит мне:

— А ты бери мешок выше, на спину, немного поперек, и прижимай его к спине, тогда будет легче!

Второй мешок мне действительно было легче нести, третий еще легче, а после двух часов разгрузки я уже почти усвоил работу грузчика и не отставал от других.

Итак, мне представилась возможность непосредственно на своей спине испытать «перегрузку», которая была обычной на Дальнем Востоке в те годы.

В один из перерывов в работе, когда кунгас ушел к судну разгружаться, я поднялся высоко на сопку и остановился, пораженный: полярные незабудки, голубые, как само небо, устилали «безжизненную», в моем представлении, тундру. Так неожиданно в ярком цветении открылась передо мной суровая Чукотка.

По мнению большинства моряков, ранее бывавших в колымских рейсах, «Ставрополь» предстояло трудное плавание. Свидетельством тому служило большое скопление льда в бухте Лаврентия. Это был верный признак, как пояснил боцман И. Д. Москаленко, что в Чукотском море тяжелые льды.

Под утро 31 июля выбрали якорь, и «Ставрополь» начал продвигаться к выходу из бухты, где встретил «Литке». Ледорез шел из Петропавловска-Камчатского, чтобы пополнить свои запасы углем перед походом на остров Врангеля.

«Ставрополь», выйдя из бухты в залив Лаврентия, лег на курс к мысу Дежнева.

С наступлением утра во всей своей суровой красоте открылся Берингов пролив, разделяющий два материка — Азию и Америку и соединяющий два океана — Северный Ледовитый и Тихий.

В 1648 году отважный землепроходец Семен Дежнев первый обогнул на одномачтовом боте Чукотский полуостров, и в честь его оконечность Азии была названа мысом Дежнева. Высокий скалистый берег мыса был виден сегодня отчетливо. Его обнаженные скалы со снегом в расщелинах и с изрезанными зубцами громоздились над водой.

Наименьшая ширина пролива между мысом Дежнева и Американским берегом составляет 48 миль, средняя глубина его 50 метров. В самой узкой части пролива расположена группа скалистых островов Диомиды. Здесь проходит граница между СССР и США.

Около 10 часов утра на горизонте показалась белая полоска льдов, навстречу которым шло наше судно. Вскоре белая полоска превратилась в отдельно плавающие льдины, и затем «Ставрополь» вошел в разреженный лед.

Первая льдина проходила в нескольких метрах от борта судна. Поражал контраст зеленой воды и бирюзово-синей льдины, размер которой в поперечнике был 5—7 метров.

Вскоре «Ставрополь» вошел в разреженный мелкобитый лед. Среди льдин, как мне объяснил К. Я. Якобсон, попадались многолетние тяжелые льды. Шли мы теперь средним и временами малым ходом, лавируя между большими льдинами и форсируя мелкие льдины.

Нас встречало ясное полярное утро. Обычно холодный воздух Северного Ледовитого океана и сравнительно теплый воздух Берингова пролива закрывают белой пеленой скалы, а шквалистые тучи нависают над самым мысом Дежнева. Но нам посчастливилось: когда мы проходили Берингов пролив, он был совершенно свободен от тумана, лишь в синем небе медленно плыли перистые облака, окрашенные полярным солнцем в нежный розовый цвет.

«Ставрополь» завершил первый этап перехода по чистой воде из Владивостока до Берингова пролива общей протяженностью около 3000 миль.

ГЛАВА II

ВО ЛЬДАХ ВОСТОЧНЫХ МОРЕЙ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

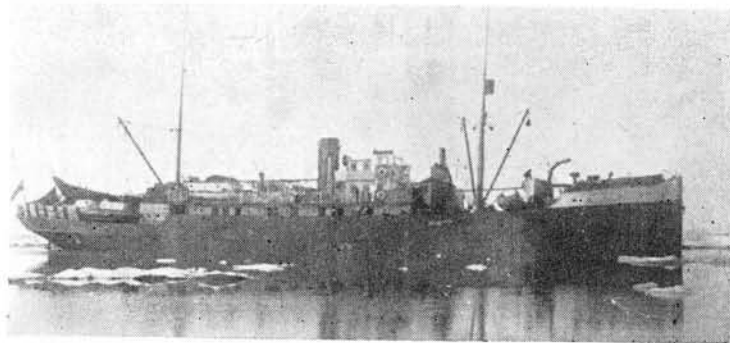
Селение Уэлен

От мыса Дежнева берег, имеющий небольшое искривление, поворачивает на северо-запад, образуя, с постепенным понижением, горные скаты, покрытые мхом.

Мы проходим Берингов пролив, где перед границей с Чукотским морем, на северной стороне низменной части берега, расположено чукотское селение Уэлен. Это самое большое из встретившихся нам селений на чукотском побережье.

Когда «Ставрополь» подошел близко к берегу и стал на якорь, была спущена шлюпка. Капитан П. Г. Милловзоров с пассажирами — представителями Якутторга, доктором и четырьмя гребцами, в числе которых довелось быть и мне, отправились на берег. Целью поездки было выяснение ледовой обстановки у чукчей, которые охотились недалеко от этих мест.

Мы быстро приближались к берегу. Хорошо было вид-



Пароход «Ставрополь» во льдах Чукотского моря.



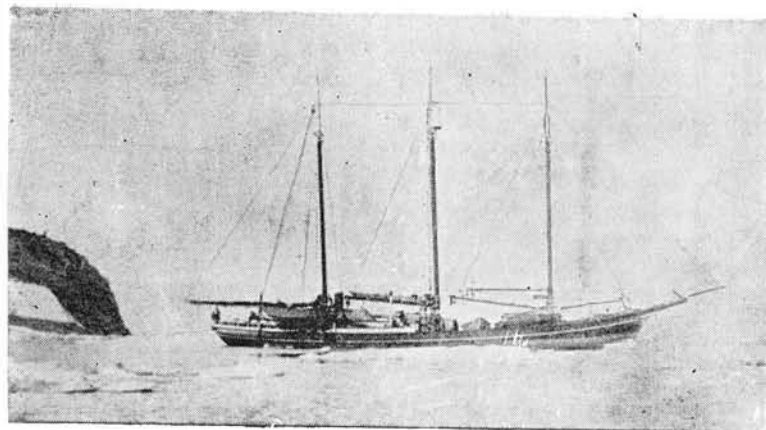
Капитан «Ставрополя» П. Г. Милловзоров (1876—1940).



Характерная ледовая обстановка в Чукотском море. Фотография П. Г. Миловзорова.

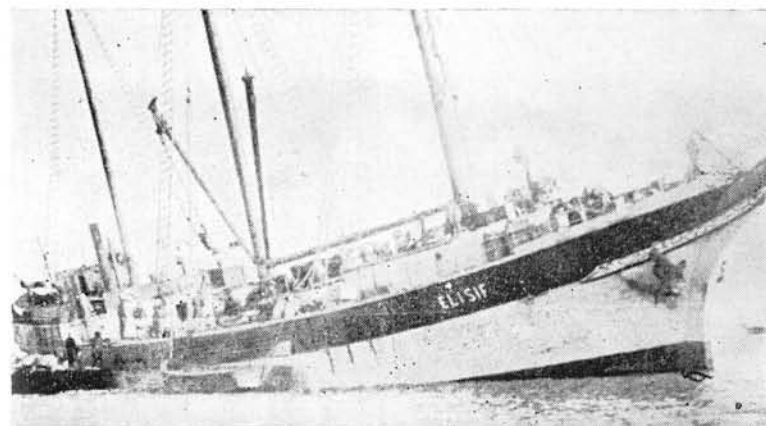


Пароход «Колыма».



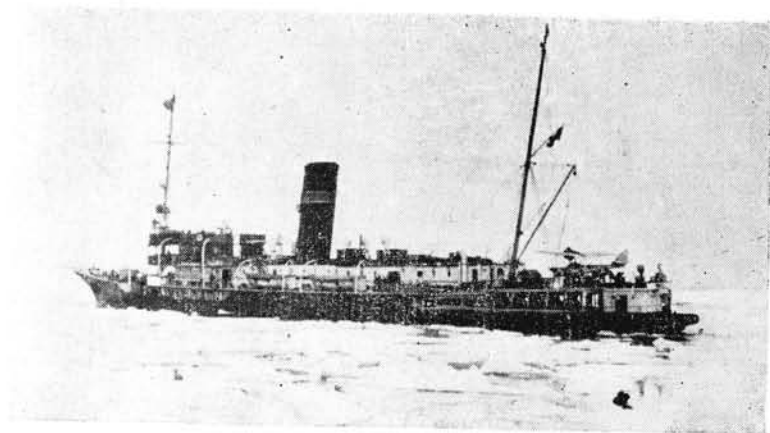
Шхуна «Нанук».

Шхуна «Элизиф», раздавленная льдами.

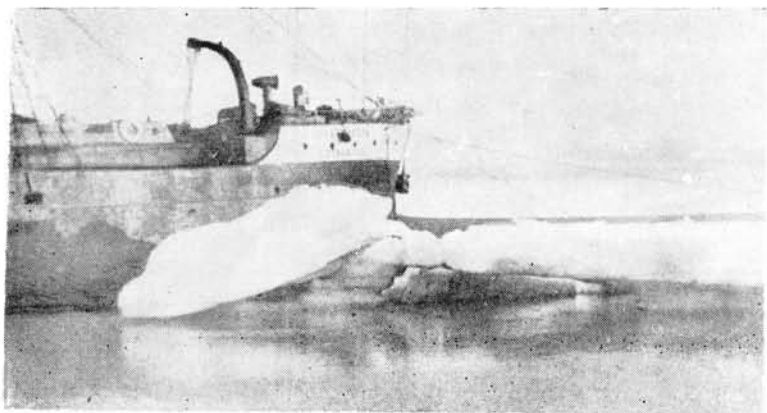




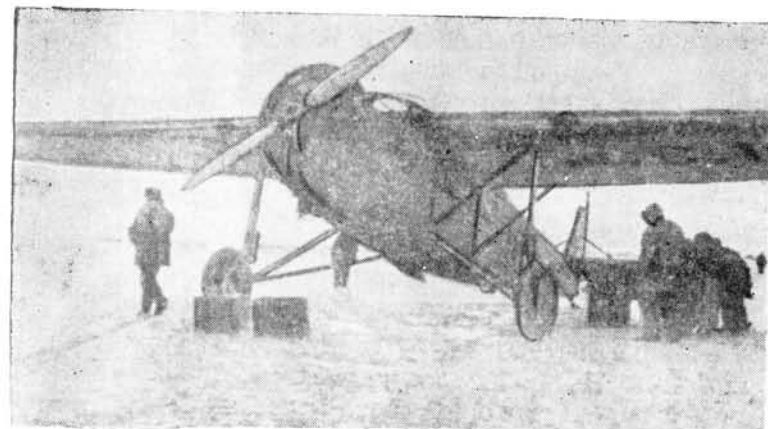
Мыс Северный, окруженный льдами.



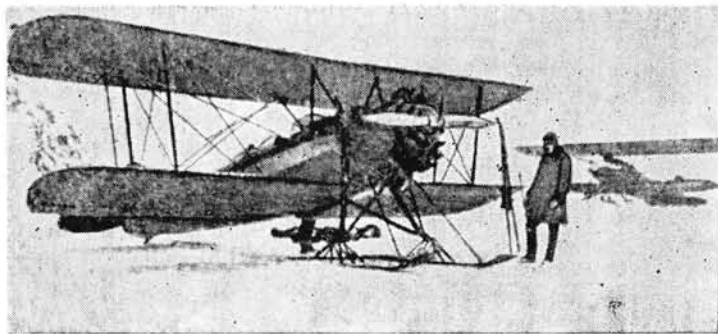
Ледорез «Литке».



«Ставрополь» на ледовом якорю.



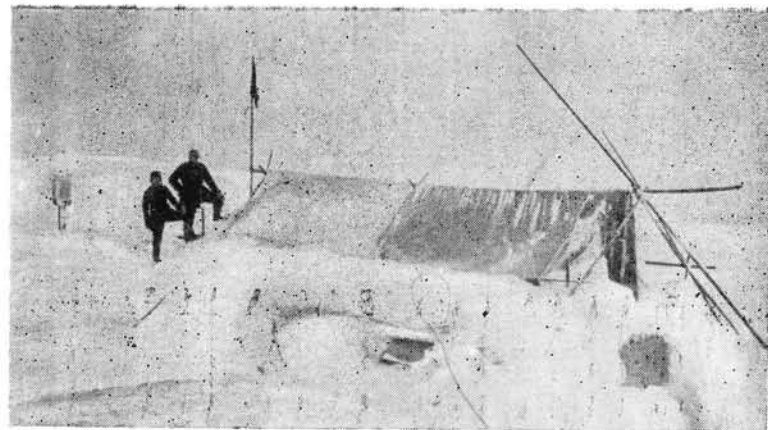
Самолет Эйельсона на колесах.



Самолет Кроссона на лыжах.



Фритъоф Нансен (1861—1930).



Палатка-лаборатория для испытания механических свойств льда на зимовке.



Испытание механических свойств льда на сжатие. У прибора А. И. Дубравин.



Изготовление образцов льда непосредственно из ледяного массива.

но все чукотское селение, лежащее у моря. Среди чукотских коричневых куполообразных яранг возвышалось несколько деревянных домиков, а также металлических, из рифленого оцинкованного железа, с такой же металлической крышей.

Из многих яранг, расположенных ближе к берегу, бежали нам навстречу взрослые, подростки, а также маленькие дети.

Когда шлюпка подошла к берегу и плавно поднялась на гальку между двух льдин, осевших на мель у самой береговой черты, чукчи, стоявшие здесь, ловко подхватили шлюпку и вытащили на берег.

Слышались громкие радостные приветствия из толпы чукчей, которые в этом году встречали первыми нас — гостей с Большой земли.

Капитан П. Г. Миловзоров был встречен председателем РИКа товарищем Пономаревым, с которым и направился в окружении чукчей в помещение Совета.

Чукотские яранги тянулись вдоль берега на значительное расстояние. Мы с большим любопытством осматривали эти своеобразные жилища чукчей. Шаровидная, обтекаемая форма их, как мне казалось, была продиктована постоянной борьбой с сильными ветрами на открытых местах побережья. Каркас яранги составляли жерди из твердой породы дерева, привозимого с берегов Анадыря. Обтянут он был моржовыми шкурами, сшитыми между собой. Вход в ярангу завешен был также шкурами, и, когда полы этих «дверей» открывались, яранга освещалась дневным светом.

Мы зашли в одну из яранг, внутренность которой представляла почти круг. Пола у входа не было, и эта часть помещения предназначалась для собак и хранения снаряжения. Жилым помещением служила находящаяся под куполом яранги прямоугольная «комната» площадью около 6—12 квадратных метров и высотой около 2 метров. Пол здесь возвышался над землей на полметра. Он был

застлан жердями, обтянутыми моржовой шкурой. Точно также обтянуты были стены и потолок. Помимо моржовой шкуры эти же стены с наружной стороны покрывали толстые олени шкуры. Вход в ярангу тоже прикрывала тяжёлая занавесь из оленьих шкур.

Во многих местах по побережью встречались врытые в землю мамонтовые клыки желтовато-белого цвета длиной до пяти метров. Тут же были вкопаны деревянные балки. Чукчи их использовали в качестве жердей, между которыми натягивалась проволока для сушки шкур и укладки лодок на зиму, чтобы предохранить их от собак, которые во время голодовок сдирали кожаную обшивку с лодок.

Из мамонтовой кости чукчи делали разные художественные вещи; в чем мы убедились сами, когда наши юные проводники привели нас к одному из деревянных домиков. В небольшой комнате за низкими столами на табуретках сидели двое чукчей-резчиков по кости. Они нам показали изделия из мамонтовой кости, из клыков моржей и различных полярных зверей, а на одном большом моржовом клыке был вырезан эпизод охоты на нерпу.

После осмотра резных работ проводники провели нас на факторию. Продавец чукча, хорошо говоривший по-русски, рассказал нам, что пополнение запасов фактории производится ежегодно специальным рейсом одного судна из Владивостока. В этом году ожидался пароход «Якут», который мы видели в бухте Лаврентия. Несмотря на то что пароход еще не пришел, на фактории мы видели в изобилии различные мучные продукты, а также чай, сахар, табак и охотничье снаряжение.

Чукчи, состоящие в артели, пользовались кредитом, когда не было зверя и они не могли платить за товары.

Зверобойный промысел являлся основным средством существования чукчей, населяющих побережье. В то время как чукчи, живущие в тундре, занимались оленеводством. Благодаря такому разделению труда береговые чукчи добывали шкуры, жир, мясо морзверя, между тем как

чукчи-оленьеводы располагали мясом и шкурами оленей. Поэтому взаимный обмен через кооперативы-фактории дополнял снабжение прибрежных и тундровых чукчей всем необходимым.

Наше знакомство с жителями Уэлена, к сожалению, должно было прерваться. Мы поспешили к берегу, спустили шлюпку. Последние приветствия, и П. Г. Миловзоров дал команду грести. Шлюпка развернулась под взмахами весел и стала удаляться от берега.

До устья реки Колымы «Ставрополь» оставалось около 700 миль.

В вековых льдах Чукотского моря

Наше плавание в Чукотском море началось в тяжелых льдах. Пройдя от селения Уэлен вдоль береговой черты и встречая на своем пути отдельно плавающие льдины, мы во второй половине дня увидели на горизонте светлый ледяной отблеск на небе — признак льда и вскоре заметили по курсу лед, простирающийся до самого берега. Через некоторое время «Ставрополь» уже вошел в многолетний торосистый лед. По левому борту судна, параллельно берегу, была гряда неподвижных льдов, сидящих на мели и представляющих собой, как мне объяснял П. Г. Миловзоров, кромку берегового припая. За кромкой, до самой береговой черты, простирался невзломанный лед. По правому борту отдельно плавающие большие льдины и неподвижный лед берегового припая образовывали как бы канал. Это давало возможность нашему кораблю двигаться.

Видимость была отличная. Температура наружного воздуха составляла $+6^{\circ}$, температура поверхностной воды в среднем $+2,5^{\circ}$, давление барометра 759,6 мм ртутного столба¹.

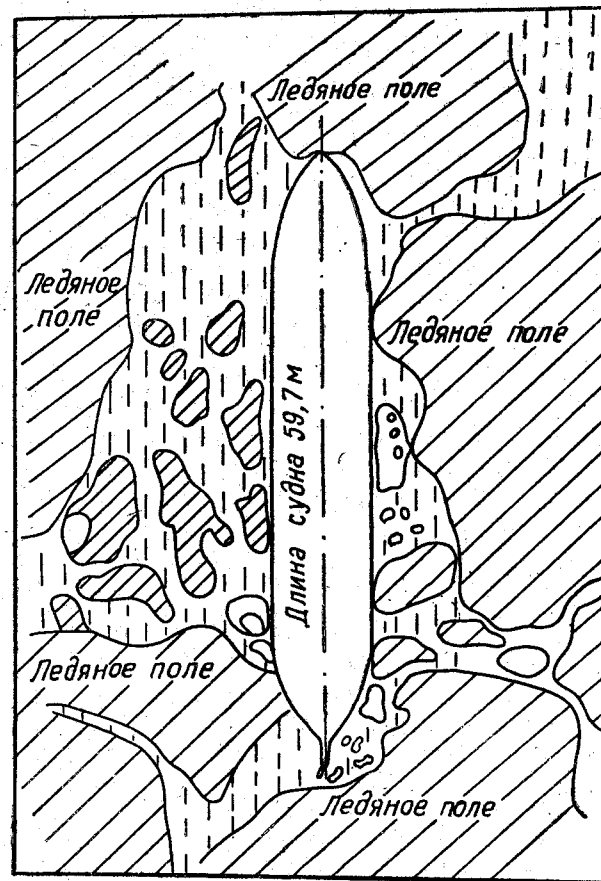
¹ Здесь и далее температура указана в градусах по Цельсию.— А. Д.

Ледовое плавание в Чукотском море, между Беринговым проливом и устьем реки Колымы, представляло большое искусство при сравнительно слабых в то время по прочности и мощности главных механизмов судов. Суда не были рассчитаны на сжатие и значительные удары льдов. Но главное — не были обеспечены ледоколами. К тому же суда не обслуживались систематической ледовой разведкой и радиостанциями из-за отсутствия их в то время на побережье. Таким образом, арктические рейсы в устье реки Колымы были автономными.

Обычно плавание судов в этом районе происходило в сплоченных или разреженных торосистых льдах, где судно постоянно должно было маневрировать, чтобы не столкнуться с тяжелыми льдами и не получить повреждений. Зачастую судно останавливалось в ожидании перегруппировки льдов. Последние были сплочены под действием ветров и течений или являлись совершенно не вскрытыми на значительной части моря. Чтобы не подвергать судно нажиму льдов, продвижение его осуществлялось под прикрытием льдин, осевших на мель, так называемых стамух. Они обычно тянутся здесь на большом протяжении вдоль берега и могут принимать на себя со стороны моря напоры льда.

Поскольку судну приходилось приближаться к берегу и идти по малым глубинам, то впереди него для безопасности обычно шла шлюпка с промерами глубин ручным лотом. Так было и в нашем плавании. Под командой 3-го помощника капитана Ф. К. Снежко делались промеры глубин около мыса Дженретлен. Позади шлюпки шел «Ставрополь» и также постоянно делал промеры, набрасывая ручной лот.

Во всех случаях, связанных с обеспечением плавания судна, а именно: судовой промер на шлюпке среди льдов, заводка якорей при съемке с мели, — обычно активно участвовал штурман Ф. К. Снежко, самый молодой из помощников капитана. Это был блондин, сред-



«Ставрополь» в сжатых ледяных полях у мыса Северного (схематический чертёж).

него роста, очень подвижный. В обращении с палубной командой Ф. К. Снежко был корректен, его приказания отличались краткостью, держал он себя очень просто и в то же время с достоинством помощника знаменитого полярного капитана П. Г. Миловзорова.

В качестве матроса-гребца мне доводилось быть на шлюпке под руководством Ф. К. Снежко. Ситуации среди льдов складывались иногда довольно сложные, и во всех случаях помощник капитана умело ориентировался и всегда был спокоен.

Нередко судно вынуждено было выходить за кромку нескрытого берегового припая. И тогда в случае нажима льда, будучи прижато к нему или обжато между больших льдин, судно могло быть раздавленным или получить серьезные повреждения. В таких наиболее сложных ситуациях сам капитан П. Г. Миловзоров вел «Ставрополь» осторожно, при работе машины самым малым ходом.

Так было в один из описываемых мною дней. Дул слабый ветер с берега. Каких-либо признаков возможного напора льда со стороны моря не наблюдалось. Но вскоре канал, образованный припаем и плавучим льдом, начал сужаться. Стало ясно, что дальнейшее продвижение судна невозможно. Было решено ошвартоваться у одной из больших стамух припая и выждать появления разводий. Отработав задним ходом, «Ставрополь» подошел к стамухе, затем были заведены на льдину ледовые якоря.

Эти якоря лежали на палубе полубака и представляли собою огромные железные крюки весом около 80—90 килограммов. Заводка ледовых якорей выполнялась следующим образом. Сначала с полубака спустили на лед шторм-трап, по которому матросы сошли на лед. Они во льду пробили пешнями две лунки. В эти лунки заложили крюки ледовых якорей, спущенных на тросе с полубака. Затем тросы были натянуты — набиты. Судно, прижатое к кромке льда, удерживалось таким образом около него. Потом на лед спустили сходню. Было разрешено сойти.

