

63.2.80.  
Докторъ Ноганъ.

П Л А В А Н І Е  
ЭКСПЕДИЦИОННАГО СУДНА „ГЕРТА“  
ДЛЯ ПОИСКОВЪ  
ЛЕЙТЕНАНТА БРУСИЛОВА  
и его спутниковъ

въ 1915 г.

(Предварительный отчетъ).

462 201/17

ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1916.







462 22/IX

Докторъ Ноганъ.

37.63.2.80

ПЛАВАНІЕ  
ЭКСПЕДИЦІОННАГО СУДНА „ГЕРТА“

ДЛЯ ПОИСКОВЪ

ЛЕЙТЕНАНТА БРУСИЛОВА

и его спутниковъ

въ 1915 г.

(Предварительный отчетъ).

462 22/IX

ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія Морского Министерства, въ Главномъ Адмиралтействѣ.

1916.



Печатано по распоряженію Главнаго гидрографическаго управленія.

(Отд. оттискъ изъ „Записокъ по Гидрографіи“ т. XL, вып. 1).



## Плаваніе експедиціоннаго судна „Герта“ для поисковъ лейтенанта Брусилова и его спутниковъ въ 1915 г.

(Предварительный отчетъ).

28-го августа 1912 года изъ Екатерининской гавани на Мурманѣ вышла шхуна «Св. Анна» подъ начальствомъ лейтенанта Георгія Львовича Брусилова съ цѣлью пройти въ Тихій океанъ вдоль береговъ Сибири путемъ Норденшельда. Шхуна взяла курсъ къ Югорскому Шару и 3 сентября вышла въ Карское море. Въ теченіе слѣдующихъ двухъ лѣтъ объ экспедиціи лейтенанта Брусилова не было никакихъ свѣдѣній, и только въ августѣ 1914 года штурманъ со «Св. Анны» В. И. Альбановъ, вернувшійся въ Архангельскъ на суднѣ «Св. Мученикъ Фока» вмѣстѣ съ участниками экспедиціи старшаго лейтенанта Сѣдова, привезъ извѣстіе о дальнѣйшей судьбѣ экспедиціи.

Я не буду говорить о всѣхъ интересныхъ и весьма поучительныхъ подробностяхъ плаванія шхуны «Св. Анна», такъ какъ онѣ уже извѣстны и кромѣ того не имѣютъ существеннаго значенія для настоящаго описанія; намъ важны лишь слѣдующія свѣдѣнія: 12-го апрѣля 1914 года мѣсто шхуны «Св. Анна» было—широта  $83^{\circ}18' N$  и долгота  $60^{\circ} O$ ; на шхунѣ осталось 13 человекъ съ запасомъ провизіи приблизительно на  $1\frac{1}{2}$  года.

Въ 1914 году Главнымъ гидрографическимъ управленіемъ была снаряжена Экспедиція для поисковъ лейтенанта Брусилова и его спутниковъ подъ начальствомъ извѣстнаго полярнаго мореплавателя капитана Отто Свердрупъ на шхунѣ «Эклипсъ». Экспедиція вышла изъ Екатерининской гавани въ Карское море въ 20-хъ числахъ іюля мѣсяца. Свѣдѣнія, полученные отъ штурмана Альбанова объ Экспедиціи лейтенанта Брусилова, были немедленно сообщены по радіо-телеграфу черезъ Югорскій Шаръ на «Эклипсъ», но оттуда







фическимъ управленіемъ былъ предпринять цѣлый рядъ другихъ мѣръ къ ея освобожденію изъ вынужденной зимовки во льдахъ.

Вопросъ о снаряженіи новой Экспедиціи для поисковъ лейтенанта Брусилова былъ въ принципѣ рѣшенъ Морскимъ Министерствомъ еще въ сентябрѣ прошлаго 1914 года, т. е. немедленно вслѣдъ за полученіемъ свѣдѣній о бѣдственномъ положеніи Экспедиціи. Оставались невыясненными лишь нѣкоторыя детали. Окончательный планъ поисковъ былъ выработанъ къ 23 февраля 1915 г. и выразился въ слѣдующемъ:

1) шхуна «Герта», зимующая въ Архангельскомъ порту, въ началѣ іюня мѣсяца 1915 года пойдетъ къ Шпицбергену и осмотритъ западные, сѣверо-западные и по возможности сѣверные берега Шпицбергена съ тѣмъ расчетомъ, чтобы къ 1-му октября текущаго года вернуться въ Архангельскъ.

2) У архангельскаго судовладѣльца Е. В. Могучаго будетъ зафрахтовано срокомъ на 2 мѣсяца паровое судно «Андромеда», которое въ іюлѣ отправится къ Землѣ Франца Іосифа съ цѣлью осмотрѣть южные берега этого архипелага, на случай, если лейтенантъ Брусиловъ и его спутники оставили свое судно и по льду отправились къ материку, а также свезти и поставить на мысѣ Флора домъ-убѣжище взамѣнъ взятыхъ на топливо Экспедиціей старшаго лейтенанта Сѣдова двухъ домовъ Джексона. Кромѣ того «Андромеда» должна оставить тамъ же 300 пудовъ угля для отопленія дома-убѣжища и новый вельбогъ съ полнымъ вооруженіемъ.

6-го марта въ засѣданіи Совѣта Министровъ была рассмотрѣна смѣта предполагаемыхъ расходовъ по Экспедиціи для поисковъ лейтенанта Брусилова и по оказанію помощи Экспедиціи флигель-адъютанта Вилькицкаго; смѣта была утверждена, и испрашиваемыя суммы ассигнованы.

Дѣло организаціи Экспедиціи стало двигаться быстро.

Спустя нѣсколько дней я получилъ офиціальное предложеніе отъ начальника Главнаго гидрографическаго управленія принять участіе въ экспедиціи на «Гертѣ». 12-го марта былъ назначенъ механикъ К. Г. Левантовскій, участвовавшій и въ прошлогодней Экспедиціи. 23-го марта я уѣхалъ въ Архангельскъ, чтобы пересмотрѣть провизію, находившуюся на «Гертѣ» и кромѣ того отправить возможное количество пищевыхъ продуктовъ въ Экспедицію для оказанія помощи Экспедиціи Б. А. Вилькицкаго, оставивъ для предстоящаго плаванія на «Гертѣ» годовой запасъ. Всю работу



удалось окончить въ 3 дня, благодаря содѣйствію Дирекціи маяковъ и лоціи Бѣлаго моря, причемъ было сгружено съ «Герты» и отправлено въ г. Красноярскъ около 1000 пудовъ различныхъ консервовъ, теплое платье, часть библіотеки и проч. Всѣ запасы, хранившіеся зиму въ трюмѣ «Герты», по осмотру оказались вполне доброкачественными.

Вернувшись въ Петроградъ я узналъ, что капитанъ «Герты» И. П. Ануфриевъ, получившій въ командованіе одинъ изъ большихъ ледоколовъ, отказался идти въ нынѣшней Экспедиціи, и вопросъ о назначеніи новаго капитана еще не рѣшенъ. По моему ходатайству на должность капитана былъ назначенъ И. А. Кузнецовъ, бывшій въ прошлогодней Экспедиціи 1-мъ помощникомъ капитана, человѣкъ вполне опытный, проплававшій въ Бѣломъ и Баренцовомъ морѣ около 30 лѣтъ. Выборъ помощниковъ былъ всецѣло предоставленъ Кузнецову, и имъ были избраны 1-мъ помощникомъ— В. С. Гринеръ, начальникъ и преподаватель астрономіи Сумской мореходной школы, 2-мъ помощникомъ штурманъ Д. М. Аполлоновъ. Въ помощь капитану было рѣшено взять норвежскаго лоцмана (icerilot), знающаго Шпицбергенъ.

До половины мая время ушло на различныя подготовительныя работы; наконецъ все было закончено, въ Петроградѣ дѣла больше не было, и 16-го мая я выѣхалъ въ Архангельскъ.