В этот ясный полярный день, когда солнце не сходило с неба, поражала ослепительная белизна льдов. Они простирались в глубь моря насколько достигал взор. Далеко от берега остроконечные и плоские торосы самой разнообразной формы иногда будто бы колебались или плыли в небольших озерках воды. Зачастую они раздваивались, высоко поднимались вверх и затем опять опускались, изменяя свою форму. Все это происходило благодаря явлению миража и рефракции.

Льдина, на которой мы находились, представляла нагромождение глыб льда прямоугольной и округлой формы, разных размеров, образованных здесь напорами льда.

Во время нашей стоянки П. Г. Миловзоров несколько раз поднимался в марсовую бочку на фок-мачте, откуда вел осмотр перегруппировки льдов. Обстановка улучшилась. К полудню было дано приказание начать дальнейшее продвижение.

Сложность плавания в тяжелых льдах Чукотского моря состояла в правильном выборе основной артерии разводий льда, пользуясь ею и мелкими разводьями, приходилось все время обходить льдины или корпусом судна раздвигать их. Форсировать же и ломать льды, прокладывая себе прямой путь, было бесцельно и опасно.

Распределение людей во время ведения корабля во льдах отличалось от обычного плавания. В бочке на фок-мачте находился капитан, он выбирал разводья и давал указания вахтенному помощнику, который был на ходовом мостике перед рулевой рубкой. Вахтенный помощник, в свою очередь, давал указания рулевому, между какими льдинами идти, и в то же время распоряжался регулированием скорости хода корабля с помощью машинного телеграфа.

После нескольких часов работы в сплоченных льдах мы вышли на свободную воду большой прогалины, где плавали небольшие глыбы льда. Затем прогалина совершенно

очистилась, и «Ставрополь», прибавляя ход, пошел в полынь к разреженным льдам, видимым на горизонте.

Находясь во время вахты в машинном отделении, я вел наблюдение за маневрированием главной машины, которое обуславливалось ледовой обстановкой. Наблюдения состояли в том, что я записывал по времени распоряжения с ходового мостика по машинному телеграфу, регистрировал перемены ходов, обороты и направление движения главной машины — «вперед», «назад», а также «стоп». Такие наблюдения, как мне казалось, могли представлять некоторый интерес при выборе типа главных механизмов для судов ледового плавания. Кроме того, они могли характеризовать условия эксплуатации судна во льдах.

Во время маневрирования во льдах вахтенный механик не выпускал из рук рукоятки переводной машинки «Броуна», то есть механизма, предназначенного для реверса машины и изменяющего направление вращения гребного вала.

Справа от рукоятки машины «Броуна» находился штурвал главного парового вентиля, который поворачивался вахтенным механиком в ту или другую сторону, в зависимости от того, требовалось прибавить или уменьшить ход.

В машинном отделении вместе с мягким шумом движущихся частей машины во время работы судна во льдах ощущался характерный звук от сотрясения корабля. Льдины проходили по борту, ударялись своими краями об обшивку судна, и тогда слышался стальной звук, подобно глухому выстрелу. Корпус корабля при этом вздрагивал. Равномерно работающая машина вдруг начинала снижать обороты, когда во льду увязал винт, и затем опять работала равномерно, с глухим мягким стуком или останавливалась при застревании судна и винта во льдах. Несколько секунд иногда бывало совершенно тихо в машинном отделении. Это свидетельствовало о том, что судно шло по прогалине чистой воды. Иногда вдруг ощущался

удар о перемышку льда. В таких случаях на скользких плитах машины было трудно стоять, не держась за поручни.

4 августа «Ставрополь» подошел к сплошной массе сплоченного льда, где опять ошвартовался примерно в восьми милях на восток от мыса Северного.

5 августа, когда «Ставрополь» стоял у мыса Северного, с появлением восточного ветра началась подвижка льда. Льдины наваливались на судно, зачастую якорный канат зажимало льдом. П. Г. Миловзоров отдал распоряжение сняться с якоря, чтобы выбрать более удобное место для стоянки.

Самым малым ходом «Ставрополь» пошел по направлению к берегу, где было значительно меньше льда. Здесь предполагали встать на якорь. Промеры глубин лотом давали полную гарантию для дальнейшего сближения с берегом. Вдруг «Ставрополь» остановился, коснувшись носом и бортом грунта. Немедленно спустили шлюпку и произвели обмер глубин у борта.

С посадкой на грунт завели ледовый якорь на льдину, стоявшую на мели, по корме судна. Начали работать задним ходом и переменными ходами главной машины. Когда убедились, что судно не сходит с мели, начали откачивать соленую воду из балластной цистерны. Наконец через 1 час 30 минут после посадки снялись с мели...

Для выяснения ледовой обстановки в районе мыса Северного П. Г. Миловзоров отправил на берег второго помощника капитана Н. М. Миронова. Ему поручалось дойти до берега на шлюпке, а затем пешком до мыса Северного, с вершины которого и осмотреть ледовый покров.

Вернувшись к вечеру, Н. М. Миронов сообщил, что с вершины мыса, насколько можно судить по обзору с помощью бинокля, весь видимый горизонт покрыт густым сплоченным льдом. Таким образом, дальнейшее наше продвижение задерживалось...

У мыса Северного

Лишь 9 августа с утра начали расходиться льды, освобождая подходы к мысу Северному. С наступлением вечера около «Ставрополя» появились большие разводья. И ночью мы начали осторожно продвигаться к мысу, обходя огромные торосистые льдины. Но избежать ударов все-таки не удалось, и зачастую раздавался стальной протяжный звук, когда корпус корабля наваливался на лед.

С наступлением утра 10 августа «Ставрополь» почти вплотную огибал мыс Северный. Он продвигался в прогалине воды, между отвесным скалистым мысом и кромкой отжатого льда. Впереди шла шлюпка с промерами глубин ручным лотом.

Наконец «Ставрополь» вошел в широкую полынью.

У мыса Северного в плесе чистой воды между льдами стояли две шхуны — «Нанук», на мачте которой развевался флаг США, и «Элизиф», с флагами США и Норвегии. Обе шхуны пришли из Сиэтля. Они принадлежали концессионеру О. Свенсону и были законтрактованы советской внешнеторговой организацией «Амторг» для частичного доснабжения населения по течению реки Колымы. В качестве обменных товаров служила ценная пушнина, вывозимая в США.

Как вскоре выяснилось, шхуна «Элизиф» подошла к мысу Северному еще в прошлом году и, зажата льдами, здесь зимовала.

Сегодня, когда мы подошли к месту стоянки шхуны «Элизиф», она впервые освободилась от ледяных оков.

Шхуна «Нанук» вышла из Сиэтля в навигацию этого года. Пользуясь благоприятной ледовой обстановкой и имея к тому же небольшую осадку, шхуна «Нанук» прибыла к мысу Северному несколько раньше «Ставрополя». «Элизиф» и «Нанук» готовились к дальнейшему походу, в то время как наш корабль становился на якорь у мыса Северного.

«Ставрополь» подошел довольно близко к берегу, имея назначение доставить на факторию мыса Северного некоторые грузы. Были спущены на воду среди льдов катер и кунгас, после чего команда «Ставрополя» приступила к частичной разгрузке кормового трюма.

Вскоре загруженные катер и кунгас направились к селению Рыркайпий, расположенному на перешейке, вытянутом от берега к мысу Северному. Здесь нас приветливо встретили чукчи и заведующий факторией Д. Н. Мирошниченко, которого знали мои товарищи на «Ставрополе»: он зимовал здесь уже два года и готовился к третьей зимовке.

Среди чукчей многие хорошо знали русский язык. Они обучались в школе в бухте Лаврентия.

После обоюдного обмена приветствиями началась разгрузка катера и кунгаса. Очень охотно и энергично нам помогали чукчи, поэтому разгрузка прошла быстро. И вскоре мы отправились за очередной партией груза.

В это время на горизонте, среди льдов, показался черный силуэт корабля.

— «Колыма»! — услышали мы радостные крики с палубы «Ставрополя», когда катер и кунгас подходили к его борту.

Как было известно, «Колыма» имела назначение достигнуть устья реки Лены и повторить таким образом «Ленский рейс», который был осуществлен в 1927 году на «Колыме» П. Г. Миловзоровым. Но на этот раз, не дойдя до устья Лены из-за тяжелых льдов, «Колыма» на обратном пути зазимовала у мыса Шалаурова. Только теперь, с вскрытием льда, она возвращалась во Владивосток, простояв во льдах 11 месяцев.

Во время работ по разгрузке судна мы все следили, как «Колыма», пробиваясь среди льдов, приближалась к мысу Северному.

На «Ставрополе» с нетерпением ждали встречи с «Колымой». Нам хотелось узнать, все ли там живы, как про-

ходила у них зимовка, передать им вести с Большой земли и узнать, что ждет нас впереди.

Погода стояла ясная. Дул легкий восточный ветер. Небо было голубое, и льды казались ярко-белыми.

Вечером, когда мы возвращались с берега, отправив последнюю партию груза, «Колыма» уже подходила к «Ставрополю». Последние льды мешали ей соединиться с нами. Но вот «Колыма» все ближе и ближе, уже видны хорошо знакомые лица. Наконец корабли швартуются борт к борту.

Наступает радостная долгожданная встреча. Кто прыгает через борт на «Колыму», кто с «Колымы» на «Ставрополь».

— Все живы? — спрашивает боцман И. Д. Москаленко моряков с «Колымы».

— Одно похоронили, — отвечают сразу несколько голосов.

На мгновение наступает молчание, и радость встречи омрачается.

Вскоре, однако, восстанавливается общий радостный разговор. Вместе с объятиями моряки с «Колымы» засыпают нас вопросами о доме, о своих близких, которых не видели и с которыми не имели связи уже год...

Во время стоянки судов со «Ставрополя» на «Колыму» перегрузили 60 тонн угля. Часть этого угля была взята специально для «Колымы» в Петропавловске-Камчатском, а часть выдана из запасов «Ставрополя».

«Колыма» представляла для меня прежде всего большой исторический интерес. Это судно первым совершило поход из Владивостока на Колыму в 1911 году и позже ряд полярных рейсов в тяжелых ледовых условиях, в том числе первый рейс в 1927 году в устье Лены. Поэтому конструкция корпуса и опыт эксплуатации меня очень интересовали. Правда, из бесед с капитаном П. Г. Миловзоровым я имел возможность ознакомиться с походами и условиями плавания на «Колыме» под его командованием,

но все же интересно было осмотреть судно самому. И эта возможность теперь мне представилась.

«Колыма» по своей конструкции во многом походила на «Ставрополь». Водоизмещение этого судна было около 2000 тонн. Длина его составляла 62 метра, ширина 10 метров, высота борта 7,5 метра, осадка при полном грузе 4,8 метра. В качестве главных судовых механизмов на «Колыме» была паровая машина мощностью 800 индикаторных лошадиных сил. Два огнетрубных котла обеспечивали работу машины, которая на чистой воде могла развивать скорость до 10,5 узла.

На «Колыме» были два грузовых трюма. Набор корпуса был сделан по поперечной системе. Примерно посередине пролета между днищем и твиндечной палубой располагался бортовой стрингер. Наружная обшивка корпуса на уровне ледового пояса составляла 12 миллиметров, в носовой части — 13 миллиметров.

«Колыма» имела четыре водонепроницаемые переборки. Непотопляемость судна обеспечивалась при затоплении одного из отсеков...

Как только была закончена перегрузка угля, мы, после трогательного расставания, взяли курс к устью Колымы, а «Колыма» направилась на восток, к Берингову проливу. Когда суда уже разошлись, прозвучали прощальные тройные гудки. Хотя расстояние между судами все больше и больше увеличивалось, люди еще долго стояли у бортов и смотрели на теряющиеся во льдах силуэты судов.

На переходе к Чаунской губе. Гибель шхуны «Элизиф»

За несколько часов до отхода «Ставрополя» стоявшие у мыса Северного шхуны «Нанук» и «Элизиф» пошли на запад. Теперь они совершенно скрылись из виду.

Впереди по курсу «Ставрополя» были видны темные прибрежные сопки на фоне свинцово-черных туч и море, покрытое сплошным талым снегом.

Нос «Ставрополя» при работе машины на средних и полных ходах врезался в льдины метровой толщины и раскалывал их. Льдины были ослаблены таянием обильных снегов. Они свободно раздвигались, давая проход судну.

Ночью лед начал редеть, но около полудня небо заволкло тучами, пошел дождь, а затем мокрый, липкий снег. Движение судна стало задерживаться. В такую погоду можно зайти в разводье и попасть в неблагоприятные ледовые условия, особенно в тяжелых льдах. Поэтому, найдя в просвете метели большую льдину, «Ставрополь» ошвартовался у нее в ожидании улучшения погоды.

На следующий день с утра погода улучшилась. Судно начало медленно продвигаться, входя в ледяные поля и торосы, раздвигая их корпусом. 12 августа. День начался пасмурной погодой. Льды становились особо тяжелыми.

В 14 часов 20 минут вдруг получили радиogramму, что шхуна «Элизиф» раздавлена льдами у мыса Биллингса, где она выбросилась на мель и ждет помощи¹. Радиogramма была передана нам с ледореза «Ф. Литке», который, в свою очередь, получил радиogramму со шхуны «Нанук», имевшей прямую связь со шхуной «Элизиф».

Мы все на «Ставрополе» были поражены полученным известием. Только два дня назад «Элизиф» совершенно невредимой стояла у мыса Северного.

Используя небольшое разводье, «Ставрополь» начал продвигаться к месту катастрофы. В сплоченных льдах приходилось вновь прибегать к так называемому способу протаскивания, когда на лед заводили ледовые якоря, а ходовые концы тросов протягивали через клюз на брашпиль судна.

Нос судна, медленно раздвигая льды, проталкивался в расщелинах, которые сразу же сжимались за кормой.

Поэтому приходилось отталкивать льды бамбуковыми шестами, соблюдать большую осторожность, чтобы не повредить гребной винт.

Так в борьбе со льдами продвигались до позднего вечера, иногда останавливаясь, чтобы дать отдых людям, работающим на льду по заводке тросов и якорей.

Ночью льды начали редеть, и «Ставрополь» пробивался без помощи волока. Появились плесы чистой воды. К утру 13 августа по курсу следования судна была чистая вода с отдельно плавающими льдами.

«Ставрополь», пользуясь хорошей видимостью, шел теперь, обходя льдины, полным ходом к мысу Биллингса, где находилась шхуна «Элизиф».

13 августа в 4 часа 30 минут «Ставрополь» подошел к месту катастрофы и встал на якорь.

Было холодное полярное утро. Вода стояла зеркальная. С левого борта от нас, на расстоянии двухсот метров, шхуна «Элизиф» лежала на мели с креном до 30°.

Шлюпка со старшим помощником капитана Г. М. Алексеевым и четырьмя гребцами отошла от борта «Ставрополя» и направилась к разбитой шхуне. Вскоре мы пришвартовались к ней.

Обойдя шхуну, мы подходим к наклонному борту, около которого стоял спасательный катер. На нем почти весь экипаж шхуны. Два или три человека находятся около разбитых трюмов. Рядом со шхуной плавает на воде много различных грузов: здесь и бочки с керосином, и ящики, и другие грузы, сброшенные с палубы.

Норвежская команда была убита горем. Даже наш приход и сочувственные расспросы о состоянии здоровья членов экипажа не могли их вывести из угнетенного состояния. Они сидели в своем катере, сиротливо прижавшись друг к другу, с поднятыми воротниками бушлатов. Те, что были на палубе, жестикулируя и вставляя русские слова в норвежскую речь, пытались рассказать нам, как погибла шхуна.

¹ Рейсовое донесение старшего помощника капитана «Ставрополя» Г. М. Алексеева.

Насколько можно было понять, катастрофа произошла 12 августа утром. В тумане шхуна шла по чистой воде, только изредка попадались небольшие льдины. В нескольких милях впереди продвигалась шхуна «Нанук», которую из-за тумана иногда не было видно.

Желая догнать «Нанук», капитан «Элизифа» приказал с малого перейти на средний ход. Так шхуна шла до мыса Биллингса. Вдруг в тумане, прямо по курсу, показалась белая масса огромного тороса. Чтобы избежать столкновений со льдиной, дали задний ход, но было уже поздно. Шхуна врезалась правым бортом в льдину ниже уровня воды на 2 метра. Послышался треск ломающейся обшивки и шпангоутов, и шхуна сразу накренилась. Дали полный ход, чтобы выбраться на берег. Немедленно стали готовить спасательный катер и сообщили по радио о катастрофе. Шхуна коснулась дна на небольшой глубине вблизи берега и затем легла на левый борт.

Наша шлюпка вместе с капитаном «Элизифа» вернулась на «Ставрополь». Капитан «Элизифа» лично обратился с просьбой к капитану П. Г. Миловзорову помочь норвежским морякам дойти на катере до берегов Аляски, откуда они потом смогут вернуться на Родину. Капитан П. Г. Миловзоров и наша судовая общественность горячо откликнулись на эту просьбу.

Как потом выяснилось, катер с норвежцами благополучно дошел до Берингова пролива, хотя несколько раз пришлось его перетаскивать через перемычки льда. В Беринговом проливе катер едва не погиб во время сильного шторма. Но все же этот поход соотечественников Фритюфа Нансена и Раульда Амундсена окончился благополучно, чему мы все были искренне рады.

Поздно вечером «Ставрополь», приняв груз с «Элизифа», продолжил путь к устью Колымы. Корабль двигался в тумане, лавируя среди больших льдин, и 14 августа около

2 часов ночи встал на якорь. Когда туман рассеялся, пошли дальше, но около 6 часов встретили перемычку тяжелого льда, упирающегося в берег у мыса Кекурного. Пришлось вставать на ледовый якорь.

Была спущена шлюпка, и третий помощник капитана Ф. К. Снежно отправился на берег, чтобы с вершины мыса осмотреть льды. Оказалось, что у той перемычки, где стоял «Ставрополь», была очень тонкая полоса льдов. Однако глубины, по промерам, сделанным со шлюпки, не позволяли пройти судну.

Вторичные поиски прохода среди льдов, произведенные уже на шлюпке, показали, что в одном месте можно форсировать перемычку между тяжелыми льдинами.

«Ставрополь», снявшись с ледового якоря, направился в указанное место, где пробивался в течение 30—40 минут. Вскоре мы вошли в разреженные льды. Ночью прошли около острова Шалаурова, где в 1928—1929 гг. зимовала «Колыма».

Около полудня 14 августа подошли к ледяному полю, которое преградило нам дальнейший путь — вокруг был многолетний лед. Он состоял из больших обломков полей, плотно сжатых друг с другом. В этих же льдах, около мыса Козьмина, где стал на ледовый якорь «Ставрополь», находилась шхуна «Нанук».

На «Ставрополе» был груз, который предназначался для фактории на мысе Певек в Чаунской губе. Было решено, по договоренности, этот груз передать на шхуну «Нанук», которая имела назначение зайти в Чаунскую губу.

Всего было перегружено 40 мест, однако работа по перегрузке заняла несколько часов.

Лед у мыса Козьмина, где мы ошвартовались, был особенно мощным. Капитан П. Г. Миловзоров объяснил мне, как новичку в Арктике, что льды приносят сюда, к Чаунской губе и острову Айон, из центрального полярного бассейна. Они, как правило, запирают проход для судов и

дрейфуют в Чаунскую губу. Лед здесь и по своему внешнему виду отличался от встречаемого нами ранее. В большинстве своем это были большие массивы крупнобитого льда и огромные ледяные поля. Но все это был плавучий лед в отличие, например, от льда, который мы встречали в первые дни своего плавания. Там был мощный лед, во многих местах осевший на дно — так называемые стамухи. Они облегчали плавание, предохраняя судно от возможного напора льда. В то время как у острова Айон тяжелые полярные льды могли непосредственно прижиматься к берегу, что угрожало судам быть раздавленными льдами при сжатии.

От Чаунской губы в устье Колымы

17 августа «Ставрополь» благодаря образовавшимся во льду прогалинам начал продвигаться на запад. На следующий день в районе Чаунской губы нас неожиданно встретил шторм необычайной силы. Ветер достигал 7—8 баллов, а временами ураганной скорости. Мои товарищи по плаванию говорили, что им еще не приходилось встречать таких штормов в Чукотском море.

«Ставрополь» опять вошел в лед. Утром попытались плыть в тяжелом льду, используя прогалины. Продвигались очень медленно. Иногда среди тяжелых сплоченных льдов выходили на большие плесы. Пробовали обойти льды с севера, для чего возвращались обратными курсами, но везде встречали сплоченный многолетний торосистый лед.

Следующие два дня не принесли ничего нового, и мы продвигались очень медленно, не более мили в час.

На третьи сутки, 20 августа, лед несколько разредело, но появился туман. Пришлось стоять...

Вследствие такого длительного плавания запасы пресной воды у нас подходили к концу. Надо было их попол-

нить. Хотя до устья Колымы, где была пресная вода, и оставалось немного, но мы не знали, сколько придется еще находиться во льдах.

Пресную воду в полярных льдах в летнее время обычно можно найти. Вода образуется здесь во время таяния обильных снегов и скапливается в углублениях льдин.

Несмотря на туман, со «Ставрополя» спустили шлюпку, и второй помощник капитана Н. М. Миронов вместе с двумя гребцами, в числе которых был и я, пошли искать воду.

Плавание на шлюпке в тумане среди льдов очень затруднительно — можно легко заблудиться. Поэтому со «Ставрополя» через каждые пять минут давали гудки. Огромные торосы, около которых мы проходили, возвышались как горы и почти сливались с густым туманом. Мы подошли к большому торосистому полю. Зацепив опорным крюком за край льдины, придержались. На лед выскочил Полтавцев, затем Миронов и я. Пройдя по льдине среди возвышающихся торосов, мы увидели озерко пресной воды, которое тянулось на 10—12 метров, глубина его оказалась около 2 метров. Из этого озерка можно было бы пополнить запасы пресной воды. Но когда мы возвратились на судно, туман уже разошелся и оказалось, что льды разредились. «Ставрополь», не принимая пресной воды, начал продвигаться дальше.

Около полудня 21 августа в поисках прохода среди тяжелых льдов «Ставрополь», огибая большое ледяное поле, шел самым малым ходом вблизи берега. Ручным лотом постоянно определяли глубину — она была не ниже 28 футов. И вдруг неожиданно мы сели на мель. Пришлось снова заводить якоря. С помощью шлюпки завели ледовый якорь на большую льдину, осевшую на мели. Используя все имеющиеся у нас средства — верп, ледовый якорь, кренование, а также работая переменными ходами главной машины, начали сниматься с мели. На это ушло около 10—11 часов.

Принимая непосредственное участие в съёмке судна с мели, мне пришлось убедиться в недостаточной приспособленности судов типа «Ставрополь» для плавания в таких сложных ледовых условиях.

В числе систем и устройства судов ледового плавания должны были быть предусмотрены: мощные креновые и концевые балластные цистерны, помпы с большей производительностью для перекачивания балласта; электрифицированные грузовые устройства; возможно больший вылет стрелы; кормовая лебедка на обтягивание тросов при значительно больших усилиях, чем при грузовых и швартовых операциях; кингстоны для питания главных котлов, расположенные с таким расчетом, чтобы ил не попадал в тепловые ящики, и т. д.

Когда «Ставрополь» сошел с мели и были заполнены балласты, а также выровнен крен судна, мы продолжали двигаться на запад, встречая на своем пути лед.

Шхуна «Нанук» следовала впереди по курсу.

Тяжелые сплоченные льды вынуждали нас сблизиться с берегом. Мы проходили всего лишь в полмили от мыса Большой Баранов. Вскоре «Ставрополь» прошел мыс Летяткина. Здесь кончались полосы льда. На исходе дня 22 августа подошли к мысу Медвежий и стали на якорь. Мы были у цели — устья реки Колымы.

Шхуна «Нанук», имея небольшую осадку, прошла ближе к устью и стала тоже на якорь.

Место для шхуны было отведено небольшим лоцманским судном «Пионер», которое прибыло из Нижнеколымска.

Таким образом, весь переход от Берингова пролива до устья Колымы проходил с 31 июля по 20 августа. «Ставрополю» пришлось преодолевать льды различной мощности и группировки, делать вынужденные стоянки во льдах. Но все это было теперь позади.

...«Ставрополь», прежде чем войти в реку, должен был частично разгрузиться на рейде и затем уже подойти к Нижнеколымску под проводкой лоцмана, который прибыл к борту на упомянутой шхуне «Пионер».

Лоцман Николай Третьяков уже сделал промер, однако некоторые вехи и буйки сорвало штормом за три дня до прихода «Ставрополя».

На рассвете 21 августа началась подготовительная работа по разгрузке судна. Были спущены на воду подвешенный на шлюпбалках пятитонный катер и рабочая шлюпка.

Накануне были заготовлены из жердей вешки с деревянными калабашками внизу и несколько крестовин из досок с шестью.

П. Г. Миловзоров с матросами, в числе которых довелось быть мне, и лоцман спустились на катер и направились с промером к устью Колымы. Стоя на палубе, матрос Загорский набрасывал ручной лот и докладывал об измеренной глубине. На равных промежутках пройденного расстояния устанавливались вешки. В этих случаях катер приостанавливался, один из матросов по указанию капитана сбрасывал камень, к которому был закреплен один конец троса, а другой конец крепился за нижнюю часть вехи. Лоцман стоял на руле...

При благоприятных условиях стоянка в устье Колымы и заход судна в реку занимали 7—8 дней. Между тем каждый день, буквально каждый час имели решающее значение для благополучного возвращения судна во Владивосток. Вполне естественно, что личный состав «Ставрополя» прилагал все силы, чтобы как можно скорее разгрузиться и дойти до Нижнеколымска.

Во время разгрузки ежедневно вели наблюдения за подъемом воды на баре. Для этой цели на берегу было установлено постоянное дежурство.

Вечером 24 августа для наблюдения за подъемом воды были посланы на берег Якобсон, Рудзит и я. Мы взяли с собой провизию и в шлюпке отправились к мысу Медвежь-

ему. Погода стояла тихая, ясная, и только далеко на горизонте небо казалось черным, а белая каемка льдов как будто подступала ближе. Вскоре поднялся легкий ветер. Воспользовавшись им, мы поставили разрезной парус и быстро подошли к скалистым берегам мыса Медвежьего, лавируя между остроконечными, скалистыми камнями. Берег местами был сплошь покрыт плавником. Вытащив шлюпку на берег у плавника и прикрепив к большому черному камню, мы по крутому подъему скалы пошли к лоцманской избушке, находившейся на самом краю Медвежьего мыса. Рядом с избушкой стояла мачта, и на ней развевался большой красный флаг.

Открыв низкую дверь, мы вошли в избушку. Посредине стояла небольшая печь, против двери — стол. Вдоль стен располагались три койки. Два маленьких окна были затянuty бумагой, пропитанной нерпичьим жиром.

Мы расположились в избушке, установив очередность за наблюдением подъема воды. Наблюдение проводилось по маркированному шесту, закрепленному между камней у берега залива.

Ночью подул свежий ветер. Туман окутал вершины сопок, закрыл «Ставрополь» и нашу избушку на краю мыса Медвежьего.

В 4 часа я заступил на вахту. Ветер все усиливался, с воем проносясь у хижин. Прибой, по-видимому, поднимал плавник: иногда было слышно, как бились бревна о скалы.

Я накинул куртку и вышел из хижины. Ветер свирепствовал на открытой поверхности мыса. Туман и темнота окутали все вокруг. С трудом различая тропинку между камнями и мхом, я спустился к берегу. Еще сверху отчетливо было слышно, как прибойная волна разбивалась о скалы. Приблизившись к берегу, я подошел к тому месту, где мы оставили шлюпку. Плавник весь начал ходить, подмытый волной. Вместе с плавником качалась наша шлюпка, хотя она и была вытащена далеко на сухое место.

Значит, вода прибывала. Я поспешил назад в хижину. Якобсон и Рудзит были уже на ногах.

Быстро собравшись, мы спустились к шлюпке, которую сильно раскачивало прибойной волной. Было темно, ветер пронизывал, казалось, насквозь. Подойти к шлюпке можно было теперь только по камням, которые покрывались белой пеной воды и потому выделялись среди тумана и темноты.

Якобсон с трудом освободил швартовый конец шлюпки, закрепленный за камень.

— На весла! — скомандовал он.

Мы с Рудзитом налегли на весла, и после нескольких взмахов весел, ударяющих о плавник, шлюпка начала отходить от черных утесов мыса. Было довольно темно. Густой туман еще усиливал темноту, закрывая горизонт.

Вдруг по курсу нашей шлюпки послышался новый звук, как будто похожий на прибой у берега. Волнение немного успокоилось, а прибой слышно было все ближе и ближе.

В синем тумане приближающегося утра показалась черная масса, у которой волны разбивались в мелкие брызги. Перед нами был лед, дрейфовавший навстречу шлюпке.

Первая встречная льдина прошла у правого борта. По мере нашего продвижения волнение постепенно уменьшалось. Однако густота льда увеличивалась. Вместе с маленькими льдинами, которые дрейфовали впереди, начали попадаться большие. Теперь было ясно, что замеченное нами на горизонте кольцо льдов, окружающих вечером «Ставрополь», действительно сужалось, а черная туча принесла штурм с туманом.

Якобсон сидел на руле, Рудзит и я гребли. Иногда я ведром откачивал воду, и тогда Рудзит брал второе весло и греб один. Шлюпка лавировала между льдин. Они теперь хорошо были видны в тумане. Так мы шли еще около получаса.

— Скоро должны подойти к судну, — сказал К. Я. Якобсон.

Действительно, вскоре среди тумана и зыби волн показался силуэт «Ставрополя».

Подошли к борту. Нас встречал 2-й помощник капитана Н. М. Мионов.

Наш рейс на шлюпке, к счастью, закончился благополучно. А через несколько лет мне пришлось слышать от очевидцев и читать о жестоких ледяных штормах у Колымского залива. Так, в 1932 году множество судов и барж было разбросано сильным штормом, некоторые из них потерпели аварию. Еще более печальный случай произошел в 1936 году, когда с парохода «Ванцетти», шедшего из Владивостока в Мурманск, осенью во время стоянки на рейде около реки Колымы погибло несколько человек от голода и обморожения. Они были застигнуты на шлюпке штормом...

Переход по реке Колыме

Около шести часов утра туман рассеялся, открыв мыс Медвежий. Все плавучие средства были подняты на палубу, за исключением одного кунгаса, который остался у борта. Вода на баре шла на подъем. Для проверки фарватера и измерения глубины был послан на катере 3-й помощник капитана Ф. К. Снежко. Вернувшись, он сообщил, что глубина на баре увеличилась на три четверти метра.

«Ставрополь» выбрал якорь. Мы начали продвигаться дальше. Вскоре прошли внешний бар. Час спустя оставили позади бар у мыса Столбового. В это время на фарватере мы увидели паровой буксир «Якут» с баржами. Когда подошли к буксиру, оказалось, что на нем неисправен двигатель. П. Г. Миловзоров решил взять «Якут» на буксир вместе с баржами.

Берега Колымы постепенно, в глубь страны, оживля-

лись растительностью, и угрюмые скалистые берега сменялись зеленью.

«Ставрополь» шел малым ходом. На мостике П. Г. Миловзоров и лоцман, ориентируясь приметными местами на берегу, направляли судно, приближаясь то к правому, то к левому берегу, следуя посередине реки.

К вечеру, с наступлением темноты, пошел дождь. Это еще больше осложнило наше продвижение вверх по Колыме.

На лотовой площадке постоянно стоял матрос, набрасывая ручной лот и выкрикивая глубину в футах. Не доходя до мыса Край Лесов, судно вдруг с малого хода село на мель.

Как всегда в таких случаях, произвели обмер около борта судна. Сделали попытку сняться с мели, дав полный задний ход машине, но это не увенчалось успехом. Спустили катер, на котором 3-й помощник капитана Ф. К. Снежко с двумя матросами сделали промер глубин вблизи судна и по курсу его следования вверх по реке. На основании промеров выяснилось, что судно попало на небольшую банку, которая несколько загибалась к середине реки.

Не имея возможности сняться с помощью машины, завели два стеновых якоря. Вся палубная команда работала в сгустившейся темноте, при проливном дожде, под сильными порывами ветра. Уже за полночь были заведены якоря. Тогда дали машине полный ход и начали выбирать якоря. Судно медленно сползло с мели на фарватер. Но из-за темноты решили отстаиваться на якоре до утра.

С наступлением рассвета снялись с якоря. Прошли мыс Край Лесов. Когда подошли к перекату Абросимова, стали на якорь для промера глубин и уточнения фарватера.

Спустя два часа судно малым ходом пошло за катером, следовавшим впереди с промером. Несколько раз цеплялись килем за грунт. В этом месте берега Колымы покрыты кустарником и небольшим леском.

Оставалось еще пройти перека́т перед Нижнеколымском. Опять спустили катер, на котором 3-й помощник капитана Ф. К. Снежко пошел впереди судна, делая промер. В 6 часов вечера прошли, наконец, последний перека́т. Приближались к Нижнеколымску самым малым ходом, чтобы не сесть на мель.

Нижнеколымск, расположенный у самого берега реки, уже хорошо был виден с корабля.

Старинный острог Нижнеколымск основан якутским казаком Михаилом Стадухиным в 1644 году на левом берегу Колымы, в 150 километрах от ее устья¹.

Достопримечательностью его были старинные деревянные дома с плоскими крышами и маленькими окнами. Но среди этих домов выделялись уже новые постройки — здания Нижнеколымского Совета, клуба и Якутторга.

На берегу нас уже встречали жители Нижнеколымска. Они ждали нас, несмотря на дождь, ветер и пронизывающий холод.

К прибытию пароходов в Нижнеколымске обычно собирались охотники со всего округа и самых отдаленных его районов. Им просто интересно было посмотреть на людей с Большой земли, на корабль, пришедший из крупного портового города Владивостока, а также они желали приобрести снаряжение и продукты. Дни прихода и стоянки корабля в Нижнеколымске были для них настоящими праздниками.

26 августа 1929 года в 20 часов «Ставрополь» отдал два якоря у Нижнеколымска. Раздался звук сирены и гудка со «Ставрополя», возвещающего о своем прибытии.

Из Владивостока в Нижнеколымск были доставлены пассажиры и грузы первой необходимости. Пройдено 3400 миль, из них 700 миль во льдах и 150 километров по реке...

От берега отделились две маленькие шлюпки, наподобие

¹ Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956, т. 1.

бие кунгасов, которые, преодолевая течение, быстро подошли к кораблю. Первыми гостями на «Ставрополе» были представители партийных и общественных организаций, а также администрация Нижнеколымска.

Работы по разгрузке в этот вечер не производились. Гости, приехавшие на корабль, были приняты капитаном П. Г. Миловзоровым в кают-компани. Сюда собрался почти весь экипаж и находящиеся на судне пассажиры. После первых приветствий начались взаимные расспросы, и вскоре в кают-компани шел общий оживленный разговор. Такие встречи бывают однажды, а запоминаются навсегда.

Когда наступила темнота, на берегу зажглись желтоватые огоньки Нижнеколымска. Дождь перестал шуметь. Из-за облаков выглянула луна. Далеко за лесом была видна бледно-красная полоска, где скрылось солнце — верный признак похолодания.

Гости возвращались на берег уже с наступлением ночи.

А в пять часов утра следующего дня команда «Ставрополя» приступила к разгрузке судна. Спустили кунгасы, в которые начали разгружать грузы с палубы и из трюмов. Затем кунгасы буксировались катером к берегу, где были устроены мостики для перевалки грузов из кунгасов на берег. Работы по разгрузке на берегу производились береговыми грузчиками Нижнеколымска.

Из трюмов «Ставрополя» грузились различные товары. Первую группу составили продукты: мука, крупа, чай, сахар, масло, печенье; вторую группу — охотничьи и промышленные принадлежности: порох, гильзы, пыжи, патроны, пистоны, дробь, капканы для ловли песцов и медведей и другие. Особым грузом являлся конский волос, доставляемый на Колыму для сплетения сетей и неводов.

В третью группу входило горючее: керосин, бензин и нефть. Завозили горючее в бочках, укладываемых на палубе.

Четвертую группу товаров представляла одежда, раз-

личные ткани и галантерея. Пятую группу товаров составляли медикаменты. И наконец, шестую группу — скобяные и строительные материалы.

Особенной частью грузов являлась всевозможная литература, газеты, журналы и канцелярские принадлежности, а также табачные изделия...

К полудню погода испортилась, пошел дождь со снегом. Ветер усиливался, достигая в шквале до шести баллов. Поэтому грузчики на берегу работали с большими перерывами. К вечеру удалось разгрузить лишь 45 тонн.

В этот же день находившиеся на борту «Ставрополя» пассажиры перешли на берег.

Температура воздуха упала до $+1,4^{\circ}\text{C}$. Темные, свинцовые тучи заволокли небо. На северо-востоке у Ледовитого океана сопки постепенно покрывались снегом. Зима быстро пошла в наступление. Все это не предвещало нам благополучного возвращения. Боцман И. Д. Москаленко покачивал головой, наблюдая, как белела сопка и холодный ветер шумел в снастях судна.

Всякая задержка в выгрузке даже на несколько минут болезненно остро воспринималась всеми работающими, утомленными грузовыми операциями. К тому же многие грузы были в больших ящиках или тюках, что очень затрудняло разгрузочные работы: ящики ломались, а тюки разваливались. В таких случаях груз клали в сетку, а зачастую приходилось разгружать его по частям. С наступлением темноты работы прекратились, необходим был отдых. На второй день удалось разгрузить судно на 100 тонн. Еще утром этого дня шхуна «Нанук», закончившая грузовые операции, направилась в обратный путь. На «Ставрополе» разгрузка была закончена лишь на третий день после прихода судна. Одновременно приняли груз с берега. Он состоял из нескольких сот мамонтовых клыков, пушнины и металлической тары из-под керосина и других горючих веществ.

Во Владивосток из Нижнеколымска на «Ставрополе»

возвращалась экспедиция, работавшая здесь по исследованию реки Колымы. Кроме того, было несколько сотрудников Якутторга со своими семьями. Всего пассажиров набралось 49 человек. Каждый из пассажиров должен был представить капитану продовольственный паек на случай вынужденной зимовки.

В ночь с 29 по 30 августа подняли плавучие средства на борт судна. Оставалось только оформить сдачу грузов, которая выполнялась на берегу, где груз был уложен, в зависимости от его типа, в отдельные штабеля, покрытые брезентом. Операциями по сдаче груза занимался второй помощник капитана Н. М. Миронов.

Как издавна было принято на товаро-пассажирских судах, в обязанности второго помощника капитана входила вся ревизорская деятельность, связанная с эксплуатацией судна. Через него проходила вся отчетность по приемке и расходованию перевозимых грузов, их размещение в грузовых трюмах, а также на палубе. В свою очередь, эта работа была связана с так называемым карго-планом, то есть с составлением сводной ведомости, где указывалось наименование и количество грузов, а также его расположение на судне. Работа эта кропотливая, ответственная и занимала много времени. Но второй помощник капитана Н. М. Миронов выполнял ее очень тщательно, добросовестно. Внешне он всегда был спокоен, сдержан. А было ему тогда около тридцати пяти лет.

После обычной проверки экипажа и оформления принятых на борт пассажиров, отправляющихся во Владивосток, «Ставрополь» снялся с якоря и, медленно разворачиваясь на рейде, начал двигаться вниз по реке — в Северный Ледовитый океан. На берегу стояли колымчане, махая нам шапками и руками. Свинцовые тучи скупно пропускали лучи солнца на желтую колымскую воду.

«Ставрополь», имея небольшую осадку, шел по фарватеру реки. 31 августа мы благополучно достигли Колымского залива.

На переходе от устья Колымы к мысу Северному

31 августа в 9 часов утра «Ставрополь» взял курс на Берингов пролив. Вскоре на горизонте показалась кромка льда, а к полудню судно вошло в тяжелый, торосистый лед. Пришлось идти вдоль кромки, прижимаясь к берегу. Однако и тут встречались тяжелые ледовые переемы. Машина внезапно снижала число оборотов и застопоривалась: льды заклинивали гребной винт.

С наступлением темноты включили прожектор и, соблюдая большую осторожность, стали маневрировать среди льдин.

Ночью получили радиограмму со шхуны «Нанук». Она стояла у острова Айон. Наутро «Ставрополь» подошел к шхуне и закрепился с помощью ледового якоря к торосистой льдине. Так прошло двое суток. Третьего сентября среди ночи мы неожиданно услышали сильный хруст. Шум постепенно усиливался. Было принято решение отойти от льдины и стать на якорь. К утру появились разводья, посвежел ветер. Льдины пришли в движение.

Шхуна «Нанук» отошла от льдины и направилась ближе к берегу — ее небольшая осадка позволяла ей это. В то время «Ставрополь» готовился сняться с якоря. Однако сближаться с берегом не имел возможности из опасения коснуться грунта, что в условиях подвижки льда было весьма рискованным.

При съемке с якоря произошла некоторая задержка, поскольку брашпиль не был прогрет, вернее, наступившее похолодание потребовало нескольких минут прогрева больше, чем было до этого. Эти несколько минут едва не стоили нам аварии или даже катастрофы.

Дело в том, что «Ставрополь», окруженный и обжимаемый тяжелыми торосистыми льдами, начал дрейфовать к острову Айон, отвесные скалы которого возвышались теперь перед нами. Но машине нельзя было дать ход, не выбрав предварительно якоря. Поэтому вся надежда была на брашпиль. Между тем якорный канат был прижат к борту тяжелой льдиной, и для того, чтобы привести якорный канат к панеру¹, требовалось отодвинуть льдину и преодолеть трения якорь-цепи при ее протаскивании между краем льдины и бортом судна.

На мостике находился П. Г. Миловзоров, на брашпилье у парового вентиля боцман И. Д. Москаленко.

Пожалуй, каждый из нас, кто находился на палубе, отдавал себе отчет в серьезности положения. Возьмет брашпиль или нет? Все теперь зависело от этого.

Боцман, прогрев как следует брашпиль, дал полный ход. Выкрашивая в льдине лунку, якорь-цепь медленно начала выбираться. Но якорный канат все еще прижимался к борту. Наконец «Ставрополь», раздвигая льды, начал медленно отходить от скалистого берега. В это время навстречу нам шла полоса густого тумана, и мы очутились в его пелене. Пришлось убавлять ход и идти, соблюдая большую осторожность. Иногда, среди более разреженного тумана, можно было видеть тяжелые контуры льдов. Они были расположены по левому борту судна.

П. Г. Миловзоров уверенно вел наше судно, огибая кромку льдов и направляясь в глубь Чаунской губы.

Не доходя до мыса Шелагского, «Ставрополь» стал на якорь в ожидании прояснения погоды.

На следующий день, 4 сентября, когда туман несколько рассеялся, мы снялись с якоря.

Огибая мыс Шелагский, встретили тяжелые льды,

¹ Вертикальное положение якорного каната, выбранного на брашпилье. — А. Д.

в которых «Ставрополь» шел, маневрируя среди мелко- и крупнобитого льда. Торосистый лед был уже теперь спаян между собой ввиду похолодания молодым льдом.

6 сентября 1929 года «Ставрополь» подошел к мысу Северному. Здесь, примерно на расстоянии трех миль на запад, «Ставрополь» был скован торосистыми льдами. Все попытки форсировать перемычки оказались тщетными.

Шхуна «Нанук», вышедшая из Нижнеколымска ранее «Ставрополя», использовала прибрежную полынью и прошла по ту сторону мыса Северного, где ко времени нашего прихода была тоже окружена льдами, запиравшими ее дальнейшее движение на восток.

Начало зимовки во льдах

Пожалуй, никто из экипажа «Ставрополя» не мог предполагать, что здесь, у мыса Северного, мы встанем 6 сентября на зимовку, которая продлится почти год. В самом деле, мы ожидали, что не сегодня-завтра льды разойдутся и мы обогнем мыс Северный.

Однако вокруг судна были тяжелые торосистые льды, местами они поднимались до 10—12 метров. Как потом выяснилось, море у мыса до 26 августа было чистым и льды виднелись лишь на горизонте. 28 августа северо-западный ветер прибил льды к мысу, заполнив ими весь прибрежный район до самого горизонта.

В своем дневнике я нахожу такие строки:

9 сентября. Идут дни... Мы все стоим в трех милях от мыса Северного. Льды сжали нас в своих тисках, а когда дует ветер с моря, мы еще плотнее прижимаемся к берегу. Шхуна «Нанук» стоит по ту сторону мыса, и над льдами видны лишь ее высокие мачты.

Капитан П. Г. Миловзоров в течение нескольких дней не покидал каюты. Он простудился, когда «Ставрополь» подходил к мысу Северному, находясь в наблюдательной марсовой бочке в течение десяти часов.

В ночь с 10 на 11 сентября. Северное сияние. Небо покрылось волнами, точно дымкой тумана, который переливался, как вуаль, разбросанная по всему звездному небу. Разные цвета и оттенки — зеленые, малиновые, красные. Слишком величественная картина, чтобы ее можно было описать. Кругом темно, а там, в направлении полюса, — черная мгла.

Однако стоит во льдах наш корабль. Холодный ветер вместе со снегом стелется по бесконечным ледяным просторам.

15 сентября. Неожиданно в 500 метрах от нашего судна открылась чистая вода. С утра весь экипаж вместе с пассажирами попробовал сделать проход для корабля к воде. Однако все наши попытки оказались тщетны: тяжелые молчаливые торосы еще теснее сжимались. Только небольшая прогалина была по правому борту, да и та вскоре затянулась тонким молодым ледком. Пробовали взрывать лед пороховыми шашками, но безуспешно: во льдах лишь появлялись небольшие трещины. После нескольких безрезультатных попыток сделать канал в конце дня было решено начать освобождение корабля со стороны водяной кромки. Но скольких трудов стоило нам пройти эти полкилометра до воды среди хаотического нагромождения льдин! Здесь, у барьера льдов, мы стояли совершенно беспомощные. Как соединить эту темную воду с прогалиной, где находилось наше судно? Эх, если бы ледеколы! Но, увы... Наступала темнота, и мы, усталые и измученные, возвращались на судно.

Командованию судна было известно, что в фактории мыса Северного имеется в значительном количестве динамит. Поэтому было принято решение доставить его на судно и попытаться взорвать перемычки, чтобы образовать канал для возможного вывода судна из ледяных оков.

Учитывалась весьма сложная обстановка на судне в случае зимовки при наличии пассажиров, среди которых были женщины и больные.

16 сентября. С утра снарядили на берег пешую экспедицию за динамитом и бикфордовым шнуром. Необходимо было от нашего судна до берега преодолеть расстояние около 3 миль. Нагромождение льдов до берега мало отличалось по своей хаотичности от того, что было мористее от корабля, но все-таки путь был легче, так как торосистый лед оказался несколько мельче. Главную опасность представляла береговая прогалина, покрытая тонким льдом. Трудность и опасность пути оценивались, очевидно, и чукчами, которые не приходили на судно с мыса Северного.