На слѣдующее утро послѣ пріѣзда отправился на «Герту»; обошелъ всѣ помѣщенія и осмотрѣлъ всѣ произведенныя ремонтныя работы. Долженъ сказать, что въ прошломъ году, выйдя съ верфи, корабль былъ несравненно грязнѣе, чѣмъ теперь, когда работало только 8 человѣкъ и лишь въ теченіе одного мѣсяца. За этотъ короткій промежутокъ времени успѣли переменить фокъ и бизань-мачты со всѣмъ такелажемъ, вымыть и окрасить все судно какъ внутри, такъ и снаружи, перебрать машину, установить радіостанцію и сдѣлать много другихъ мелкихъ подѣлокъ. Изъ всего намѣченнаго ремонта не удался только осмотръ подводной части судна въ докѣ, такъ какъ все время докъ былъ занятъ судами, требовавшими немедленнаго ремонта и зафрахтованными для военныхъ надобностей. Пришлось воспользоваться водолазами, присланными съ посыльнаго судна «Баканъ», которые осмотрѣли винтъ, руль и оковку въ носовой части и нашли все въ полной исправности.

Невдалекѣ отъ «Герты» стоялъ корабль «Св. Мученикъ Фока», Экспедиціи старшаго лейтенанта Сѣдова. Стоялъ онъ на камняхъ,



сильно накрепившись на правый бортъ, безъ рангоута, съ оголенными мачтами, точно громадная сѣрая подстрѣленная птица; и невольно глядя на этотъ несчастный корабль, вспоминаешь о томъ ужасномъ времени, которое пришлось пережить на немъ небольшой горсточкѣ людей, и о его погибшемъ начальникѣ. Пусть Г. Я. Сѣдовъ былъ не правъ во многомъ, пусть пошелъ мало подготовленнымъ, но развѣ можно не отдавать справедливости его мужеству, энергіи и служенію идеѣ до послѣдняго издыханія. А вѣдь кромѣ упрековъ и всевозможныхъ обвиненій по адресу погибшаго ничего иного не слышно. Забыто все,—всѣ перенесенныя лишенія, вся борьба со стихіями не на жизнь, а на смерть.

22-го мая перешли изъ города въ Соломбалу для погрузки угля; работа была тяжелая и продолжительная. Пришлось сперва выгрузить на берегъ всѣ запасы изъ трюма, погрузить 135 тоннъ угля и снова уложить по мѣстамъ всѣ ящики, сгруженные на берегъ. Только къ 28-му окончили эту работу. Въ этотъ же день по моему приглашенію пришелъ на «Герту» штурманъ Альбановъ, ушедшій со шхуны «Св. Анна» въ апрѣлѣ прошлаго года. На мой вопросъ, допускаетъ ли онъ возможнымъ присутствіе лейтенанта Брусилова въ настоящее время на Землѣ Франца Іосифа, Альбановъ отвѣтилъ, что по его глубокому убѣжденію лейтенантъ Брусиловъ корабля не оставитъ; даже если бы онъ и рѣшилъ оставить свое судно, то наврядъ-ли ему удалось бы достигнуть материка, такъ какъ на подготовку къ санной экспедиціи понадобилось бы около 3-хъ мѣсяцевъ, насталъ бы іюль, т. е. время для пѣшеходнаго путешествія по льду неблагопріятное, и кромѣ того за такой промежутокъ времени шхуну могло уже пронести меридіанъ западной оконечности Земли Франца Іосифа. Эти соображенія должны были удержать лейтенанта Брусилова отъ попытки достигнуть материка.

4-го іюня привезли на судно собакъ, которыя были отданы на зиму на кормленіе въ одну изъ деревень близъ Архангельска. Всѣ животныя отъ бездѣйствія страшно зажирѣли; даже дерутся между собой значительно меньше, чѣмъ въ прошломъ году. Одна собака оказалась самой типичной дворняжкой, очевидно отданной намъ «для счета» вмѣсто какой нибудь околѣвшей за время зимы. Многія помнятъ, повидимому, свое прошлогоднее путешествіе, отзываются на данныя имъ клички и тянутся къ прежнимъ мѣстамъ на палубѣ.