Я тоже вызвался принять участие в этом походе и взял с собой помимо заплечного мешка для динамита длинный бамбуковый шест и тонкую веревку.

Мы шли по нагроможденным льдам около мили, то пробираясь ползком, то перелезая через массивы льда и прыгая через расщелины, в которых зеленоватая вода отражала торосы и небо с плывущими облаками. На полпути мы увидели торос совершенно бирюзовый, точно его подсвечивали специальными газовыми или ионовыми горелками.

Подошли к кромке, где кончается тяжелый лед, и начали искать место, где можно удобнее перейти свежий лед. Наткнулись на небольшую прогалину открытой воды. С помощью бамбукового шеста мы начали перебираться с тяжелого льда на торосы и осторожно переходить на тонкий лед. Вдруг Платов соскользнул с покачивающейся льдины и упал в воду, погрузившись по самую шею. Мы бросились к нему, помогая вскарабкаться на льдину. Мне удалось забраться на высокий торос и втянуть на него Платова. Теперь надо было срочно доставить его на берег и еще засветло успеть вернуться с динамитом на корабль. Кроме того, мы видели, что открытая вода перед нашим кораблем все увеличивалась.

Я решил пойти по молодому льду. Лед немного поскрипывал и колебался. Я ждал каждую минуту, что он обло-

мается, и поэтому держал перед собой шест. Когда я прошел так метров пятьдесят, остальные товарищи спустились с большого тороса на тонкий лед и тоже начали пробираться к берегу. У берега мы долго не могли перейти со льда на камни: здесь были большие прогалины с водой. Стоять на одном месте тоже было рискованно. Я подавал знак, чтобы не подходили близко друг к другу. Вдруг мы заметили у кромки тонкого льда небольшую льдину. Я подал Загорскому конец веревки, обвязав второй конец вокруг пояса. Загорский, будучи более легким, шел впереди. Лед все время потрескивал. Загорскому удалось прыгнуть на льдину, погрузившись по пояс в воду. Оттолкнувшись палкой, он доплыл до камней и, перейдя на один из них, толкнул ко мне льдину и перебросил веревку. Вторым на льдину перескочил я, воспользовавшись шестом. Конец веревки принял теперь Полтавцев. Так мы все перебрались на берег у отвесной скалы мыса Северного. Затем направились на факторию. Навстречу нам шли несколько чукчей с детьми.

Заведующий факторией Мирошниченко пригласил нас в свою комнату, где у дверей висели меховые костюмы и оружие. Посреди комнаты, на маленькой печурке, отапливаемой углем, кипел большой чайник. Обогревшись и несколько отдохнув, мы пошли в склад фактории за динамитом и запальным шнуром. Каждый принял около двадцати килограммов груза. Я тоже уложил в свой мешок несколько бухт запального шнура и шашки с динамитом.

Уложив груз и распрощавшись с Мирошниченко и чукчами, мы пошли обратно. Когда начали спускаться с камней на молодой лед, я сразу почувствовал, что он стал значительно слабее, чем утром. Когда я дошел до середины прогалины, носок левой ноги у меня провалился под лед, и я с трудом вытащил ногу, но тут провалился правый носок. И вдруг лед кругом обломался. Очутившись в воде, я ухватился за бамбуковый шест, который лежал теперь на льду поперек и мог меня поддерживать. Я начал было

взбираться на лед, двигаясь всем телом вперед и подбирая под себя шест, но лед ломался. Тяжелая теплая куртка, длинные мокасины на ногах да еще мешок тормозили мои движения, но я напрягал все свои силы. Мои товарищи стояли на льдине и не могли мне оказать помощь. Подползая ближе к ним, я крикнул: «Готовьте веревку!» Лед трещал под шестом и прогибался подо мною, а я все полз, пока не схватил веревку. Затем привстал и вполз на торос, где меня подхватили товарищи.

На пароходе сам боцман устроил мне горячую ванну. После чего мы с экипажем пили чай и рассказывали о своих приключениях, едва не окончившихся трагически.

17 сентября. После доставки на судно динамита начали подрывные работы, подготовку к которым провели ночью. С рассветом заложили взрывные шашки.

Опыта в подрывных ледовых работах у нас не было, поэтому первые взрывы были неудачными. Мы закладывали шашки в лунки, сделанные во льду. Это давало малый эффект, так как при взрыве лед не разрушался, а взрывался вверх, лишь расширяя воронку. Тогда стали подрывать льдины, подвешивая шашки к шесту, который опускали между льдин. В этом случае эффект от взрыва получался значительно больший, и некоторые льдины давали трещины. Однако уже после первых взрывов стало очевидно, что создать проход с помощью динамита не удастся. Вместе с тем динамит нам мог еще пригодиться на случай сильных сжатий судна. Поэтому мы прекратили попытки освободить судно.

Открытая вода, мористее нашей вынужденной стоянки, постепенно заполнялась льдом, «водяное небо» исчезло, между тяжелыми льдами появился молодой лед. Благоприятные ветры, которые могли бы отжать лед от берега, все не появлялись.

В конце сентября начались частые норд-весты. Температура понизилась до минус 10 градусов, и прогалины между торосами затягивались и крепили все больше и боль-

ше. Снег постепенно покрывал наше судно и окружающий лед белой пеленой.

Около бортов образовался молодой лед, по которому можно было свободно ходить. Однако толщина льда не везде была достаточна, чтобы выдерживать человека. Во избежание несчастных случаев было запрещено удаляться от судна больше чем на километр, к тому же начинались первые пурги.

В дни, когда свирепствовала пурга, снег, гонимый ураганным ветром, заполнял собою пространство настолько, что на расстоянии нескольких метров ничего не было видно.

Подготовка судна к зимовке

На корабле еще не было объявлено зимовочное положение, но подготовительные работы к постановке судна на зимовку были начаты под руководством старшего помощника капитана Алексеева. В первую очередь подготовили жилые помещения для экипажа и пассажиров.

План размещения людей состоял в том, чтобы палубную и машинную команды оставить на своих местах, в носовой части, командный состав, за исключением капитана и доктора, поместить в кают-компанию, а всех пассажиров расположить в твиндечном помещении, на второй палубе.

Сосредоточение людей в общих помещениях вызывалось необходимостью экономить топливо.

В жилых помещениях были сделаны кирпичные с железным каркасом печи, трубы были выведены через вентиляторы вверх, а в некоторых помещениях — в отверстия иллюминаторов.

На твиндечной палубе был устроен красный уголок, кухня с русской печкой, баня и прачечная. Рядом с кухней установили сорокаведерную бочку для плавки льда. В этой бочке был устроен змеевик, одно колено которого и куб

для горячей воды были вмазаны в печку. Поэтому теплая вода постоянно циркулировала по змеевику.

В течение сентября и начале октября держали под паром сначала оба котла в надежде на вскрытие льда и возможность быстрого выхода из плена, как это имело место, например, в 1924 году при плавании ледокола «Красный Октябрь», который, как и «Ставрополь», был зажат здесь льдами.

Однако необходимость экономии угля вынуждала командование «Ставрополя» затушить один котел.

19 октября 1929 года было официально объявлено о зимовке «Ставрополя». К этому времени пассажиры и экипаж судна уже были размещены в отведенные им помещения.

Изоляция борта и, по возможности, утепление пассажирского помещения было сделано с помощью деревянной обшивки бортов твиндека изнутри и засыпкой междубортного пространства шлаком и углем.

Палуба в твиндеке, где располагались жилые помещения, также была выложена досками. Вместо коек были сделаны двухъярусные деревянные нары. Для семейных и женщин, в том числе одной беременной, были отведены отдельно три каюты, они были утеплены и обогревались камельками.

На период зимовки я был помещен вместе с гидрометеорологом Ю. В. Кречманом в двухместную неотапливаемую каюту, прилегающую к кают-компаниям. Преимущество моего нового местожительства на судне было в том, что я имел возможность рано утром, до подъема, заниматься в кают-компаниях обработкой полученных данных по испытанию механических свойств льда.

Кречман был назначен в этот рейс Якутской комиссией Академии наук СССР с целью систематического наблюдения и дальнейшего обобщения гидрометеорологических условий плавания судов из Владивостока в Нижнеколымск. В обязанности гидрометеоролога в то время входили

«срочные» (в определенные часы) наблюдения температуры наружного воздуха, барометрического давления, выпадения осадков, характеристика ледового покрова.

Кречману было тогда не более двадцати пяти лет. Это был молодой ученый, эрудированный не только в своей области знаний, но и смежных: океанографии, геологии, ботанике, хорошо был знаком с литературой по исследованию и освоению Арктики. Несмотря на молодость, он имел редкие волосы, носил пенсне или очки, через которые смотрели на вас серьезные, даже строгие глаза. А в общем это был молодой жизнерадостный человек, еще не женатый, но перед отъездом из Ленинграда он был помолвлен с одной из своих сверстниц, с которой вместе учился. В походе он часто говорил о своей нареченной.

Наблюдения Кречман вел пунктуально, очень тщательно и вообще с любовью относился к своему делу. Через каждые четыре часа он выходил на палубу, измерял температуру воздуха, брал пробу забортной воды, ловко ее зачерпывая ведром с борта, определял скорость и направление ветра с помощью прибора и производил запись.

Во время зимовки Кречман не приостанавливал своих наблюдений, несмотря на морозы, штормы и снежные бури.

В кают-компаниях размещались второй помощник капитана Миронов, третий помощник капитана Снежко и третий механик Ковальчук.

Кроме того, в кают-компаниях столовались судовой врач Комаровский и радист Бабурин.

В прилегающей к кают-компаниям каюте, по левому борту, находились старший помощник капитана Алексеев и старший механик Фридвальд.

В то время, когда экипаж «Ставрополя», зажатый льдами, готовился к зимовке, здоровье капитана П. Г. Миловзорова с каждым днем ухудшалось.

Наш молодой врач М. Г. Комаровский надеялся на сильный организм и хорошее сердце капитана. Мне нравился оптимизм нашего врача, с которым мы часто встре-

чались и обменивались мнениями по многим вопросам зимовки. Но когда жар у больного гнойным плевритом Миловзорова достиг 42°, эта последняя надежда на благоприятный исход, казалось, покинула и нашего доктора.

Между тем в дни осенних штормов и подвижек льда решалась и судьба нашего судна, окруженного льдами. В каждый час не исключалась возможность высадки людей на лед.

С этой целью весь экипаж был снабжен индивидуальными заплечными мешками, в которых находились высококалорийные продукты: сушеное молоко, шоколад, сухари. Кроме того, на шлюпочную палубу выгрузили из трюмов 13 бочек ржаных сухарей, 15 бочек масла, 27 ящиков консервов.

На случай эвакуации людей на лед помимо шлюпок были приготовлены сходни, лестницы, доски, шесты, веревки, горючее в бочках и различный инструмент, в том числе пешни.

Предполагалось, что после перехода людей на берег будет начато их передвижение с мыса Северного в направлении к Берингову проливу. Для этого намечалось использовать плавучие средства, которые имелись на мысе Северном. Сюда входили два вельбота и моторный катер.

Но из-за сильного ветра и подвижки льда у бортов судна образовалась узенькая лунка, отчего корпус начал едва заметно колебаться.

Именно в этот вечер, выбрав свободную минуту (все мы были заняты на авральных работах), я зашел навестить П. Г. Миловзорова. Он, встревоженный, в сильном жару, сразу спросил меня еле слышным хрипящим голосом: «Что с судном?» Я понимал его тревогу и поэтому спокойно сказал, что торошение происходит далеко от нас и никакой опасности для судна не представляет. Хотя это, конечно, было не совсем так. Судно было в большой опасности, находясь в зоне подвижки льда. Однако Миловзоров, как мне казалось, поверил моим словам и успокоился.

Ночью сжатие и подвижка льда достигли огромной силы, о чем можно было судить по треску и грохоту льдин и завыванию ветра. Все ревело в сплошных потоках снега, и стоило только показаться на палубе, как захватывало дыхание и снег проникал буквально до тела, пронизывая одежду.

Всю ночь мы бодрствовали в ожидании катастрофы. Однако к утру ветер постепенно начал затихать, а с рассветом совсем утих — таковы капризы Арктики!

После шторма необходимо было сразу же выяснить ледовую обстановку. Осмотр льда производил старший помощник капитана Г. М. Алексеев. Я сопровождал его, располагая футштоком и ручным лотом для измерения толщины льда и промеров глубин. Знакомая нам конфигурация льда изменилась. Местами были наторошены свежие ледяные гряды. Только в районе стоянки судна были тяжелые большие льдины, благодаря которым торошение не распространялось на «Ставрополь».

После этого торошения и пурги береговой припай установился окончательно, сохранившись в течение всей зимы.

Большую заботу для личного состава представляла консервация главных и вспомогательных механизмов на время зимовки. Особенно обращалось внимание на возможность размораживания фланцевых трубопроводов и различных систем. Работами по консервации механизмов руководил старший механик Э. А. Фридвальд.

Машина разбиралась, из цилиндров удалялся конденсат, трущиеся поверхности промывались керосином и смазывались. Сальниковые набивки были заполнены и фланцы ослаблены.

Для обеспечения проворачивания линии вала главной машины ручным механизмом гребной винт ежедневно оказывался от образующегося здесь льда. За кормой поддерживалась открытая вода — майна. У кинстонов были

сделаны для утепления ящики, которые заполнялись шлаком, а кингстоны — отработанным маслом.

В машинном отделении была установлена большая чугунная печь, отапливаемая углем. Труба от печи была выведена к световому люку. Это сделали на тот случай, если бы в машинном отделении пришлось работать при сборке машины зимой, поскольку бывали случаи вскрытия льда во время зимовки, как это, например, имело место в 1924 году при походе ледокола «Красный Октябрь» на остров Врангеля, когда он зазимовал у мыса Северного.

С мыса Северного на «Ставрополь» часто приезжали чукчи. Среди них особенно выделялся Рартыргин. Он проявлял большой интерес к механизмам и проводил все время в машинном отделении, участвуя в переборке машины. Рартыргин окончил школу в Лаврентия и хорошо говорил по-русски.

Брат Рартыргина Анчо появился на «Ставрополе» спустя месяц после того, как мы фактически встали на зимовку. С ним за месяц до нашего прихода произошел такой случай.

25 августа Анчо и с ним еще двое чукчей отправились на охоту. Они отошли на байдаре от берега на 10—12 миль и убили двух моржей. Неожиданно поднялся сильный ветер, прогалины между льдинами начали затягиваться. Анчо с товарищами, несмотря на все усилия, не смогли выйти с байдарой на чистую воду. Им пришлось вытаскивать ее на льдину, где они и расположились недалеко от убитых моржей. Чукчи ожидали, что лед вскоре разойдется и ветер стихнет. Между тем льдина, на которой они находились, дрейфовала на северо-восток. Ветер продолжался несколько дней, и за это время льды смерзлись между собой. Чукчи сочли благоразумным терпеливо ждать. Они подтянули к тушам убитых моржей байдару, перевернули ее, устроив таким образом себе защиту от ветра и метелей.

Лед продолжал дрейфовать на северо-восток к Берин-

гову проливу. Так чукчи прожили на льдине около месяца. Питались они сырым моржовым мясом. Когда наступили морозы и на береговой прогалине начал образовываться молодой лед, Анчо с товарищами решили попытаться дойти до берега. Они находились теперь у мыса Сердце-Камень. С большим трудом чукчам удалось достигнуть берега по льду.

Анчо после своего возвращения часто приезжал к нам на судно.

Экспедиция на «Литке»

Когда окончательно выяснилось, что «Ставрополь» встал на вынужденную зимовку, Арктической комиссией при Совете Народных Комиссаров, возглавляемой С. С. Каменевым, была создана экспедиция на ледорезе «Литке» по оказанию помощи «Ставрополю».

План экспедиции заключался в следующем: «Литке», которым командовал капитан К. А. Дублицкий, должен был доставить из Владивостока в бухту Провидения летное звено. Руководителем летного звена был летчик М. Т. Слепнев, бортмехаником — Ф. Б. Фарих, вторым летчиком — В. Л. Галышев, бортмехаником — И. М. Эренпрейс. В их распоряжении находилось два самолета типа «Юнкерс». Самолеты должны были вывезти пассажиров с мыса Северного в бухту Провидения.

Предполагалось также, что часть пассажиров отправится до бухты санным путем. В этой связи одновременно с подготовкой к походу «Литке» велась подготовка санных партий на мысе Северном. Однако наступление полярной ночи и отсутствие на побережье достаточного корма для собак препятствовали своевременному выходу этих партий. Но, несмотря на эти затруднения, с мыса Северного 30 октября выступила санная партия, возглавляемая сотрудником НКПС Бусиком. Санная партия везла с собой научные материалы, собранные по исследованию речных и дорожных систем сообщений в бассейне Колымы.

7 ноября 1929 года «Литке» вышел из Владивостока. Впервые мы на «Ставрополе» связались с «Литке» по радио 16 ноября, когда ледорез подходил к Петропавловску-Камчатскому, а 20 ноября, по имевшимся у нас сообщениям, «Литке» проходил Анадырский лиман. 23 ноября ледорез прибыл в бухту Провидения. В этот день зима входила в свои права: температура наружного воздуха в районе зимовки «Ставрополя» была минус 29 градусов.

В день прихода «Литке» в Провидения сюда подошла санная партия из числа пассажиров, эвакуированных со «Ставрополя». С ледореза были выгружены самолеты. Однако из-за неблагоприятных гидрометеорологических условий вылет их к мысу Северному пришлось отложить.

В бухте Провидения велась подготовка к размещению людей, эвакуированных со «Ставрополя». Между тем «Литке» было дано указание возвратиться во Владивосток.

9 декабря «Литке», приняв лишь одну группу пассажиров, эвакуированных со «Ставрополя» санным путем, направился в обратный рейс и 1 января 1930 года прибыл во Владивосток.

Между тем зимовка на «Ставрополе» шла своим чередом. Консервированное питание, естественно, было без достаточного количества витаминов, что не могло не сказаться, особенно к концу зимовки, на здоровье личного состава. Многие, в том числе и я, иногда испытывали приступы большой слабости, общий упадок сил. Десны кровоточили. Но постоянный режим, работа на свежем воздухе препятствовали прогрессированию цинготных явлений.

Распорядок дня на зимовке судна был следующий. Подъем личного состава в 7 часов утра. В 8 часов — утренний чай. Затем общесудовые работы до 13 часов. Они заключались в колке и привозке льда, подъеме из трюма расходного угля, отборе продуктов и доставке их на камбуз. Часть личного состава занималась осмотром и проворачиванием главных и вспомогательных механизмов и

поддержанием открытой майны — проруби у гребного винта.

Поскольку на зимовке было камельковое отопление, угля расходовалось мало: всего для отопления, а также для камбуза и плавления льда с помощью змеевика в сорокаведерной бочке требовалось около 200 килограммов угля в сутки.

Продукты питания хранились в различных отсеках судна, и их приходилось почти ежедневно сосредоточивать у камбуза, где была устроена расходная кладовая.

Дежурили по судну помощники капитана и механика. В обязанности дежурных входило следить за соблюдением всеми членами экипажа общего распорядка. Особое внимание обращалось на противопожарную охрану. Она обеспечивалась дневальными в кубриках и других служебных помещениях. Дневальные занимались топкой печей, проветриванием помещений и их уборкой.

Что касается пассажиров, то они занимались самообслуживанием — также несли дежурство и дневальство по отоплению и уборке помещений. Кроме того, мужская часть пассажиров участвовала в общесудовых работах — на колке льда и по снабжению помещений углем.

На зимовке предусматривалась один раз в две недели баня, а также смена белья через каждую неделю. Обязательными являлись прогулки около судна личного состава в свободное от общесудовых и других работ время.

Кроме того, были организованы занятия по подготовке личного состава палубной команды к званию командиров небольших судов — стотонников. В числе преподавателей были помощники капитана, судовой врач и метеоролог. Мне также довелось принимать посильное участие в работе кружка и читать лекции по вопросам теории и архитектуры судна.

Во время зимовки я придерживался следующего распорядка. Рабочий день начинался в шесть часов. Рано утром до подъема личного состава я имел возможность в те-

чение одного-двух часов заниматься в кают-компании обработкой полученных данных при испытании механических свойств льда и некоторыми вопросами судостроения. Здесь было совершенно тихо и уютно. Иногда, во время сильных снежных штормов, тишина нарушалась характерным завыванием и гулом. В моем распоряжении был большой стол, на котором я раскладывал свои тетради и эскизы. Ежедневно я вел записи по состоянию судовых механизмов и окружающей обстановки.

После завтрака я отправлялся на лед, где была установлена снежно-брезентовая палатка, в которой размещались приборы и инструменты. Холод не мешал работе. Около палатки находился ровный и торосистый лед, поэтому испытания механических свойств льда производились здесь же.

После обеда, который по расписанию был в 14 часов, работа моя продолжалась, иногда совместно с Ю. В. Кречманом. Зачастую при испытании механических свойств льда мне помогали члены экипажа и в их числе судовой врач М. Г. Комаровский и третий механик Г. К. Ковальчук. В те дни, когда я читал лекции, во второй половине дня приходилось готовиться к ним и тогда работы по испытанию льда и изготовлению приборов сокращались.

Вечером, перед ужином, ежедневно я приходил в кубрик, где, как и в походе, находилась судовая библиотека. Я выдавал и принимал прочитанные книги, что обычно сопровождалось обменом мнений, иногда дискуссиями, когда собиралось несколько читателей.

После ужина представлялась возможность читать литературу, иногда обсуждать события, волнующие всех нас. К таким событиям относились сообщения, получаемые нашим радистом Бабуриным с Большой земли.

Радиорубка располагалась на шлюпочной палубе. Здесь была смонтирована искровая радиостанция мощностью полтора киловатта. За столом обычно с наушниками сидел радист «Ставрополя» Бабурин. Во время зимовки, когда

развернулись полеты советских и американских летчиков, он держал регулярную связь с Анадырем и Колымой, работая зачастую круглые сутки.

Бабурин был секретарем партийной ячейки. В наиболее сложных ситуациях, переживаемых экипажем, он умел находить правильные решения со всем коллективом зимовщиков. Был он также редактором стенной газеты, которая продолжала периодически выходить и во время зимовки судна. Будучи скромным и трудолюбивым человеком, Бабурин пользовался на судне заслуженным уважением и авторитетом.

А было ему тогда 26—27 лет. Носил он обычно морской китель, был всегда подтянут. В кают-компании Бабурин находился редко и зачастую оставался без обеда или ужина, занимаясь приемом или передачей радиogramм.

Благодаря заботе и трудолюбию нашего радиста мы были информированы о важнейших событиях, происходивших на Большой земле. Шла первая пятилетка — грандиозное строительство, индустриализация, коллективизация сельского хозяйства. Наша небольшая группа с жадностью впитывала получаемые известия. Все мы жили одними помыслами и стремлениями с многомиллионным советским народом, хотя нас и разделяли льды и тысячи километров. Мы всегда чувствовали тепло нашей великой Советской Родины.

Дни проходили очень быстро, потому что были насыщены работой.

На зимовке «Ставрополя» мне нетрудно было оценить и собрать необходимые данные, например о температуре наружного воздуха для расчетов изоляции жилых и служебных помещений. Такие расчеты должны были исходить из условий осредненной отрицательной температуры наружного воздуха порядка —30—35° С. Правда, в некоторые дни были более низкие температуры наружного воздуха, но они имели сравнительно эпизодический характер.

Самая низкая температура во время зимовки составляла в марте 1930 года $-43,9^{\circ}\text{C}$.

Данные о температуре наружного воздуха и поверхностной воды можно было сопоставить с наблюдениями на «Веге», зимовавшей в Чукотском море в 1878—1879 годах, и наблюдениями на шхуне «Мод» Р. Амундсена в 1920 году. Так, по наблюдениям на «Веге», средняя температура наружного воздуха на зимовке составляла -30°C , на зимовке «Мод» в Чукотском море около острова Айон¹ во время ее дрейфа в феврале три дня были с температурой -41°C , средняя температура за февраль составляла -31°C , в марте опускалась до -38°C , средняя температура за месяц составляла -34°C , большинство дней в этом месяце были с отрицательной температурой — ниже -30°C .

При надежной изоляции жилых помещений представлялось возможным поддерживать в помещениях постоянную температуру воздуха порядка $+17^{\circ}\text{C}$. Конечно, отопление помещений я представлял себе не с помощью камельков, как было на зимовке «Ставрополя», а при наличии вспомогательного парового котла, отапливаемого жидким топливом.

Далее я считал, что служебные помещения — камбуз с хлебопекарней, а также расходные продовольственные кладовые — должны были находиться здесь же, в средней части судна. Особое внимание должно было быть обращено на сохранение свежего картофеля и свежих овощей, а также фруктов. Для хранения мяса, мне казалось, необходимо иметь рефрижератор и, кроме того, помещение для хранения овощей, где бы поддерживалась температура около -1°C .

¹ Амундсен Руальд. На корабле «Мод». М.—Л., 1929, с. 261—273 (шхуна «Мод» зимовала в Чукотском море в 1919—1920 гг. около острова Айон. — А. Д.).

Не снимался вопрос и о перевозке «живого» мяса, как это было на «Ставрополе». Кроме того, я намечал место для хранения корма для перевозимого скота. В дальнейшем, при разработке проекта судна, оказалось возможным весь этот комплекс расположить между средней и кормовой надстройками.

Для обслуживания многочисленных потребителей электроэнергии — освещения, вентиляции, продувания кингстонов и других устройств — я считал необходимым иметь небольшую дизель-генераторную подстанцию, вернее, вполне самостоятельную машинную установку. Она предусматривалась на случай зимовки и длительной остановки судна во льдах или в других условиях плавания.

Что касается оборудования санитарно-медицинского блока, то, по моему мнению, он должен был включать весь комплекс необходимых средств лечения, конечно, в известных пределах обусловливаемых размерами судна и количеством личного состава. В частности, такой блок должен был иметь свой санитарный узел с ванной, искусственную вентиляцию, кислородную батарею, операционный разборный стол с соответствующим освещением и оборудованием для надежного хранения медикаментов.

Капитан «Ставрополя» П. Г. Миловзоров

Через несколько дней после снежного шторма, о котором упоминалось выше, в болезни П. Г. Миловзорова наступил резкий кризис — к улучшению. Капитан начал медленно поправляться. Надежда на возможное выздоровление капитана имела большое моральное значение для экипажа и находящихся на борту пассажиров.

Я теперь довольно регулярно навещал П. Г. Миловзорова в его каюте, зачастую здесь же присутствовал судовый врач М. Г. Комаровский.

П. Г. Миловзоров живо интересовался моими опытами по испытанию крепости льда. Его интересовали также при-

боры, которые изготовлялись на «Ставрополе», причем П. Г. Миловзоров оказался весьма сведущим в устройстве, которое было сделано нами для изучения приливов. Он давал советы по испытанию льдов.

Встречаясь с П. Г. Миловзоровым, я имел возможность записать некоторые сведения из его биографии, и, мне думается, они могут представить некоторый интерес для читателей.

Павел Георгиевич Миловзоров родился в 1876 году 28 мая (по старому стилю) в семье учителя земской школы в селе Заболотном Рязанской губернии.

Семья П. Г. Миловзорова состояла из отца, матери, трех братьев и двух сестер. До школьного возраста все дети находились при родителях и подготавливались отцом. Мать была малограмотной.

П. Г. Миловзорову не нравилось выбранное отцом духовное училище, и у него зародилось желание сбежать отсюда. И вот в 14 лет, уже учась в 3-м классе, будущий полярный капитан бежит из училища и пешком, по железнодорожному полотну, добирается до Москвы. Но побег не удался. Отец нашел сына и привез его обратно. Однако за побег Миловзоров был исключен из училища.

Когда П. Г. Миловзорову исполнилось шестнадцать лет, он поступил на службу в уездную земскую управу и с этого времени начал жить уже самостоятельно. Но призвание к морю было превыше спокойной жизни в уезде. И в семнадцатилетнем возрасте П. Г. Миловзоров решает поступить в мореходное училище.

Хотя он родился и вырос в Рязанской губернии, вдали от моря, но постоянно интересовался морскими и полярными экспедициями. Так, например, в те годы весьма популярным было плавание адмирала С. О. Макарова на «Витязе» в Тихом океане в 1886—1889 годах, а также работа русской полярной экспедиции в 1901—1902 годах на судне «Заря», экспедиции Ф. Нансена на «Фраме» в 1893 году и другие.

Желание П. Г. Миловзорова поступить в мореходное училище теперь поддержал и отец, но материально поддерживать сына он вскоре отказался. Тогда П. Г. Миловзоров направился вниз по Волге к Каспийскому морю. Здесь он начал службу матросом. В течение первых трех месяцев П. Г. Миловзоров прослужил на жалованье пополам с другим матросом. Затем ему удалось получить место на полном матросском жалованье на одном из парусных судов. Служба на этом паруснике, как вспоминал П. Г. Миловзоров, была очень тяжелой. В течение двух с половиной лет П. Г. Миловзоров прослужил в составе команды как матрос, и только в 1897 году ему удалось поступить на скудные сбережения от жалованья в Астраханские мореходные классы. Прозанимавшись в мореходных классах зиму, П. Г. Миловзоров вновь возвратился на Каспий и продолжил службу в составе команды на разных судах. В 1898 году П. Г. Миловзоров выехал в город Поти, где поступил в мореходные классы. В 1899 году он выдержал экзамен на штурмана каботажного плавания и с дипломом опять приехал на Каспий.

Проплавав навигацию на парусном судне боцманом, П. Г. Миловзоров зимой вновь приехал в Поти для продолжения обучения.

Весной 1900 года П. Г. Миловзоров, получив диплом штурмана, возвратился на Каспий и поступил на должность рулевого в пароходную компанию «Надежда». В середине навигации того же года он впервые был назначен помощником капитана и плавал в этой должности в течение 1900—1903 годов.

Таковы были первые шаги П. Г. Миловзорова в гражданском флоте. В течение пяти лет он прошел службу от матроса до боцмана, причем перерывы в плавании были только на время продолжения образования. В 1903 году П. Г. Миловзорову был дан отпуск для окончания образования в училище Дальнего плавания в городе Либаве. В 1904 году он выдержал экзамен и получил диплом капи-

тана 1-го разряда. В том же году П. Г. Миловзоров, как и все моряки, был призван на действительную военную службу и направлен, как матрос первой статьи, на Черноморский флот в Севастополь.

В августе 1904 года П. Г. Миловзоров, будучи уже прапорщиком, получил назначение на Дальний Восток, в район военных действий. Здесь он проходит службу на транспортных судах, вначале как вахтенный офицер, а затем как штурман.

После окончания войны с Японией, в конце апреля 1906 года, П. Г. Миловзоров вновь был отчислен в запас флота и остался на Дальнем Востоке.

П. Г. Миловзорова, как моряка, Дальний Восток привлекал своим выходом в Тихий океан и Восточную Арктику, последняя особенно была для него притягательна своей неизведанностью. Плавание в Японском и Охотском морях, а также у берегов Камчатки было трудным и еще мало освоенным. Для молодого моряка все это было очень заманчиво, предоставляло широкое поле деятельности.

В водах Дальнего Востока П. Г. Миловзоров в должности капитана плавал на торговых судах: в 1906—1908 годах на «Днепре» в Японском море и Татарском проливе, на рефрижераторе «Нева» ходил в Австралию.

В 1908 году П. Г. Миловзоров перешел на службу Министерства путей сообщения. В течение двух лет он плавал на пароходе «Владивосток», на котором обслуживал лиман реки Амур, и в навигацию 1909 года совершил плавание с экспедицией к западным берегам Камчатки для исследования реки Большая в отношении пригодности ее к судоходству.

Работа на экспедиционных и исследовательских судах очень интересовала П. Г. Миловзорова, поэтому он перешел в гидрографию. В 1910—1911 годах он плавал капитаном на лоцмейстерском транспорте «Камчатка». Самостоятельно изучал фарватеры лимана реки Амур и предо-

стерегательные знаки в Татарском проливе. Надо сказать, что эта работа требовала большой подготовки и эрудиции. Далее П. Г. Миловзоров совершал плавание на гидрографических судах в Охотском море.

В конце 1911 года П. Г. Миловзоров получил приглашение на службу в Добровольный флот в должности капитана, где работал долгие годы.

В 1913 году он был командирован в Петроград, где принял новый пароход «Эривань» и на нем совершил переход во Владивосток. В 1914 году наконец сбылась давняя мечта П. Г. Миловзорова о плавании в Арктике. Он был назначен капитаном парохода «Колыма», которому предстояло совершить рейс в Нижнеколымск. На обратном пути судно зазимовало у мыса Северного, где теперь стоял «Ставрополь».

После возвращения во Владивосток в 1915 году П. Г. Миловзоров был переведен на пароход «Симбирск», на котором обслуживал до 1920 года экспрессную линию, совершая регулярные рейсы между Владивостоком и Шанхаем.

В 1922 году П. Г. Миловзоров был назначен на должность помощника начальника Управления дальневосточной конторы Добровольного флота. Однако работа в управлении была непривычной для П. Г. Миловзорова, он тяготился ею. В 1923 году ему удалось добиться разрешения продолжить работу в Арктике. Тогда во Владивостоке находился особый уполномоченный по делам Добровольного флота И. Е. Леонидов. Он согласился отпустить П. Г. Миловзорова капитаном парохода «Ставрополь».

Поход «Ставрополя» возобновлял колымские рейсы, которые были прерваны с 1919 года из-за военных и революционных событий в стране. В 1923 году на борту «Ставрополя» находился военный отряд. Благодаря его деятельности был очищен весь колымский район от белых банд. Тогда же с помощью названного отряда была установлена здесь Советская власть.

Со времени этого полярного рейса началось регулярное плавание судов из Владивостока в устье Колымы.

В следующем году П. Г. Миловзоров опять отправился в плавание в Нижнеколымск. На обратном пути судно было зажато льдами у острова Шалаурова, где зимовало, и вернулось во Владивосток в 1925 году.

В 1926 году Миловзорову был поручен первый транспортно-экспедиционный поход на «Ставрополе» на остров Врангеля. В том году на остров была завезена первая советская колония, возглавляемая Г. А. Ушаковым. В следующем, 1927 году П. Г. Миловзоров совершил за одну навигацию исторический поход из Владивостока в устье Лены на пароходе «Колыма». Во время этого рейса «Колыма» обеспечивала первую воздушную полярную экспедицию, которая в свою очередь выясняла ледовую обстановку для «Колымы». П. Г. Миловзоров за ленский поход и полярные рейсы в Восточную Арктику был награжден орденом Красного Знамени. Капитан бережно относился к этой высокой награде, и его орден всегда висел в каюте в небольшой рамке.

Старший помощник капитана Г. М. Алексеев

Во время подготовки судна к плаванию во Владивостоке, океанского перехода к Берингову проливу, в ледовом плавании в Чукотском море и на зимовке судна во льдах у мыса Северного большую и ответственную работу пришлось выполнять старшему помощнику капитана Григорию Михайловичу Алексееву. Во время длительной и тяжелой болезни капитана П. Г. Миловзорова на зимовке, примерно с сентября 1929 по март 1930 года, и наконец после его эвакуации с мыса Северного Г. М. Алексеев по сути вступил в должность капитана «Ставрополя». Плавая со столь опытным и известным капитаном, каким был П. Г. Миловзоров, Г. М. Алексеев творчески воспринимал его богатый опыт плавания и зимовок во льдах.

Несмотря на молодой возраст (ему было тогда около 30 лет), Григорий Михайлович пользовался авторитетом среди командного состава «Ставрополя» благодаря своим глубоким знаниям навигации, лоции и морской практики, которые он постоянно преумножал, изучая и обобщая опыт плавания колымских рейсов.

Отношение Григория Михайловича как старшего помощника к членам экипажа было равным, все его распоряжения носили деловой характер.

Григорий Михайлович при работе судна во льдах принимал деятельное участие в борьбе за его сохранность, особенно за сохранность гребного винта и руля, которые имели исключительно важное значение в автономном плавании судна. Надо отметить, что поломка единственного гребного винта и руля грозила неминуемой катастрофой — дрейфом судна среди льдов. Поэтому в сложных ледовых условиях, когда гребной винт и руль находились в сжатых ледяных полях и торосах, была установлена особая вахта на палубе, в кормовой части судна. Для обеспечения работы гребного винта была налажена телефонная связь между ходовым мостиком, где находился капитан судна, и кормой, где на палубе дежурили старший помощник Г. М. Алексеев и несколько матросов во главе с боцманом. Льды под кормой отводились командой с помощью длинных бамбуковых шестов, благодаря чему гребной винт вращался, не ударяясь о лед. При особо тяжелых льдах гребной винт или не работал, или вращался на малых оборотах. В результате таких усилий за время плавания и зимовки ни руль, ни гребной винт не получили заметных повреждений, в чем, конечно, была немалая заслуга старшего помощника капитана.

Г. М. Алексеев обладал к тому же замечательными организаторскими способностями, которые особенно заметно проявились при постановке судна на зимовку. Так, на борту судна находился экипаж в 40 человек и 49 пассажиров, принятых в Нижнеколымске. Всех их необходимо было

разместить на длительную зимовку, к тому же на судне были женщины, дети и больные. Совместно со своими помощниками Г. М. Алексеев разработал план размещения людей, а также переоборудования судна для зимовки.

Во время зимовки судна Григорий Михайлович вел дневник, или «рейсовое донесение», где подробно освещал повседневные события, происходящие на «Ставрополе», а также события, связанные с эвакуацией пассажиров, полетами советских и отчасти американских самолетов и другие, кроме того, в рейсовом донесении Г. М. Алексеева приведены гидрометеорологические данные, причем оформленные с большой тщательностью и подробностью.

К концу зимовки Г. М. Алексеев встретился с новой для него обстановкой, связанной с подготовкой судна к вскрытию льда и выходу его из ледового плена. На случай подвижки льда необходимо было подготовить котлы и главную машину, заблаговременно принять со льда воду для котлов и т. п. По распоряжению Г. М. Алексеева вокруг судна был сделан канал, чтобы при вскрытии льда корпус судна не испытывал деформаций при сжатии ледяных полей. Во всех этих случаях необходимо было иметь не только опыт, но и известное чутье, даже искусство мореплавателя. И надо сказать, что период вскрытия льда и все связанные с ним хлопоты прошли для нас сравнительно спокойно. Когда же «Ставрополь» освободился от ледяных оков, Г. М. Алексеев, теперь как капитан судна, должен был впервые самостоятельно совершить ледовое плавание к Берингову проливу, а затем океанское плавание от Берингова пролива до Владивостока. По пути следования возникла еще необходимость сделать заход в Анадырь и Петропавловск-Камчатский. Григорий Михайлович уверенно вел судно в Тихом океане. По своей инициативе он осуществил сравнительно сложный в навигационном отношении переход Четвертым Курильским проливом в Охотское море и затем проливом Лаперуза в Японское море. Судно благополучно прибыло во Владивосток.

ГЛАВА IV

ПОЛЕТЫ СОВЕТСКИХ И АМЕРИКАНСКИХ САМОЛЕТОВ К МЫСУ СЕВЕРНОМУ

Поиски самолета Эйельсона

Во время зимовки «Ставрополя» мне довелось быть свидетелем и принимать некоторое участие при полетах советских и американских самолетов, а также, по возможности, изучить обстоятельства гибели знаменитого американского полярного летчика Эйельсона.

На шхуне «Нанук», зимовавшей недалеко от «Ставрополя», находилась ценная пушнина, принятая в Нижнеколымске, которая принадлежала американскому промышленнику О. Свенсону. Поэтому, когда выяснилось, что уже нет надежды на выход судна из чукотских льдов, О. Свенсон захотел вывезти столь ценный груз на самолетах, на что получил разрешение соответствующих советских организаций.

Полеты в зимнее время в районе Аляски, Берингова пролива и особенно в Чукотском море в то время еще не проводились и не были освоены. Тем более что на всем пространстве от Аляски до мыса Северного работали маломощные радиостанции в Номе, бухте Провидения, Анадыре, на острове Врангеля и на стоявшем среди льдов пароходе «Ставрополь». Все же полеты подготавливались, и в них должен был принять участие знаменитый арктический и антарктический полярный исследователь летчик Б. Эйельсон. Но предварительно, до прилета на сравнительно тяжелом металлическом самолете Эйельсона, должен был прилететь для выяснения обстановки летчик Дорбанд. Прибытие его ожидалось 28 октября. Однако погода все эти дни стояла пасмурная, шел небольшой снег, и, конечно, самолет у шхуны «Нанук», зазимовавшей у мыса

Северного, нельзя было принять. Что же касается метеорологической обстановки на всем огромном пространстве между Аляской и мысом Северным, то здесь вообще ничего не было известно. Наконец, дни становились все более короткими, солнце уходило все дальше и дальше за горизонт — приближалась долгая полярная ночь. Она как-то по-особому влияла на всех своими сумерками, какой-то торжественной, но угрюмой тишиной, делая некоторых из нас более мрачными и молчаливыми. Все это, конечно, не способствовало полетам перед наступлением полярной ночи. Да и вообще октябрь и ноябрь издавна считались в Арктике самыми тяжелыми месяцами с неустойчивой погодой.

Но вот в своем дневнике я нахожу следующую запись: «30 октября 1929 г. в 13 часов 30 минут прилетел самолет на мыс Северный».

После разведочного полета Дорбанда ожидался прилет Эйельсона.

31 октября Эйельсон с бортмехаником Борландом вылетел из Ном. В 11 часов 30 минут самолет «Гамильтон-10002» совершил посадку на мысе Северном. В отличие от разведочного самолета Дорбанда, имеющего лыжи, у прибывшего самолета были колеса большого диаметра. Самолет «Гамильтон-10002» был целиком металлический. По своему внешнему виду являлся весьма изящным и современным для тех лет. В передней кабине самолета помещались летчик и бортмеханик.

На другой день, 1 ноября, Эйельсон около 9 часов утра осмотрел обе машины, свою и Дорбанда, затем в течение часа испытывал моторы на различных оборотах, после чего дал команду к старту. Первым стартовал Дорбанд, через несколько минут Эйельсон.

Неожиданно, спустя 30—40 минут, Эйельсон вернулся на мыс Северный. Причиной его возвращения послужило то, что в пассажирской кабине, где была погружена пушнина, поднялась высокая температура: из-за плотной упа-

ковки пушнины отработанный газ нагрел кабину. После осмотра и частичной разгрузки кабины Эйельсон вылетел на Аляску.

Эйельсон предполагал выполнить второй полет на мыс Северный, чтобы вывезти больного плевритом капитана П. Г. Миловзорова, а также должен был лететь на Аляску Свенсон. Полет Эйельсона из Номы был назначен на 7 ноября. Но погода не благоприятствовала полету — на Аляске и в Беринговом проливе была легкая метель и плохая видимость.

И все же через некоторое время по радио с Аляски сообщили, что Эйельсон принял решение вновь вылететь на самолете «Гамильтон-10002» на мыс Северный. На самолете «Стирмэн» должен был лететь Дорбанд.

10 ноября в 8 часов утра оба самолета вылетели. Однако Дорбанд вскоре вернулся в Ном и сообщил, что в Беринговом проливе самолеты вошли в зону снежной бури и потеряли друг друга.

Но Эйельсон в день своего вылета не прибыл на мыс Северный. В последующие дни погода оставалась неблагоприятной, продолжала бушевать пурга. Между тем были собраны некоторые сведения о полете Эйельсона. Так, знакомый уже нам житель селения Рыркайпий — чукча Рартыргин, возвращаясь 10 ноября около полудня с культурной базы в бухте Лаврентия, видел в пурге силуэт самолета. По его словам, самолет шел вблизи берега низко. Охотник Петушков, проживающий в землянке к востоку от устья реки Амгуэмы, также видел в середине дня 10 ноября самолет, который, сделав два круга над его землянкой, пошел вдоль линии берега по направлению к мысу Северному.

Кроме того, были и другие, но весьма неопределенные сведения.

Только два с лишним месяца спустя были выяснены обстоятельства полета Эйельсона и бортмеханика Борланда на самолете «Гамильтон-10002»...

...Спустя несколько дней после вылета Эйельсона с Аляски была послана санный экспедиция со шхуны «Нанук» для розысков самолета, но она оказалась безуспешной. Начали предприниматься попытки поиска Эйельсона американскими летчиками.

После целого ряда попыток 21 декабря из Нома на мыс Северный прилетел летчик Гилом на самолете «Стирмэн». Он сделал посадку в 13 часов 30 минут около шхуны «Нанук». Летчик сообщил, что из Нома он вылетел вместе с Кроссоном. Но около Колючинской губы они вошли в полосу тумана, повернули обратно и вынуждены были сделать посадку в тундре, где провели ночь. На другой день они стартовали, опять вошли в полосу тумана. Гилом продолжал полет и достиг мыса Северного.

22 декабря прибыл Кроссон. Он рассказал, что, когда они взлетели вместе с Гиломом и вошли в полосу тумана, Кроссон снова вернулся и, переночевав на том же месте в тундре, утром полетел на мыс Северный.

В следующие дни оба самолета делали ряд поисковых полетов в условиях полярной ночи, но обнаружить самолет Эйельсона им не удалось. Поэтому было принято решение полеты прекратить. 26 января оба самолета около 9 часов утра стартовали с мыса Северного на Аляску. Но спустя примерно 2 часа самолеты возвратились. И вот что сообщили летчики.

Поднявшись над мысом Северным, Кроссон повел свою машину курсом на юго-восток. Набрав высоту около 500 метров, он пошел над тундрой, придерживаясь береговой черты. Гилом повел машину надо льдами, углубляясь мористее на 3—4 мили от берега.

Пройдя около 60 миль, Кроссон заметил на снегу продолговатую прямоугольную тень, отбрасываемую каким-то предметом, и начал снижать машину. Гилом, заметив это, сделал поворот и тоже повел свою машину в тундру.

Когда обе машины приблизились к предмету на снегу, то летчики увидели сверкающее на солнце дюралюминие-

вое крыло «Гамильтона-10002», торчащее из снежного сугроба.

В первый момент, по словам самих летчиков, они настолько были потрясены находкой, что не решились приземлиться. Но некоторое время спустя они пошли на посадку, скользя на лыжах вдоль снежных застрогов.

Осмотр места катастрофы показал, что это действительно самолет Эйельсона, но ни пилота, ни бортмеханика в нем не оказалось.

Когда сообщили на Аляску, что самолет Эйельсона найден, то из города Теллера 28 января утром вылетели два самолета типа «Фейерчайльд». Один самолет пилотировал американский летчик Ионг, второй — канадец Рид. Оба самолета благополучно сделали посадку у шхуны «Нанук» в 13 часов 30 минут того же дня.

После обнаружения места катастрофы со шхуны «Нанук» выступила на двух нартах санный экспедиция. Через день туда же вылетели Кроссон и Гилом.

Однако все поиски погибших летчиков были тщетны.

Экспедиция М. Т. Слепнева

Общество воздушных сообщений Аляски обратилось к Осоавиахиму с просьбой оказать содействие в поисках пропавшего самолета «Гамильтон-10002». Затем правительство США в лице сенатора Бора обратилось с той же просьбой к Советскому правительству. Со стороны Осоавиахима и правительственной Арктической комиссии немедленно были приняты меры.