Наконецъ 5-го іюня всѣ приготовленія были окончены и въ 3 часа дня былъ отслуженъ напутственный молебенъ. На слѣдую-



цій день утромъ получилъ изъ Петрограда разрѣшеніе выйти въ море. Днемъ явился къ начальнику Охраны Бѣлаго моря, у котораго просилъ указать мнѣ курсъ, какимъ безопаснѣе всего идти въ горлѣ Бѣлаго моря, въ виду появившихся минъ и бывшихъ уже нѣсколькихъ случаевъ взрыва судовъ. Точнаго отвѣта не получилъ; сказано было только, что лучше держаться ближе къ берегу. Въ 5 час. вечера послалъ на «Баканъ» слѣдующую радіо-телеграмму: «Сейчасъ снимаюсь съ якоря, нѣтъ ли препятствій?» Получилъ отвѣтъ отъ командира «Бакана»: «Когда будете проходить мимо «Бакана» застопорьте машину, прїѣду самъ». Въ 8 часовъ вечера снялись съ якоря. Около Модьюги, куда подошли въ 11 час. 30 мин. вечера, увидѣли «Баканъ»; какъ было условлено, застопорили машину, но оттуда былъ только поднятъ сигналъ: «Желаю счастливаго плаванія». Поблагодарилъ за пожеланіе и пошелъ дальше. Около часа ночи подошли къ пловучему маяку, гдѣ сошелъ съ корабля лоцманъ. Въ это же время получилъ съ «Бакана» слѣдующую радіо-телеграмму: «всѣмъ сердцемъ желаемъ благополучія и успѣха Экспедиціи. Поливановъ». Прочелъ эту телеграмму капитану и обоимъ штурманамъ. Всю ночь провелъ на мостикѣ; въ 5 часовъ 30 минутъ слѣдующаго дня подошли къ Сосновецкому маяку, вблизи котораго встрѣтили грузовой пароходъ, направлявшійся въ Архангельскъ.

Въ часъ ночи съ 7-го на 8-е подошли къ Орловскому маяку, погода ухудшалась, такъ какъ стало пасмурно, пошелъ сильный дождь и видимость значительно уменьшилась. Въ 8 час. 30 мин. утра 8-го числа подошли къ Городецкому маяку. Дальнѣйшій путь прошли при хорошей, ясной погодѣ и легкомъ попутномъ вѣтрѣ. Потянулись безотрадные скалистые берега Мурмана; знакомыя становища: Харловка, Шельпино, Териберка; въ 6 час. вечера прошли островъ Кильдинъ и наконецъ въ 8-мъ часу вечера 9-го іюня открылась Екатерининская гавань.

Стали на бочку недалеко отъ городской пристани. Въ тотъ же вечеръ явился на судно лоцманъ, норвежець Адольфъ Стенерсенъ, прїѣхавшій въ Александровскъ изъ Тромсё два дня тому назадъ. Стенерсенъ — старикъ 72 лѣтъ производитъ впечатлѣніе челоѣка еще очень крѣпкаго; знаетъ нѣсколько англійскихъ словъ, постоянно перемѣшиваетъ ихъ съ нѣмецкими и норвежскими. На сѣверѣ плаваетъ 48 лѣтъ, и нынѣшнее путешествіе къ Шпицбергену будетъ счетомъ 17-е. Между прочимъ былъ лоцманомъ на «Баканѣ» въ Экспедиціи 1899 года во время градуснаго измѣренія; доста-



влялъ почту Норденшельду въ Mossel Bay и ходилъ на поиски Экспедиціи Шредеръ-Штранца, у котораго въ числѣ матросовъ на яхтѣ «Herzog Ernst» былъ сынъ Стенерсена, одинъ изъ немногихъ участниковъ Экспедиціи, оставшійся въ живыхъ. Во всѣхъ аттестатахъ Стенерсенъ рекомендуется, какъ очень опытный лоцманъ.

Итакъ, весь составъ экспедиціи теперь налицо. Всѣхъ насъ 21 человекъ, а именно: 9 матросовъ, 2 кочегара, поваръ, вѣстовой, радио-телеграфистъ, машинистъ, механикъ, 2 штурмана, лоцманъ и капитанъ.

День выхода изъ Александровска назначилъ на 15-е число, но съ 12-го вечера начался сильный штормъ отъ NW и до 16-го пришлось простоять почти въ бездѣйствіи. 17-го утромъ приступили

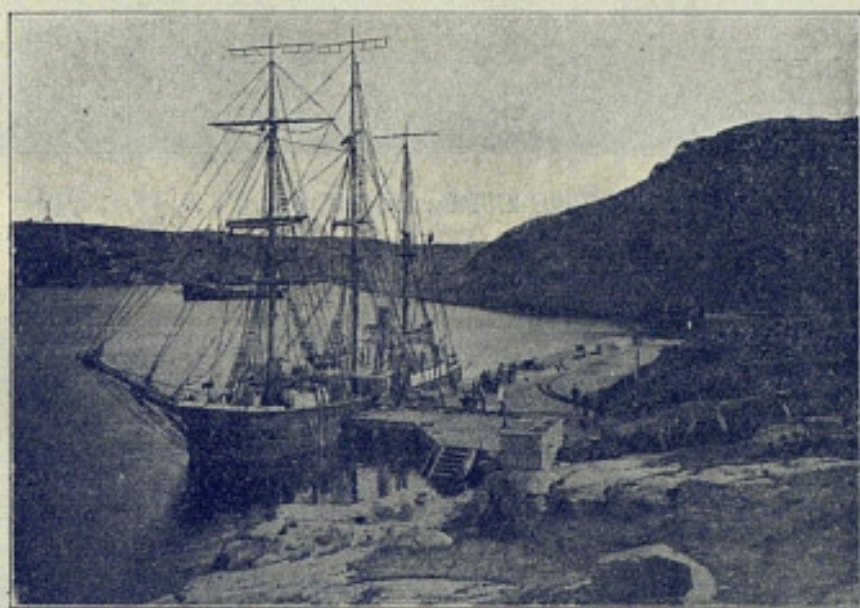


Рис. 1. Погрузка угля въ г. Александровскѣ.

къ погрузкѣ угля. Приняли въ угольные ямы 14 тоннъ и около 15 тоннъ взяли въ мѣшкахъ на палубу, хотя лоцманъ увѣрялъ, что это лишнее, такъ какъ на Шпицбергенѣ, по его словамъ, столько угля, что всегда можно пополнить расходъ. «Герта» оказалась немного перегруженной; осадка кормой около 16 футовъ и носомъ 14.

Въ 8 час. 45 мин. утра 18-го іюня отдали швартовы и вышли изъ Екатерининской гавани. Первый день плаванія прошелъ, какъ всегда, очень скоро. Около 11 час. утра прошли траверсъ мыса Сѣтъ-Наволокъ и вышли въ открытое море, взявъ курсъ на N по



меридіану  $33^{\circ}30'$  О. Съ полудня началъ производить метеорологическія наблюденія, ознакомивъ предварительно съ планомъ наблюденій обоихъ штурмановъ, которые бы могли всегда въ случаѣ необходимости замѣнить меня. Въ 5 час. вечера пришли на  $70^{\circ}$  широты



Рис. 2. Разсыпной ледь.