На «Ставрополь» была возложена задача произвести обследование во льдах и в тундре около мыса Северного, организовать подготовку аэродромов для приема самолетов.

28 января 1930 года доставленные из Владивостока на «Литке» самолеты М. Т. Слепнева и В. Л. Галышева вылетели из бухты Провидения, сделали посадку в бухте

Лаврентия и 29 января прибыли на мыс Северный. 30 января М. Т. Слепнев прибыл на место катастрофы.

Обследование показало, что катастрофа произошла «вследствие удара, полученного «Гамильтоном-10002» правым колесом о тундру на полной скорости самолета». От удара оторвалось правое крыло, и самолет, имея еще поступательную скорость, постепенно разрушался, вследствие чего его части были разбросаны на значительное расстояние. При раскопках был найден альтиметр Эйельсона с показанием 100 футов, а также остановившиеся на времени 14 часов 40 минут часы. По указанию производственной Арктической комиссии предлагалось производить поиски Эйельсона и Борланда до полного выяснения их участи.

Получив такое указание, М. Т. Слепнев созвал совещание, на котором присутствовали капитан «Ставрополя» П. Г. Миловзоров, представитель пограничников Кучман, а с американской стороны — летчик Йонг и промышленник Свенсон. На совещании пришли к следующему заключению: производить систематические работы по раскопкам на месте катастрофы с целью обнаружения тел погибших летчиков; к работе привлечь экипажи «Ставрополя» и шхуны «Нанук», а также санные экспедиции, вышедшие из бухты Провидения и селения Уэлен.

Решено было организовать две экспедиции к месту катастрофы: санную и воздушную. Для воздушной экспедиции выделить самолет «СССР-177». Вывоз пассажиров со «Ставрополя» поручить летчику В. Л. Галышеву.

Из состава команды «Ставрополя» пожелали принять участие в поисковой экспедиции: Платов, Садкин, Якобсон, Полтавцев, Костенко и Дубравин.

5 февраля самолет «СССР-177», пилотируемый М. Т. Слепневым, на борту которого довелось находиться мне и Т. Костенко, стартовал с мыса Северного к месту катастрофы. Кроме того, на самолете «Стирмэн» вылетели к месту катастрофы Кроссон и Йонг.

Погода в этот день стояла сравнительно ясная, темпе-

ратура наружного воздуха снизилась до -30°C . Около 12 часов 30 минут подлетели к месту катастрофы «Гамильтона-10002». При снижении самолета нам было видно, что совершенно гладкую поверхность найти трудно. Приходилось готовить машину к посадке на заструги. Так как ветер был слабый, то М. Т. Слепнев посадил самолет не против ветра, как обычно, а по ветру — вдоль застругов, что значительно облегчило посадочную операцию.

М. Т. Слепнев поручил мне составить схему катастрофы и быть «историографом» экспедиции. Конечно, с меня не снимались и работы по раскопкам около самолета.

Начальником экспедиции был установлен следующий порядок поисков американских летчиков: поиски производить у горной возвышенности и частично в горах, где возвышались кекуры; в тундре — от горной возвышенности до береговой черты устья Амгуэмы и до береговой черты моря, а также вести раскопки непосредственно на месте катастрофы.

В тундре всего работало 27 человек, в том числе саниная экспедиция со «Ставрополя», чукчи из селения Уэлен вместе с председателем РИКа Пономаревым и санные партии, возглавляемые Дьячковым из бухты Провидения. Жили мы в тундре в палатках и снежных пещерах.

Снежный покров в месте катастрофы был сильно уплотнен ветрами, и копать его лопатами было очень трудно. Поэтому мы поступали следующим образом. Вдоль направления, по которому надлежало вести траншею, мы с помощью длинной одноручной пилы делали пропилы снежного покрова. Расстояние между пропилами было от 0,5 до 1 метра. Сняв верхний пласт, опять делали пропилы, и так до тех пор, пока не доходили до тундровой почвы. Толщина снежного покрова достигала 2—2,5 метра. Так мы работали в тундре уже около двух недель. Сильные пурги иногда вынуждали нас прекращать работы.

13 февраля рыли траншею от фюзеляжа вперед развернутым фронтом. И уже когда был подан сигнал к окон-

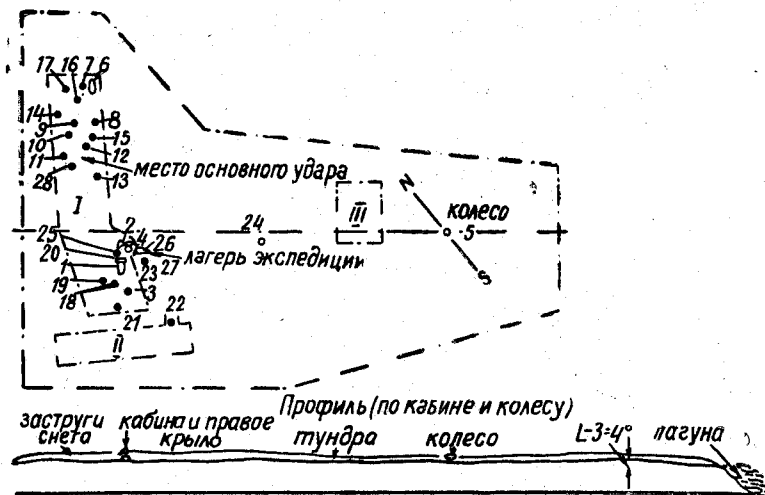


Схема катастрофы самолета Эйельсона у реки Амгуэмы:

1 — крыло с кабиной; 2 — часть фюзеляжа; 3 — мотор с «пауком» и приборной доской; 4 — груз; 5 — колесо (правое); 6 — крыло (правое); 7 — бак бензиновый; 8 — стекла кабины; 9 — обшивка крыла; 10 — фара; 11 — бак масляной; 12 — правая полусось; 13 — сиденье механика Борланда; 14 — подкос правого крыла с ланжероном; 15 — части узлов правого крыла; 16 — шлем Борланда; 17 — шлем Эйельсона; 18 — педали ножного управления; 19 — штурвалы с днищем кабины; 20 — сиденье пилота (левое); 21 — тело Борланда; 22 — тело Эйельсона; 23 — руль глубины (левая часть); 24 — бензиновые бидоны; 25 — инструменты бортовые; 26 — жилье экспедиции в снегу; 27 — палатка поисковой экспедиции; 28 — части головки цилиндра

Римские цифры I, II, III обозначают места раскопок.

чанию дневных работ, раздался крик К. Я. Яковсона «Есть!» Оказалось, что при окалывании глыбы снега, он наткнулся на ногу, торчащую из снега. Когда мы окопали кругом снег, то нашему обозрению представилось следующее.

Ничком, головой к разбитому самолету, немного приподнявшись на коленях и правом локте, лежал труп человека. Левая рука его была немного вывернута и вытянута

вдоль туловища. Голова упиралась в землю. Лицо было покрыто обмерзшей коркой снега с пятнами крови. Замерзшая кровь и снег были и в ушах.

Так как лицо летчика не было видно, приходилось опознавать по одежде. Все остановились на том, что мы нашли и откопали бортмеханика самолета «Гамильтон-10002» — Борланда.

18 февраля во время рытья траншей опять К. Я. Яковсон, копнув лопатой, внезапно натолкнулся на руку человека. Когда очистили от снега замерзшее тело, то увидели, что в 40 метрах от кабины разбитого самолета и несколько дальше и левее труп Борланда лежал труп Эйельсона, головой от самолета, лицом вниз. Левая рука его была прижата к сердцу, правая вытянута и сжата, как и левая, в кулак. Ноги немного раздвинуты. Казалось, он застыл в том положении, в котором был выброшен из самолета. Повреждений на лице не было видно, так как оно было покрыто коркой снега. В ушах застыла кровь.

Теперь мы могли представить себе причины катастрофы.

Самолет «Гамильтон-10002» недалеко от места гибели шел на высоте около 50—100 метров, ориентируясь по береговой черте. У устья Амгуэмы береговая линия резко искривляется, образуя как бы небольшой залив с островом, расположенным в середине этого залива. Искривление береговой линии и явилось причиной отклонения самолета от курса. Доказательством тому служит то обстоятельство, что шум мотора самолета был слышен продолжительное время над землянкой проживающего здесь охотника. Вероятно, самолет описывал круги — Эйельсон искал потерянную (ввиду ее резкого поворота) береговую линию, снижая теперь машину очень низко и ориентируясь по альтиметру. Не находя линии берега и не видя поверхности тундры, Эйельсон продолжал снижать машину, полагаясь на правильность показаний альтиметра, и, сделав поворот, наклонил самолет на правое крыло...

Тела американских летчиков Эйельсона и Борланда были помещены в кабину самолета «СССР-177» в том виде, как они были найдены. Мне довелось сопровождать погибших летчиков из тундры к мысу Северному 22 февраля 1930 года.

После посадки самолета «СССР-177» тела Эйельсона и Борланда с траурными почестями были переданы американскому летному звену. 4 марта самолет «Фейерчайльд», пилотируемый Ионгом, отбыл в город Теллер. В траурном полете его сопровождал самолет «СССР-177» до города Фербенкса. Здесь ожидали семьи погибших летчиков: жена Борланда с двумя детьми и отец Эйельсона...

Американские самолеты продолжали летать между мысом Северным и Аляской. Это было связано с вывозом пушнины и мелким ремонтом поврежденных самолетов при посадке в тундре и на мысе Северном.

В одном из полетов с мыса Северного был вывезен в Ном больной капитан «Ставрополя» П. Г. Миловзоров, а также О. Свенсон со своей дочерью.

Последний полет с мыса Северного на Аляску был совершен Кроссоном на самолете «Стирмэн» 11 мая 1930 года.

Полеты В. Л. Галышева по вывозу пассажиров со «Ставрополя»

В то время когда советская летная экспедиция вела поиски Эйельсона и Борланда, В. Л. Галышев начал вывозить больных, детей и женщин со «Ставрополя» в бухту Лаврентия.

План вывоза пассажиров состоял из двух этапов: на самолете до бухты Лаврентия, а затем санным путем от бухты Лаврентия до бухты Провидения, где была приготовлена для зимовки пассажиров жилищная база и сосредоточено топливо, а также провиант.

9 февраля 1930 года самолет «СССР-182» совершил первый полет с мыса Северного к мысу Дежнева. Обратный полет на мыс Северный представилось возможным совершить лишь 21 февраля.

4 марта В. Л. Галышев совершил второй пассажирский рейс в бухту Лаврентия с заходом в бухту Провидения, где был сосредоточен бензин.

На этом закончились пассажирские полеты, так как женщины, больные и дети все были вывезены, и В. Л. Галышев получил распоряжение готовиться к рекогносцировочному полету до Петропавловска-Камчатского.

Всего на мысе Северном побывало тогда пять типов самолетов: «Сопвиц», «Стирмэн», «Гамильтон-10002», «Фейерчайльд», «Юнкерс-ВВЗ». Общее количество прилетавших самолетов было 8, совершили они 18 посадок на мысе Северном.

Это были первые полеты в полярную ночь над Чукотским морем. Как мне было известно, и в других районах Арктического бассейна в это время года еще не летали.

Ознакомление с условиями полетов имели для кораблестроения весьма актуальное значение, и в частности для судов ледового плавания.

Предполагалось, что корабли, плавающие в Арктике, должны иметь самолет весьма легкой конструкции, который мог бы совершать полеты со льда или полыньи. Такой «корабельный» самолет можно было бы перевозить и на судне. Он был незаменим для ледовой разведки, тем более что тогда еще не было авиационного обслуживания во время ледовой навигации в Чукотском море. Между тем как в Карском море Н. И. Евгенов при проводке Карских экспедиций начал уже в 1923—1924 годах применять этот прогрессивный метод. Первые полеты на этих проводках совершил Б. Г. Чухновский и другие летчики.

Но и при обслуживании караванов судов береговой авиацией роль корабельного самолета не снижалась, не говоря уже о перспективе использования корабельных вер-

толетов. В то время о них уже говорили, но дело это продвигалось очень медленно.

В первую очередь кораблестроителям, как мне казалось, надо было заниматься данным вопросом. Необходимо было вносить изменения в конструкцию корабля, а именно: выделить место на корабле для самолета, продумать по возможности устройство съемного и разборного ангара; обеспечить надежное хранение самолета в условиях качки и закрепление его на палубе судна; предусмотреть устройство, обеспечивающее подъем и опускание самолета или вертолета на палубу, хранение запаса топлива для самолета и удобную подачу его для заправки, помещение для летного звена и т. п. Все это мне довелось учесть при разработке эскизного проекта арктического судна.

ГЛАВА V

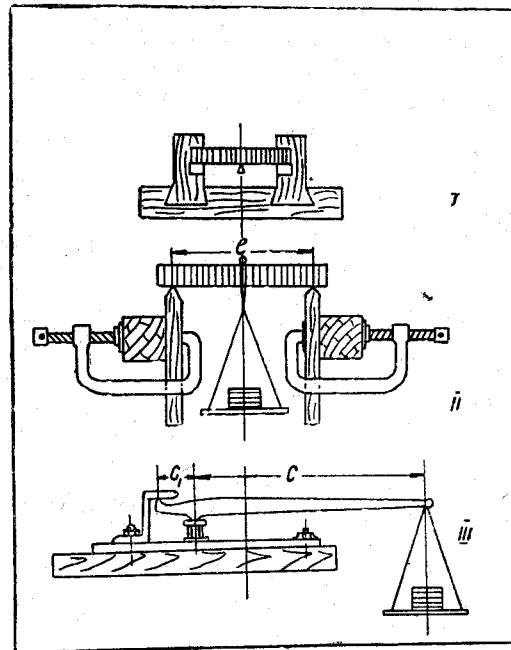
НАУЧНЫЕ РАБОТЫ ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ И НА ЗИМОВКЕ

Санная поездка к мысу Биллингса

Во время стоянки «Ставрополя» во льдах у мыса Северного 8 августа 1929 года я произвел первые исследования механических свойств льда Чукотского моря на сжатие и излом (изгиб).

Прибор для испытания льда на сжатие представлял собою рычажное устройство. Для получения образцов льда брали отдельно плавающие льдины или откалывали целые глыбы от больших массивов льда. Их пробуксировывали шлюпкой к борту судна и поднимали на палубу с помощью стрелы. Затем кусок льда распиливался ножовкой на плоские куски, которые разламывались и разделялись на кубики требуемых размеров.

Приспособления для испытаний крепости (механических свойств) льда во время плавания «Ставрополя» (чертеж).



При испытании первых образцов льда на сжатие были взяты кубики размерами около $3 \times 3 \times 3$ см. Временное сопротивление, или предел прочности льда на сжатие, составляло около 25 кг/см^2 . Образцы льда на излом брались также с подводной части ледяных массивов.

Теперь представлялась возможность сравнить крепость льдов Чукотского моря на излом по испытаниям на «Ставрополе» и льдов Гренландского моря по испытаниям на ледоколе «Ермак», которые производил в 1899 году адмирал С. О. Макаров в тот же навигационный период — в августе.

Среднее значение временного сопротивления, или предел прочности льда на излом (изгиб), полученное на «Ставрополе», составляло 10 кг/см^2 , в то время как на «Ермаке» в Гренландском море в 1899 году¹ — 8 кг/см^2 .

Испытания механических свойств льда производились на ровном молодом льду, в 30 метрах на север от места зимовки судна, по направлению господствующего ветра.

Но испытание механических свойств льда на зимовке «Ставрополя» давало представление о крепости льда только в районе стоянки судна. А для того чтобы иметь более полное представление о крепости льда в Чукотском море, целесообразно было попытаться расширить географический диапазон испытаний. Особенно ценно получить такие данные в зимнее время, когда лед достигает своей наивысшей прочности, что, конечно, имело большое значение для кораблестроения и других технических целей. Вторая задача, которая представлялась нам тоже немаловажной, — расширить некоторые научные наблюдения за пределами мыса Северного, то есть обследовать ледовый покров на возможно большем пространстве в зимней обстановке.

Наиболее интересным районом обследования, мне казалось, мог быть район в сторону мыса Якан и далее к мысу Биллингса, где кромка льда, как уже отмечалось, подходит довольно близко к берегу, поскольку здесь наиболее узкая часть пролива Лонга. Ледовый покров в проливе Лонга состоит из приносных льдов, дрейфующих из Центральной Арктики².

Но для этого необходимо было совершить поездку на собачьих упряжках к мысу Биллингса, а это значит преодолеть расстояние туда и обратно около 400 километров.

Я поделился своими мыслями с гидрометеорологом

¹ Макаров С. «Ермак» во льдах. СПб., 1901, с. 422.

² В настоящее время считают, что льды в проливе Лонга, являясь приносными, группируются из льдов Врангелевского и Айонского ледяных массивов. — А. Д.

Ю. В. Кречманом. Он с большим интересом отнесся к намечаемой санной поездке, так как его в свою очередь интересовали многие вопросы из его области научных наблюдений, в том числе метеорологические наблюдения, определение температуры поверхностной воды, образование торосов. Но, поскольку санная экспедиция могла занять около 20—30 дней, необходимо было кому-то поручить вести в это время метеорологические наблюдения на судне. Изъявил желание нам помочь судовой врач М. Г. Комаровский, который, кстати, имел уже некоторый опыт метеорологических наблюдений. Кроме того, я попросил М. Г. Комаровского и третьего механика Г. К. Ковальчука продолжить стационарные наблюдения по некоторым испытаниям механических свойств льда.

О предполагаемой санной поездке я рассказал также К. Я. Якобсону, с которым мы теперь особенно сдружились после совместного участия в правительственной экспедиции по розыску Эйельсона и Борланда.

Кроме разрешения командования судна на столь длительную поездку требовались еще средства как для оплаты собачьих упряжек, так и покупки корма для них, что было в тот период весьма сложным. В общем, по предварительным подсчетам, на санную экспедицию требовалось по тем временам около 1000 рублей. Необходимые средства мы выделили из своих сбережений от накопившейся за время зимовки заработной платы. Конечно, на инициатора экспедиции выпала основная доля.

Оставалось еще одно — доложить об организации экспедиции в Арктическую комиссию при СНК, ее председателю С. С. Каменеву. Такая необходимость вызывалась тем, что зимовка «Ставрополя», эвакуация людей с судна, посылка зимой из Владивостока «Ф. Литке» для оказания помощи нам в розыске погибших американских летчиков — все это находилось в поле зрения и сфер действия Арктической комиссии. Поэтому 14 марта 1930 года была послана в Москву в Кремль телеграмма примерно следую-

щего содержания: «Испытания сопротивляемости льда оз-
накомления его поверхности других научных целей орга-
низуется санная экспедиция мыс Биллингса. Выход пред-
полагаем апреле. Студент ЛКИ Дубравин, метеоролог
Кречман».

19 апреля 1930 года в 3 часа 15 минут санная экспеди-
ция выступила с места стоянки «Ставрополя». В своем
дневнике я нахожу следующую запись: «...санная партия в
составе начальника партии Дубравина, научного сотрудни-
ка КЯРВАН (Комиссия Якутского района Всесоюзной
академии наук) Кречмана, технического сотрудника ма-
троса первого класса Якобсона на трех нартах с 27 собака-
ми, в сопровождении каюров братьев Алитет вышли по
льду на м. Биллингса».

С первой нартой, имеющей груз около 100 килограммов,
шел Кречман и каюр Алитет-старший, которого звали Ям-
кукай; со второй нартой, где находился прибор для испы-
тания льда и часть продовольствия весом тоже около
100 килограммов, шел я и каюр Алитет-младший по имени
Айметыргин; наконец, с третьей нартой шел Якобсон с гру-
зом около 90 килограммов. В каждой нарте было по
9 собак.

Санная партия начала продвигаться на северо-запад.
Погода нам благоприятствовала. Температура наружного
воздуха была минус 12 градусов. Ни ветерка — штиль.
И только нагромождение торосов мешало нашему продви-
жению вперед. Но на следующий день, после ночевки в па-
латке, мы на своем пути встретили более ровный лед.
Снежный покров на льду составлял 30—35 сантимет-
ров.

23 апреля, пройдя около двух миль в море по припай-
ному льду, мы разбили лагерь у сравнительно небольшого
тороса. Одну из нарт отправили на берег, а с другой двину-
лись к кромке припая.

Среди темной открытой воды мы увидели отдельные
ледяные массивы, окруженные молодым ледком. Общая

схема кромки льда (берегового припая) представлялась
следующей.

Под углом примерно 60 градусов к северу простирался
барьер льда в виде стены, совершенно ровной и как бы ак-
куратно и тщательно обтесанной постоянно движущимся
льдом. Это свидетельствовало о том, что движение льда
здесь происходило, по-видимому, под определенным углом
дрейфа и являлось сравнительно постоянным.

За барьером льда, примерно на 800—1000 метров в сто-
рону моря, простирались тремя параллельными грядами
торосы. Далее, еще мористее примерно на 400 метров, нахо-
дился молодой лед толщиной 10 сантиметров. На границе
молодого льда и последней гряды шли сравнительно боль-
шие торосы, которые поднимались местами до 5—6 метров.

Нельзя не отметить, что суда, попадающие между кром-
кой припая или значительными полями и движущимся
льдом, подвергаются большим давлениям в стлчие от
плавания среди отдельных массивов льда. Так, например,
обращал внимание на этот факт Ф. Нансен во время дрей-
фа «Фрама» в Арктическом бассейне¹.

Первую пробу на испытание механических свойств льда
в нашей санной поездке мы провели у кромки припая. На
следующий день продолжили путь к мысу Биллингса, де-
лая остановки, чтобы произвести обследование льда, его
испытания на излом и другие научные наблюдения.

По нашим наблюдениям, толщина льда составляла
150—170 см, толщина снегового покрова колебалась от
6 до 20 см, иногда доходила до 30 см. На полдороге к мы-
су Якан мы встретили сравнительно широкую полосу взло-
манного осенью молодого льда, местами попадались по-
лосы торосистого льда, где была большая опасность поло-
мать нарты. Поэтому пришлось несколько сблизиться с бе-
регом. Ночевали в палатке в спальных мешках.

¹ Нансен Ф. В стране льда и ночи. Спб., 1897, т. 1, с. 138—139.

К мысу Биллингса подошли к исходу дня 28 апреля. Уже издали мы увидели раздавленную льдами шхуну «Элизиф». Шхуна лежала на левом борту, ее развернуло теперь и подтащило к берегу осенними штормами. Фок и бизань мачты были спилены, остались только грот-мачта со стрелами и наблюдательной бочкой.

Проведя один день на мысе Биллингса, где мы произвели испытание льда и другие опыты, наш отряд пошел на северо-запад к мысу Кекурному, где находился охотничий домик. Здесь намечался конечный пункт санной экспедиции.

Придя к мысу Кекурному, мы действительно недалеко от берега увидели почти целиком засыпанную землянку-полухижину, где жил ранее охотник Брюханов. Откопав хижину, нам удалось войти внутрь ее. Там, к нашему удивлению, все было в полном порядке, прибрано, как это принято у полярных охотников и путешественников.

На следующий день, 1 мая 1930 года, после побудки мы устроили небольшой праздник. Выразился он в том, что мы поздравили друг друга, затем распечатали индивидуальный пакет, который вручил нам судовой врач с условием вскрыть его 1 мая. Вскрыв пакет, мы нашли в нем поздравительное письмо, две бутылки красного и белого вина и несколько фотографий.

В этот же день мы с Ю. В. Кречманом (К. Я. Якобсон остался в хижине) и проводниками-чукчами отправились осмотреть горы, но, главное, хотелось ознакомиться с кекурами. С кекур было видно, что на берег выброшено много главника. После четырехчасовой поездки мы вернулись к берегу. Большой интерес представило и то обстоятельство, что на берегу было обнаружено много льдин с песком и галькой, по-видимому, их вытеснило сюда льдом.

2 мая начали готовиться в обратный путь. В хижине все привели в порядок, оставили несколько вязанок дров и записку.

На обратном пути наш отряд двигался по льду до мыса Якан, затем по береговой полосе. Местами мы выходили на

лед и перед прибытием на мыс Северный сделали заход в горы.

10 мая санная партия вернулась на «Ставрополь».

В целом, подводя итоги санной поездки к мысу Биллингса, можно сделать следующий вывод.

Ледовый покров между мысами Северным и Биллингса, от берега до кромки припая, был торосистым, и только местами он представлял площадки ровного льда.

Толщина ровного льда у берега, где он был наиболее прочным, составляла в среднем 150—170 см, снеговой покров по льду — 6—30 см.

Временное сопротивление, или предел прочности льда, на излом от различных образцов колебался в пределах от 5 до 22 кг/см², для балочек размерами примерно 10×10 см в сечении и с пролетом между опорами около 50 см, среднее значение 12 кг/см². Температура наружного воздуха в апреле и мае по пути следования экспедиции колебалась от —12 до —20°C.

Нельзя не отметить, что, по визуальным наблюдениям, по так называемому «ледяному небу», кромка льда подходила близко в районе мыса Якан, в других же местах на всем обозримом пространстве она была за пределами видимости.

Ряд весьма интересных наблюдений, по характеру торосов и некоторым гидрометеорологическим данным, собранным Ю. В. Кречманом, был представлен в Якутскую комиссию Академии наук СССР.

По возвращении санной экспедиции мы дали телеграмму Арктической комиссии следующего содержания:

«Москва тчк Арктическая комиссия тчк Каменеву тчк Согласно нашей телеграмме 14 III санная партия испытания сопротивляемости льда ознакомления поверхности выступила 19 IV продвинулась льду Биллингса достигнув одной точке кромки припая зпт обратно берегу прибыла Ставрополь 10 V произведя предполагаемые работы Участники здоровы бодры Дубравин Кречман».

Аналогичная и более подробная телеграмма была представлена Дальневосточной конторе Совторгфлота во Владивосток.

Кроме того, в результате этой поездки были собраны данные о зимней ледовой обстановке на большом диапазоне от мыса Северного до мыса Биллингса.

Памяти Фритьофа Нансена

В 1930 году выдающийся полярный исследователь Фритьоф Нансен должен был осуществить трансарктический перелет на дирижабле с запада на восток через Арктический бассейн. В этой связи мы, на «Ставрополе», были ориентированы о предстоящем полете. Не исключалась возможность и некоторого участия экипажа «Ставрополя» в обеспечении полета, руководимого Ф. Нансеном, например в радиосвязи.

Во время полета на дирижабле предусматривалось создание на дрейфующем льду научно-исследовательских групп. С этой целью дирижабль должен был останавливаться, приспускаться и организовывать на льду дрейфующие станции.

Нансен благодаря своему огромному авторитету мог наметить столь грандиозный и смелый план и довести начатое дело до его логического завершения.

Подготовка к трансарктическому перелету велась уже несколько лет. Ф. Нансен в этой связи приезжал в Ленинград для организации перелета и выступал с публичной лекцией.

Для меня личность Ф. Нансена была всегда особенно интересна не только благодаря его блестящим полярным походам, но еще и потому, что он вникал в вопросы кораблестроения и эксплуатации судов¹. Кроме того, Ф. Нан-

сен, как и Д. И. Менделеев¹, М. К. Сидоров, А. М. Сибиряков и многие другие, увидел и по праву оценил величие Сибири. Совершив плавание по Енисею, Ф. Нансен писал о Сибири, как «о стране будущего». Он обратил также внимание, как и адмирал С. О. Макаров², на судоходность реки Енисей.

И вот неожиданно мы получили по радио известие о кончине 13 мая 1930 года выдающегося полярного исследователя, ученого и гуманиста Фритьофа Нансена. Это известие взволновало наш небольшой коллектив — экипаж и пассажиров «Ставрополя». Личность Ф. Нансена особенно рельефно вырисовывалась здесь, среди льдов и пустынных берегов Чукотки, где стоял затертый льдами наш корабль. Редколлегия стенной газеты «Ставрополя», членом которой мне довелось быть, поручила написать статью, посвященную памяти выдающегося полярного исследователя и общественного деятеля.

Советской общественности деятельность Ф. Нансена была хорошо известна. В дни голода в Поволжье Ф. Нансен с трибуны Лиги Наций в Женеве призывал к интернациональному гуманизму. Он выдвинул предложение о помощи голодающим. Но мир империализма был глух к этим призывам. Только один Ф. Нансен отдал свои сбережения на организацию продовольственного эшелона.

IX Всероссийский съезд Советов в декабре 1921 года единогласно принял благодарственное послание Ф. Нансену, в котором говорилось:

«IX Всероссийский съезд Советов, ознакомившись с Вашими благородными усилиями спасти гибнувших крестьян Поволжья, выражает Вам глубочайшую признательность от имени миллионов трудящихся населения РСФСР.

Русский народ сохранит в своей памяти имя великого ученого, исследователя и гражданина Ф. Нансена, герой-

¹ Нансен Ф. В стране льда и ночи. СПб., 1897, т. 1; 1898, т. 2.

¹ Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1907.

² Макаров С. «Ермак» во льдах. СПб., 1901, с. 81.

чески пробивавшего путь через вечные льды мертвого Севера, но оказавшегося бессильным преодолеть безграничную жестокость правящих классов капиталистических стран.

Председатель IX съезда Советов
М. Калинин

25 декабря 1921 г.»¹

Так имя Ф. Нансена вошло в историю как имя одного из величайших гуманистов.

В области научных исследований Арктического бассейна и его центральной части имя Ф. Нансена было тесно связано с кораблестроением. Ф. Нансен предложил и осуществил идею особой формы и оригинальной конструкции судна, получившего впоследствии название «Фрам» (что в переводе на русский означает — «Вперед»). На этом судне экспедиция Ф. Нансена совершила дрейф во льдах от Новосибирских островов через Центральную Арктику в Гренландское море в 1893—1896 годах. Плавание «Фрама» показало, что небольшое, но специально приспособленное судно, имеющее маломощную машину, могло доходить до высоких широт и среди ледяных массивов втягиваться в дрейф вместе со льдами.

На шхуне «Фрам» в 1911 году Амундсен совершил свое историческое плавание в Антарктиду при открытии Южного полюса.

Шхуна «Фрам» послужила прототипом для ряда судов, особенно по форме корпуса. Она являлась как бы оптимальным критерием при выборе обводов корпуса судов, предназначенных для плавания в тяжелых льдах. К числу таких судов, как уже упоминалось, относилась шхуна Амундсена «Мод». Она плавала в Чукотском и Восточно-Сибирском морях в период 1920—1925 годов. Кстати, в 1925 году шхуна «Мод» находилась в Чукотском море,

когда здесь совершал свой обычный колымский рейс пароход «Ставрополь».

Таким образом, Ф. Нансен и норвежский кораблестроитель Колин Арчер внесли известный вклад в арктическое судостроение.

Об этом было отмечено в редакционной статье стенгазеты «Ставрополя», посвященной памяти выдающегося полярного исследователя Фритьофа Нансена.

ГЛАВА VI

ОСВОБОЖДЕНИЕ ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА

Подготовка судна к плаванию

В своем дневнике от 14 мая я нахожу следующую запись о начале судовых работ: «Сегодня... мы возили лед, а затем начали уборку снега около борта парохода. Работа шла весело».

Необходимость уборки сильно уплотненного снега около судна, достигавшего в ширину у борта около метра, вызывалась тем, что была возможность непосредственно со льда очистить наружные борта судна и покрасить. Кроме того, появился бы доступ теплого воздуха и солнечных лучей к наружному борту, что тоже ускорило бы таяние снега и льда вокруг судна.

Запасали мы также питьевую воду. Как уже отмечалось, питьевая вода заготавливалась из льда старых опресненных торосов. В них соль практически отсутствовала благодаря ежегодным процессам выкристаллизации солей и их постепенного смывания в летнее время года тающим снегом. Поэтому такой лед мы кололи на мелкие куски пешнями и возили на судно на санях.

¹ Известия, 1921, 27 дек.

Одновременно велись работы по ремонту судна. В своем дневнике по этому поводу нахожу: «30.V—30 г. Работаю в форпике с Тальцем (судовой плотник) по заделке течи цементом. Работа заключается в том, что пространство между шпангоутами и флорами залили цементом». Предварительно была произведена обмазка швов и заклепок тонким слоем сравнительно жидкого цемента.

Мне очень хотелось измерить толщину ледовой оболочки, покрывающей нижнюю поверхность корпуса судна. Я обратился за советом и содействием к старшему механику Э. А. Фридвальду. Он был так любезен, что согласился помочь и даже изыскал способ замера толщины ледовой оболочки. У переборки, разграничивающей котельное и машинное отделения, находился кран нижнего продувания котла. Кран был предварительно открыт, и в него через патрубок вдвигался нагретый докрасна конец ломика. Лед, сковавший снаружи судно, оказался весьма крепким. Только после ряда последовательных нагреваний и проталкивания ломика лед постепенно расплавлялся до появления забортной воды. Она сначала медленно, а затем сильной струей стала протекать через кран. Оказалось, что ломик с появлением воды вошел в лед на 700 мм. Как только начал бить фонтан, кран был немедленно закрыт. Мы измерили и температуру забортной воды, которая составила минус 1—4 градуса.

Особое внимание во время зимовки уделялось сохранению в исправном состоянии рулевого устройства. Сюда относились перо и баллер руля, детали крепления и привода.

Около пера руля, как уже отмечалось, была сделана прорубь — майна. Она поддерживалась в открытом состоянии, для чего в начале зимовки три раза в месяц, а затем ежедневно подрубался образующийся на воде майны лед. Теперь необходимо было расширить майну во избежание поломки пера руля во время вскрытия и передвижки льда. Такая работа выполнялась нами обычными пешнями с удлиненными ручками.

Привод Девиса¹, находящийся на юте в особом кожухе, был в хорошем состоянии, поскольку с началом зимовки его тщательно законсервировали, покрыв машинным вазелином, и периодически «расхаживали». Теперь все его элементы были промыты, протерты и опять покрыты машинным вазелином.

22 июня заложили огонь в левом котле для опробования главных и вспомогательных механизмов, которые к этому времени прошли переборку. Начались работы по ремонту главной машины. Были вскрыты и проверены крышки всех цилиндров и золотников, поршень низкого давления был вынут, рассмотрены мотылевые и головные подшипники.

25 июня опробовали главную машину и вспомогательные механизмы, а также механизмы всех судовых устройств, в их числе брашпиль и грузовые лебедки.

При прогревании паропровода обнаружили, что редукционный клапан главной машины у фланца дал трещину, возможно, от неправильного размораживания. Каких-либо других дефектов в механизмах обнаружено не было.

При опробовании главной машины и механизмов уголь из трюма перегрузили в угольные ямы. В нашем распоряжении оставалось около 100 тонн угля. Его приходилось экономить, и в этой связи после опробования главной машины и подъема плавучих средств, находившихся на льду, котлы были выведены из действия до вскрытия льда.

Выход судна из ледового плена

В то время, когда шла подготовка судна к плаванию, ледовая обстановка в районе мыса Северного претерпела значительные изменения. Первые существенные признаки потепления появились примерно в середине мая. Так, на

¹ Рулевое, рычажное, ручное устройство для поворота руля на случай выхода из действия рулевой машины. — А. Д.

палубе судна выпадавший снег начал таять. На льду образовались лужицы. Особенно интенсивно шло таяние в тех местах, которые были посыпаны тонким слоем угольного мусора. Это обстоятельство, издавна отмечаемое полярными исследователями, объяснялось тем, что темные предметы поглощали большее количество тепла.

А днем 25 мая, при слабом восточном ветре и температуре наружного воздуха около -10°C , внезапно образовалась во льду около судна трещина шириной около 75—100 мм. Она шла от майны, находившейся в кормовой части судна, по направлению к западу, примерно на расстоянии 500 м, затем трещина несколько изменяла свое направление и шла на северо-восток, расширяясь до кромки берегового припая, находящегося в 8—10 милях от места зимовки «Ставрополя»¹.

В тот день, когда образовалась столь значительная трещина на большом пространстве ледового покрова около мыса Северного, я вместе с чукчей Анчо из селения Рыркайпий находился на кромке берегового припая. Зачастую в субботу после окончания судовых работ² я отправлялся вести наблюдение за льдами и их сжатием, которое происходило мористее от «Ставрополя». До района происходивших сжатий льда надо было добираться на санной упряжке. Поэтому я приходил на мыс Северный и при содействии заведующего факторией Д. Н. Мирошниченко нанимал собачью упряжку и на ночь с субботы на воскресенье вместе с каюром-чукчей отправлялся к кромке берегового припая. Меня интересовала обстановка и условия, при которых происходит сжатие, что, конечно, имело немаловажное значение в кораблестроении. Отправившись в ночь с 24 на 25 мая с мыса Северного к кромке льда, мы

прошли с моим спутником около 6 миль по торосистому льду и к утру достигли кромки берегового припая, простиравшейся на северо-запад. Кромка представляла собой гряды торосистых льдов, резко разграничивавшихся огромным барьером тяжелых льдов, местами достигавшего высоты 12—14 метров. Со стороны моря этот барьер был обтесан, поскольку возле его неподвижной отвесной стены, покоящейся на стамухах, постоянно теснились подвижные льды.

Аналогичный барьер наблюдался нами во время санной поездки в апреле того же года около мыса Якан.

Я с моим спутником Анчо решил рискнуть и выйти за кромку льдов в море. И только мы отошли от отвесной стены ледяного барьера, как вдруг в отдалении раздался сначала шуршащий, а затем громовой звук. Дословно в моем дневнике записано: «...точно миллионы тонн тонкого зеркального льда ломаются на мелкие куски».

Внезапно перед нами появилась трещина в молодом льду, которую мы, не успев сдержать собачью упряжку, переехали. Но тут же остановились, чтобы осмотреться. Перед нами медленно раскачивались два края льдины. А через несколько минут обнаружили, что расстояние между льдинами быстро увеличивается. Ехать дальше было рискованно, и мы перешли на береговую сторону льда и начали отходить к барьеру. Вдоль барьера пока было спокойно. Немного выждав, мы подошли к большому, только что образовавшемуся торосу, где льдины встали на ребро. Общая высота тороса, с льдин которого еще стекала вода, достигала около 10 метров. Я попросил Анчо взойти на торос и сделать фотографию.

Примерно на расстоянии километра от нас мы увидели прогалину. Быстро направились к ней, чтобы ознакомиться с характером льдов в зоне полыней. Лед, по которому мы шли, был плоский. На нем оказались следы медведя, которые направлялись к прогалине. Соблюдая осторожность, чтобы не провалиться под лед, я вышел несколько вперед.

¹ Отчет капитана «Ставрополя» Алексеева Г. М., с. 152; Дневник Дубавина А. И., с. 363.

² Расписание работ на «Ставрополе» было составлено из расчета семидневки. В субботу работы заканчивались в 14 часов, воскресенье было выходным днем. — А. Д.

Мой спутник держал наготове винчестер на случай появления медведя. Так мы дошли до прогалины.

Перед нами и на всем видимом пространстве от нас выросли гряды совершенно свежих, идущих параллельно друг другу бело-голубых торосов. Было ясно, что началась подвижка льдов, охватившая огромное пространство, хотя около нас было еще совершенно тихо. И в этой казавшейся тишине была какая-то торжественность. Ее нарушали лишь капли воды, стекавшие с верхних льдин торосов. Несколько мгновений мы стояли молча, восхищенные открывшейся перед нами панорамой безмолвных льдов, озаряемых ярким полярным солнцем. Но вот с северо-востока неожиданно подул ветер — признак повторного сжатия льдов. Мы начали быстро отходить к барьеру. Вскоре вновь раздался громовой раскат, затем шуршание, и льды начали опять громоздиться.

Мы поднялись на самую высокую льдину барьера, где закрепили упряжку, и стали наблюдать, как голубые квадраты льда то поднимались, то слетали с вершин торосов и, трескаясь, отскакивали в стороны. И тут мы увидели, что прогалина, к которой мы подходили, теперь сомкнулась, а плоский лед, на котором мы еще совсем недавно стояли, начал подниматься и разрушаться. Хорошо был виден на льду медвежий след, а также и наши следы на тонкой снеговой корке льда. На вершине барьера мы были в полной безопасности, и всего лишь 400—500 метров отделяло нас от места, где происходило торошение льда, которое то усиливалось, то ослабевало. Так продолжалось в течение часа. Наконец все стихло. И мы, не спавшие всю ночь, уставшие от ходьбы, уснули, сидя на нарте. Собаки, свернувшись в клубок, легли вокруг нас.

Однако примерно через час нас разбудил громовой раскат и последовавшие за ним шуршание и торошение льда. Огромные плоские глыбы снова громоздились друг на друга. Они обламывались и с шумом отлетали в стороны и распадались на мелкие глыбы. Но вскоре опять все стихло,

и мы с Анчо заснули. Когда проснулись, был уже вечер. Начали собираться в обратный путь. Чтобы сэкономить время, мы вышли на плоский подвижный лед и продвигались некоторое время вдоль барьера. Обойдя большие и хаотически нагроможденные торосы, снова перевалили через барьер, стараясь придерживать старого следа, который хорошо нащупывал вожак собачьей упряжки.

Теперь наш путь пролегал за барьером недалеко от кромки льда. Было немного пасмурно и темновато. Мы успокоились, считая, что все трудное позади. Вдруг, совершенно неожиданно, две собаки с ходу провалились в широкую трещину, идущую от кромки в направлении к берегу.

В своем дневнике я нахожу следующую запись: «Трещина, шириной 1 м, высота льда около 2 м, внизу зловеще чернеет вода со снегом...». Семь собак с вожакom оказались по одну сторону трещины, а нарты по другую, в то время как две собаки висели на постромках в расщелине. Анчо быстро подскочил и вытащил собак. Постромки натянулись, и нарты, под сильным рывком собак, перескочили по другую сторону торосов. Мы остановились, осмотрели собак и, медленно, внимательно разглядывая путь впереди себя, двинулись вдоль трещины. Она простиралась, с различными искривлениями, по направлению к борту «Ставрополя».

Доехав до мыса Северного, я поблагодарил своего спутника за помощь и подарил ему несколько банок консервов с мясом и горохом, и мы распрощались. Отдохнув у Д. Н. Мирошниченко, я один отправился к «Ставрополю». Была ночь. Вдали, среди льдов, виднелся огонек на мачте судна. Дорогу я хорошо знал и мог найти среди различных нагромождений торосов.

Проведенные мною наблюдения помогли мне прийти к определенным выводам. Так, образование трещины среди льдов было первым предвестником весны. Наблюдаемое изменение в ледовом покрове было связано с целым рядом

причин. Сюда относились приливо-отливные явления, действие сил ветра на значительную поверхность льда, влияние течений на подводную поверхность льда, а также рельефа дна и береговых очертаний и, наконец, термические явления во льду. Характерно и то, что деформации льда, выразившиеся в припайной зоне в виде трещин большой протяженности, проходили как по малым, так и по большим толщам льда.

В конце мая — первых числах июня происходило интенсивное таяние снега. Особенно оно было заметно в акватории, расположенной вокруг судна. Такое явление объяснялось тем, что корпус судна, его надстройки, а также уголь и шлак, разбросанные около судна, поглощали большое количество тепла, отчего снег и лед здесь быстрее таяли.

Бурное таяние снега около «Ставрополя» началось уже в первой декаде июня. Температура наружного воздуха 9 июня поднялась до плюс 10°C.

На льду, преимущественно молодом, появились сквозные отверстия. Лед покрылся огромными плесами пресной воды, которая в местах дыр во льду начала постепенно сходить, и лед всплыл, освободившись от тяжести снега и воды.

К концу второй декады июня весь снег растаял, благодаря чему началось таяние льда, непосредственно подверженного воздействию солнца.

Нельзя не отметить, что весьма благоприятным фактором, способствующим таянию снега и льда, являлся туман и дождь. Так, например, в июне было 12 дней с туманом и три дня с дождем. Средняя температура наружного воздуха на этот месяц составляла +2°C, а минимальная достигала всего лишь —5°C.

Положительная температура воды в рассматриваемом месяце была только у самой поверхности ее. Далее на

глубине около 30 см она составляла —1°C и затем до самого дна удерживалась постоянной.

За день до вскрытия льда, а именно 6 июля 1930 года, мне удалось, насколько было возможно, обследовать ледовую обстановку около «Ставрополя».

К сожалению, это было связано с трагическим происшествием. У одной из лагун, в 12 милях от мыса Северного, во время охоты на уток для снабжения экипажа случайным выстрелом был убит наш судовой пекарь А. Е. Козуб.

Со «Ставрополя» к месту столь печального события была направлена небольшая группа из семи человек, возглавляемая старшим помощником капитана Н. М. Мионовым. Необходимо было доставить тело погибшего А. Е. Козуба от места катастрофы на мыс Северный, где было решено предать его земле.

Дорога от «Ставрополя» до мыса Северного была сплошь покрыта водой тающего льда. Слои воды были сравнительно тонкими, но иногда встречались глубокие ямы, зачастую сквозные. Они хорошо были видны благодаря прозрачности воды. Местами, на границе тех или других массивов льда, тянулись глубокие щели и каналы, а иногда и небольшие протоки, также заполненные водой. Во время перехода у особо опасных мест мы пользовались длинными досками. Кроме того, мы тащили с собой сани, на которых лежали доски для гроба, брезент и носилки.

На обратном пути к исходу того же дня мы встретили большое разводье у «Ставрополя». Это разводье образовалось из той же трещины, что была описана выше, и прогалины, которая шла от кормы нашего судна к кромке льда. Теперь нам пришлось переправляться от края разводья на льдине к борту «Ставрополя».

Было совершенно ясно, что вскрытие льда должно начаться в ближайшие дни.

По опыту зимовки ряда судов в прошлые годы вскры-

тие льда в Чукотском море проходило в июле или первых числах августа. Так, например, во время зимовки «Ставрополя» в 1924—1925 годы у мыса Шалаурова вскрытие льда произошло 5 июля, а во время зимовки «Колымы» у того же мыса в 1928—1929 годах лед вскрылся около 3 августа, и, наконец, вскрытие льда у мыса Северного, где зимовала в 1928—1929 годах шхуна «Элизиф», произошло лишь ко времени нашего прихода, а именно 5—7 августа 1929 года.

Вскрытие льда у «Ставрополя» произошло 7 июля 1930 года. В моем дневнике по этому поводу записано: «Сегодня первые передвижки льдов. Это началось так: в 8 часов 40 минут у правого борта послышался треск льда и шум пенящейся воды. Одновременно судно немного накренилось сначала на левый, потом на правый борт. У правого борта обломалась льдина вдоль по всей длине».

Вскоре после вскрытия льда судно сильным северо-западным ветром развернуло параллельно берегу. Оно стало дрейфовать и было прижато к кромке льда.

Когда же судно начало продвигаться своим ходом, то ледяная чаша, облегающая подводную часть корпуса, стала интенсивно разрушаться и ее части всплывали на поверхность воды.

Приняв на борт группу экипажа, возвратившуюся с похорон А. Е. Козуба, и еще четверо чукчей из Рыркайпия, «Ставрополь» дал ход и вскоре ошвартовался у льдины, в трех милях к западу от мыса Северного.

В течение нескольких дней мы находились у мыса Северного, где также стояла, маневрируя во льдах, шхуна «Нанук».

Дальнейшее наше продвижение на восток оказалось возможным совместно со шхуной «Нанук» лишь тогда, когда появились «слабины» в ледовом покрове.

Так произошло вскрытие льда и окончилась зимовка «Ставрополя».

Письмо чукчей М. И. Калинин

Трудовая чукотская артель на мысе Северном в свое время просила вышестоящие промысловые организации снабдить их лодками с подвесными моторами. Эта просьба чукчей была удовлетворена в навигацию 1929 года, когда плавал и зазимовал здесь «Ставрополь».

На мыс Северный была доставлена большая лодка и подвесной мотор, закупленные соответствующими организациями в США и доставленные на шхуне «Элизиф». Но мотор нужно было еще установить, для чего необходимы были несложные шлюпочные работы. Однако опыта у чукчей в этом деле не было.

И вот по просьбе моих старых друзей Рартыргина, Анчо и других членов артели я взялся помочь им установить мотор.

В своем дневнике я нахожу следующую запись: «...в субботу утром 1 июля пошел на мыс Северный, имея разрешение отлучиться на 3—4 дня, чтобы помочь, по просьбе чукчей, приготовить боты для плавания и устроить «ящик» (колодец) для подвесного мотора».

Работа предстояла не столь трудная, сколько кропотливая. Необходимо было тщательно подогнать доски и бруски для ящика, соединяющегося с днищем. Затем прорезать днище, надежно закрепить и уплотнить в прорези ящик, чтобы мотор внутри него был защищен от действия льда. Закончив установку мотора, я вывел белой краской на борту название бота «Рыркайпий-1». Чукчи, все время толпившиеся около бота и помогавшие мне, восхищенно воскликнули «Како-мэй!»

На «Ставрополь» я возвращался в сопровождении Рартыргина. Одному идти по льдам со множеством промоин было теперь опасно, тем более не имея в том достаточного опыта. Тогда как чукчи хорошо ориентировались, распознавая по цвету, где сквозные промоины, а где лишь частичные трещины во льду.

Мы благополучно добрались до «Ставрополя». Рартыргину с разрешения командования была выдана краска для покраски плавучих средств артели.

На другой день, 3 июля, на «Ставрополь» пришли чукчи, среди них был и Рартыргин. Они принесли мне букет полярных цветов — маленькие незабудки. Так искренне, от души чукчи выразили благодарность за ремонт бота.

Когда я устанавливал мотор в лодке, то во время беседы чукчи не раз говорили о постройке для нужд колхоза небольшой шхуны. Они объясняли мне, что моторные боты не смогут в полной мере обеспечить зверобойный промысел. В частности, приводили и тот довод, что даже при незначительном сжатии льдами бот неминуемо будет раздавлен. И в то же время вытаскивать бот на лед, как это делалось с кожаными чукотскими лодками, не представлялось возможным.

Чукчи говорили также, что за постройку небольшой зверобойной шхуны они могли бы отчислить из средств колхоза денежные суммы в течение нескольких лет.

Разрешить этот вопрос, как мне казалось, можно было только централизованным путем, например, если бы данный вопрос заинтересовал Комитет Севера при ВЦИК СССР. Комитет Севера возглавлял тогда один из старых большевиков, сподвижник В. И. Ленина — П. Г. Смидович.

Поэтому я в беседе с чукчами высказал мысль, что было бы хорошо обратиться с просьбой по данному вопросу в Комитет Севера. Как потом оказалось, чукчи были прекрасными организаторами и от слов сразу же перешли к делу.

Через несколько дней, когда началась подвижка льда, на судно явилась группа чукчей. Оказалось, что целью их прихода было письмо на имя Михаила Ивановича Калинина от зверобойного колхоза селения Рыркайпий. Чукчи обращались в этом письме с просьбой и обоснованной мотивировкой о постройке для колхоза деревянной парусно-

моторной шхуны. Такие же шхуны, считали они, необходимо построить и для других колхозов Чукотки.

Каково же было мое удивление, когда «парламентеры» вручили это письмо мне и просили представить его М. И. Калинину, причем они подчеркивали, чтобы я сам посетил «начальника Калинина»...

Когда «Ставрополь» уже освободился ото льдов и стоял, ошвартовавшись, у большой льдины, появился бот, на борту которого было выведено «Рыркайпий-1». Он шел под парусом, впереди развевался советский флаг. За рулем стоял первый капитан с мыса Северного чукча Рартыргин, среди команды были хорошо знакомые нам зверобои Анчо, Гойго и другие. Нас разделяли льдины...

Вскоре «Ставрополь» отправился в свой обратный путь. Впереди шла шхуна «Нанук». И вот уже парус и бот слились со льдами. Мыс Северный был виден все меньше и меньше. Восточный ветер усиливался, освобождая нам дорогу ото льдов.

Возвращение «Ставрополя» во Владивосток

Отойдя к западу от мыса Северного, мы, воспользовавшись тем, что на больших ледяных полях сохранились еще озерки пресной воды, пополнили свои запасы. 11 июля на «Ставрополь» было принято около 35 тонн воды.

Ледовая обстановка улучшилась, и 13 июля шхуна «Нанук» подошла ближе к берегу, войдя в прогалину между береговой чертой и торосистым льдом. Туда же направился «Ставрополь». Местами пришлось форсировать тающий годовалый лед. Далее начали встречаться большие полыньи. К исходу этого же дня подошли к устью реки Амгуэмы.

14 июля мы вошли в ровный лед, который «Ставрополь» не мог форсировать, и дальнейшее наше продвижение прекратилось. Находились мы приблизительно в 16 милях от мыса Ванкарем.

Вечером на «Ставрополе» появилась группа чукчей. Они, используя прогалины между льдин, пришли к нам на байдарках. Мы их угостили крепким чаем, галетами и различными консервами.

На другой день произошла некоторая подвижка льда, образовались полыньи. Шхуна «Нанук» снялась с якоря и пошла на запад, отсалютовав «Ставрополю» кормовым флагом.

«Ставрополь» последовал тем же курсом. Около 9 часов мы разошлись со шхуной Свенсона «Коризой», которая шла из Нома. А через час встретились с «Колымой». Она шла из Владивостока в устье Колымы. Прошел год с тех пор, как мы разошлись у мыса Северного. Теперь наши курсы были обратными. «Ставрополь», лавируя среди льдов, подошел к «Колыме». Суда ошвартовались около льдины и стали на ледовые якоря.

По сведениям, полученным от капитана «Колымы» Д. Н. Сергеевского, ледовая обстановка для нас складывалась благоприятной.

На «Колыму» со «Ставрополя» было передано оружие, цемент, динамит, ледовые якоря и другие предметы.

Наша встреча была несколько омрачена трагической гибелью на зимовке кочегара Венедиктова и пекаря Козуба.

Вскоре суда разошлись. Лавируя среди льдов, мы наконец у мыса Унакан вышли на чистую воду. На всем видимом горизонте льда уже не было.

С наступлением вечера «Ставрополь» подошел к селению Уэлен и на рейде бросил якорь. К борту судна подошла шлюпка, на которой прибыл председатель туземного районного исполнительного комитета Пономарев. Он просил сделать заход «Ставрополя» в бухту Провидения, где находились люди, вывезенные со «Ставрополя» во время зимовки.

Так «Ставрополь» вошел в Чукотское море 31 июля 1929 года и вышел 16 июля 1930 года.

...19 июля «Ставрополь» направился в бухту Провидения.

Там нас очень тепло встретили наши пассажиры и жители поселка. В бухте Провидения мы приняли дополнительный уголь и некоторые части самолетов.

21 июля «Ставрополь» вошел в Анадырский лиман и ночью подошел к Анадырю. На берегу хорошо было видно несколько десятков домов. На некоторых из них были сцинкованные крыши.

Маленькая речка отделяла полуостров, на котором стоял город, от моря. За речкой находились мастерские и мелкие суда. Через реку был построен плот и проложено полотно узкоколейной железной дороги. На речке стоял самолет В. Л. Галышева «СССР-182», который прилетал сюда из бухты Провидения еще 16 июля.

«Ставрополь» принял на борт самолет, крылья его были сняты и размещены на палубе.

По случаю нашего прихода в городском клубе был устроен вечер. С большим интересом присутствующие слушали выступление капитана «Ставрополя» Г. М. Алексеева. Он рассказал о походе и зимовке нашего судна. Председатель судового комитета Платов рассказал о том, как мы проводили свой досуг в тягостные дни зимовки. В заключение мною было сделано сообщение о катастрофе американского самолета и правительственной Арктической экспедиции СССР по розыску погибших летчиков.

23 июля «Ставрополь» снялся с якоря и направился в Петропавловск-Камчатский.

После пятидневного перехода через Берингово море 28 июля 1930 года «Ставрополь» прибыл в Петропавловск-Камчатский. Здесь мы приняли уголь, воду и частично продовольствие.

30 июля около 22 часов «Ставрополь» вышел из гавани. На следующий день мы подошли к мысу Лопатка и Первому Курильскому проливу. Отсюда «Ставрополь» направился к Четвертому Курильскому проливу, находящемуся

между островами Шикотан и Парамушир. С борта судна хорошо было видно оба острова. Пройдя Четвертый Курильский пролив, «Ставрополь» вошел в Охотское море.

Охотское море в моем представлении было наиболее старинным в смысле освоения дальневосточных морей русскими землепроходцами и мореплавателями.

Выход русских к берегам Охотского моря относится к XVI веку, когда Ермак Тимофеевич в 1581 году предпринял поход за Урал, и с этого времени началось присоединение сибирских земель к России.

На берегу Студеного моря русскими казаками был основан Охотск. Отсюда начались морские походы на Камчатку. В далеком прошлом Охотск являлся кораблестроительным и узловым центром на Дальнем Востоке, в том числе опорным пунктом Первой и Второй Камчатских экспедиций.

Особое значение Охотскому морю и его побережью придавал великий русский ученый М. В. Ломоносов. Он, в частности, считал, что около устья реки Уд могут быть созданы первые поселения русских¹.

Освоение Дальнего Востока М. В. Ломоносов связывал также с открытием Северного морского пути. По этому поводу он писал: «Когда желаемый путь по Северному океану на восток откроется, тогда свободно будет укрепить и распространить российское могущество на востоке, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибири на берега Тихого океана»².

Отсюда колымские рейсы, начатые в 1911 году, являлись наиболее близкими в осуществлении идей великого помора, еще до открытия (1932 г.) Северного морского пути.

В 1939 году на побережье Охотского моря, в бухте На-

¹ Ломоносов М. В. Труды по географии. М.—Л.: изд. АН СССР, 1952, т. 6, с. 498.

² Там же, с. 494.

гаева, был основан город Магадан¹. Теперь он превратился в один из крупных промышленных центров Дальнего Востока, связывающий сухим путем верховья рек Колымы и Индигирки с побережьем Охотского моря.

Погода благоприятствовала нашему плаванию. Была небольшая зыбь, очевидно, от прошедшего шторма, и «Ставрополь» шел, раскачиваясь с борта на борт.

Пройдя пролив Лаперуза, мы очутились в Японском море. Теперь «Ставрополь» взял курс на Владивосток.

6 августа в 17 часов мы подошли к острову Креплева. С береговых батарей был произведен пушечный салют «Ставрополю». В 20 часов мы вошли в бухту Золотой Рог. Все стоявшие в гавани суда приветствовали «Ставрополь» протяжными гудками и сиренами. В порту было большое оживление по случаю нашего прихода. Причалы, где ошвартовался «Ставрополь», были заполнены трудящимися города и моряками гражданского и военно-морского флота.

Арктический Колымский рейс, продолжавшийся 13 месяцев, был закончен. «Ставрополь» вышел из Владивостока 11 июля 1929 года и прибыл во Владивосток 6 августа 1930 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Колымский рейс «Ставрополя» в 1929—1930 гг. являлся одним из звеньев в выполнении плана первой пятилетки. Особенность деятельности его коллектива заключалась в том, что плавание проходило отдаленно от центра Советского Союза, на его северо-восточной окраине. Ледокольное обеспечение судов в те годы отсутствовало.

¹ Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л.: Морской транспорт, 1959, т. 3, с. 339.

Навигация 1929 года, если сопоставить с рядом других колымских рейсов, была в ледовом отношении исключительно сложной и тяжелой.

Коллектив «Ставрополя» проявил себя в борьбе со льдами дружным, сплоченным и обеспечил сохранность судна как в условиях плавания, так и на зимовке.

Зимние полеты советских самолетов у побережья Чукотского полуострова были тогда первыми полетами в Арктике в полярную ночь. Они послужили хорошей школой для советской авиации и получили дальнейшее развитие в Челюскинской эпопее.

Во время плавания и на зимовке судна были впервые произведены научно-технические работы, в том числе испытания механических свойств льда.

На основе приобретенного опыта плавания автором данного очерка был разработан эскизный проект товаро-пассажирского судна для колымских рейсов с электрифицированной силовой установкой¹.

Электродвижение судов «пробило» себе дорогу после Великой Отечественной войны. Оно признано в настоящее время наиболее эффективным при плавании во льдах.

Остается еще сказать и о том, что письмо чукчей зверобойной артели с мыса Северного о постройке промысловых шхун было представлено нами в Верховный Совет Союза ССР лично председателю Комитета Севера П. Г. Смидовичу и его заместителю А. Скачко. Постройка зверобойных ботов начала осуществляться около 1934 года. Не исключено, что письмо чукчей имело некоторое влияние на оснащение населения прибрежной части Чукотки механизированным промысловым флотом.

Автору этой скромной работы доводилось на протяжении ряда лет выполнять задания под военно-морским флагом и быть очевидцем развития и преобразования советской Чукотки и Северного морского пути.

¹ Дубравин А. И. Проект арктического судна.— Судостроение, 1934, № 2, с. 7—14.

КРАТКИЙ СЛОВАРИК МОРСКИХ И ТЕХНИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ

Ахтерпик — кормовой, концевой отсек корпуса судна, играющий роль балластной цистерны.

Ахтерштевень — литой кованый или электросварной конструктивный узел, заканчивающий кормовую оконечность корпуса судна.

Бак — носовая часть верхней палубы корпуса судна, от форштевня до средней надстройки; ранее баком называли носовую часть верхней палубы впереди фок-мачты.

Балласт — груз для улучшения мореходных качеств судна, помещаемый в трюме для понижения центра тяжести судна.

Банка — возвышенность морского дна.

Брашпиль — механизм, служащий для подъема (выбирания) якоря.

Бросательный конец — тонкий линь для подачи его на пристань или к борту другого судна.

Бугшприт — горизонтальная или наклонная мачта, выставленная вперед с носа корабля.

Бункер — угольная яма, помещение для угля.

Ванты — снасти (тросы и канаты), с помощью которых укрепляют к палубе судна мачты.

Верп — малый якорь, употребляемый для разных судовых работ, например при оттягивании с мели и пр.

Диаметральная плоскость — плоскость, мысленно рассекающая судно вдоль его длины посередине.

Длина волны — расстояние между гребнями двух смежных волн.

Драить — тщательно чистить или тянуть, вытягивать.

Живучесть корабля — способность корабля оставаться на плаву, имея повреждения в различных жизненных частях (отсеках) корпуса судна и не прекращать движения, а для военных кораблей — вести бой.

Камбуз — судовая кухня.

Карго-план — план размещения груза на судне.

Кингстон — устройство, запирающее наружное отверстие в подводной части корпуса судна.

Кнехт — парная, стальная отливка двух тумб, укрепленная на общем основании к палубе, служит для закрепления троса или каната при стоянке судна у пристани или у борта другого судна.

Конденсат — переход парообразного состояния в жидкое состояние.

Комингс — возвышение на палубе, окаймляющее вырезы в палубе для грузового, сходного, светового люков. Образует непроницаемое для воды ограждение и обеспечивает прочность в месте вырезов.

Лаг — прибор для определения скорости хода судна.

Лечь в дрейф — расположить паруса так, чтобы судно оставалось неподвижным.

Лот — прибор для определения глубины моря, простейший — свинцовая гиря на веревке.

Марсовая бочка — наблюдательный пункт на фок-мачте судна.

Машинный телеграф — устройство, соединяющее капитанский мостик с вахтенным машинистом с помощью тросовой сигнализации.

Найтовы — обвязка, веревка для скрепления.

Непотопляемость судна — способность судна держаться по данную ватерлинию на плаву при затоплении одного из отсеков судна.

Остойчивость судна — способность судна возвращаться в прямое положение после прекращения действия кренящей силы.

Панер — отвесное положение якорного каната при его подъеме.

Позывные сигналы — набор четырех флагов по международному своду флажных сигналов, поднимаемых на мачте.

Полубак — надстройка в носовой части верхней палубы корпуса судна, занимающая (в отличие от бака) половину пространства от форштевня до средней надстройки судна.

Район плавания — расстояние в милях, проходимых судном при заданной экономической скорости, обеспеченной запасом топлива, котельной водой и продовольствием.

Рангоут — совокупность деревянных или металлических мачт судна, на которых ставятся паруса и грузовые стрелы.

Становой якорь — основной якорь для удержания судна на месте. Суда снабжаются двумя станowymi якорями.

Стеньга — вертикальный брус или металлическая труба, составляющая продолжение деревянной или металлической мачты.

Твиндек — пространство (помещение) между двумя смежными палубами (в частности, на «Ставрополе» между верхней и нижней палубами) в средней части корпуса судна.

Траверс — направление, перпендикулярное ходу (курсу) судна.

Узел — единица измерения скорости хода судна — нечислится в морских милях, пройденных за один час. Например, 10 узлов составляют 10 миль, пройденных в 1 час; одна миля составляет 1852,0 м (см.: Самойлов К. И. Морской словарь. М.—Л.: Военмориздат, 1939, т. 1, с. 599).

Фок-мачта — передняя мачта на судне.

Форпик — носовой отсек корпуса судна, используемый для баллаستирования судна заполнением или откаткой воды.

Форштевень — массивный литой, кованый или электросварной узел, являющийся продолжением киля и образующий лобовую (носовую) оконечность корпуса судна.

Футшток — шест с нанесенными на него делениями на футы и дюймы. Применяется для измерения небольших глубин со шлюпки или катера.

Хронометр — переносные точные астрономические часы в специальном ящике с амортизирующими подвесами.

Швартовый конец — трос, набрасываемый на кнехты при подходе судна к причалу (пристани) или друг к другу.

Шпангоуты — поперечные ребра (связи) судна, к которым крепится наружная обшивка, образующая корпус судна.

Шпация — промежутки между смежными шпангоутами корпуса судна.

Шпирбакан — деревянный отрезок бревна с выставленной вешкой и тросом, с укрепленным грузом-камнем, опускаемым на дно. Применяется при ограждении фарватера (устья р. Колымы).

Штормтрап — веревочная лестница с деревянными перекладинами, опускаемая у борта судна.

Эжектор — пароструйный насос, употребляемый на судах для выкачивания воды и выбрасывания мусора, в том числе угольного шлака из котельных отсеков.

Ют — кормовая часть верхней палубы корпуса судна.

Ялик — небольшая гребная лодка, шлюпка двухвесельная.

ЛИТЕРАТУРА

Ленин В. И. Падение Порт-Артура. — Полн. собр. соч., т. 9, с. 151—159.

Белов М. М. История открытия и освоения Северного морского пути. — Советское Арктическое мореплавание. Л., 1959, т. III.

Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. Л., 1947.

Дубравин А. И. Самолеты в арктических условиях. М.— Л., 1936.

Дубравин А. И. Кораблестроители и мореплаватели Великой Северной экспедиции. — Судостроение, 1960, № 11, с. 70—73.

Дубравин А. И. Проект арктического судна. — Судостроение, 1934, № 2, с. 7—14.

Ломоносов М. В. Труды по географии. М.— Л., изд. АН СССР, 1952, т. 6.

Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан. Спб., 1894, т. I, 2.

Менделеев Д. И. Высокие широты Северного Ледовитого океана. М.— Л., изд. АН СССР, 1960.

Неопубликованные материалы

Дневник А. И. Дубравина. 1929—1930 гг.

Отчет Ю. В. Кречмана. ААН, ф. 47, оп. 1, д. 281.

Рейсовое донесение старшего помощника капитана «Ставрополя»

Г. М. Алексеева. 1929—1930 гг.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I. На пути из Владивостока в Берингов пролив	7
Подготовка «Ставрополя» к Колымскому рейсу	7
В Японском море	17
В Тихом океане	22
В Беринговом море	26
Глава II. Во льдах восточных морей советской Арктики	32
Селение Уэлен	32
В вековых льдах Чукотского моря	35
У мыса Северного	42
На переходе к Чаунской губе. Гибель шхуны «Элизиф»	45
От Чаунской губы в устье Колымы	50
Переход по реке Колыме	56
Глава III. В плену тяжелых льдов	62
На переходе от устья Колымы к мысу Северному	62
Начало зимовки во льдах	64
Подготовка судна к зимовке	69
Экспедиция на «Литке»	75
Капитан «Ставрополя» П. Г. Миловзоров	81
Старший помощник капитана Г. М. Алексеев	86
Глава IV. Полеты советских и американских самолетов к мысу Северному	89
Поиски самолета Эйельсона	89
Экспедиция М. Т. Слепнева	93
Полеты В. Л. Галышева по вывозу пассажиров со «Став- рополя»	98

Глава V. Научные работы во время плавания и на зимовке	100
Санная поездка к мысу Биллингса	100
Памяти Фритьофа Нансена	108
Глава VI. Освобождение из ледового плена	111
Подготовка судна к плаванию	111
Выход судна из ледового плена	113
Письмо чукчей М. И. Калинин	121
Возвращение «Ставрополя» во Владивосток	123
Заключение	127
Краткий словарь морских и технических названий	129
Литература	133

Андрей Иванович Дубравин

КОЛЫМСКИЙ РЕЙС ПАРОХОДА «СТАВРОПОЛЬ»
(1929—1930)

Воспоминания участника плавания. Серия «Первопроходцы»

Редактор Л. А. Савельева
Художник В. М. Сагантаев
Художественный редактор Ю. А. Коровкин
Технический редактор В. В. Плоская
Корректор Е. Л. Меламуд

ИБ 00435

Сдано в набор 24.12.82 г. Подписано к печати 21.03.83 г. АХ—00191. Формат 70×108/32. Бум. тип. № 2. Литературная гарн. Высокая печать. Объем 5,95 усл. п. л.+0,35 усл. п. л. вкладка, 6,83 усл. кр.-отт., 6,17 уч.-изд. л. Тираж 15 000. Заказ 625. Цена 30 коп.

Магаданское книжное издательство, 685000, Магадан, пр. Ленина, 2
Магаданская областная типография Управления издательств, полиграфии и книж-
ной торговли Магаданского облисполкома, 685000, Магадан, пл. Горького, 9

Дубравин А. И.

Д79 Колымский рейс парохода «Ставрополь» (1929—1930): Воспоминания участника плавания.— Магадан: Кн. изд-во, 1983.— 135 с., 8 л. ил.— (Первопроходцы; Вып. 11).

30 коп.

Это исторический очерк о плавании и зимовке парохода «Ставрополь», осуществленных в годы освоения Восточной Арктики. Работа основана на документальных материалах и воспоминаниях автора.

Д 554-013 41-83
М—149(03)-83

63.3 (2р-4м)+63.3
(2) 714-2

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Выпуск
11

30 коп.

Магаданское книжное издательство