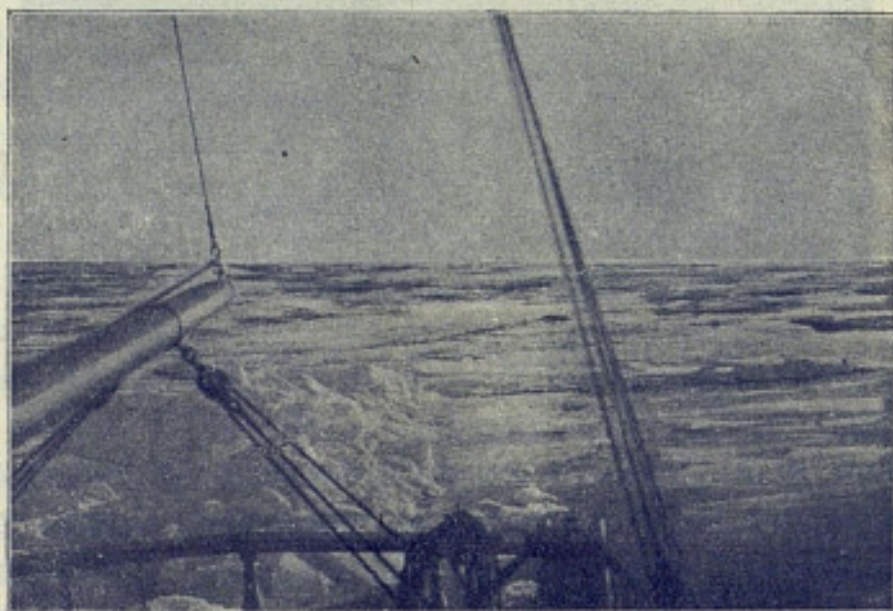


Рис. 3. Разсыпной ледь.

и остановились для производства гидрологическаго наблюденія. Первая станція заняла времени около  $1\frac{1}{2}$  часовъ, хотя я полагалъ, что въ первый разъ придется затратить времени гораздо больше; правда, глубина оказалась небольшая—всего 150 метровъ.



19-го іюня останавливались три раза на гидрологических станціях—въ 4 часа утра, около полудня и въ 6 часовъ вечера. Погода тихая, около  $7^{\circ}$  Ц. тепла, море спокойно. Съ 7 час. вечера на горизонтѣ появилась мгла и въ 10 часовъ надвинулся густой туманъ, настолько влажный, что сразу все покрылось водой, какъ будто только что прошелъ проливной дождь. Подъ утро подулъ легкій сѣверо-восточный вѣтеръ, туманъ сталъ разсѣиваться, и къ 8 часамъ почти весь горизонтъ былъ уже совершенно чистъ, только въ сѣверной его части осталась едва замѣтная дымка. Температура воздуха понизилась до  $+2.8^{\circ}$ ; вода также стала холоднѣе: — вмѣсто вчерашнихъ  $+6.0^{\circ}$  сегодня уже только  $+3.0^{\circ}$ . Вѣроятно недалеко ледъ.

Въ 10 час. 25 мин. утра 21-го іюня пришли на  $75^{\circ}$  широты, къ нашей послѣдней гидрологической станціи на этомъ курсѣ. Весь день туманъ; температура воздуха къ 4 часамъ дня упала до  $-1.4^{\circ}$ , температура воды на нѣкоторыхъ глубинахъ  $-0.8^{\circ}$ ; измѣнился и цвѣтъ воды: изъ интенсивно-синяго сталъ голубымъ, бирюзовымъ; такой цвѣтъ мнѣ приходилось видѣть только въ Средиземномъ морѣ, да и то не часто. Прозрачность воды замѣчательна; батометръ ясно виденъ на глубинѣ 28 метровъ. Но какъ то инстинктивно чувствуется ея холодъ. Близко ледъ, хотя горизонтъ еще совершенно чистъ! Въ полдень измѣнили курсъ; легли на истинный NW  $55^{\circ}$ , къ о-ву Надежды. Этотъ курсъ почти параллеленъ курсу, указанному мнѣ въ гидрологической инструкціи и кромѣ того о-въ Надежды представляетъ интересъ, такъ какъ онъ весьма рѣдко посѣщаемъ вслѣдствіе окружающихъ его льдовъ, да и на картахъ, какъ мнѣ говорили, онъ нанесенъ неправильно; истинное положеніе его считаютъ на 15 миль къ SO отъ нанесеннаго. Около 2-хъ часовъ дня встрѣтили нѣсколько небольшихъ льдинъ, но до вечера шли чистой водой. Съ 8-ми часовъ опять появились отдѣльныя льдины, и горизонтъ поблѣлъ. Черезъ часъ вошли въ разсыпной ледъ и вскорѣ стали встрѣчаться ледяныя поля, причемъ нѣкоторыя изъ нихъ доходили толщиною до 4-хъ метровъ. Туманъ густѣлъ, ледъ съ каждой минутой становился плотнѣе, пришлось уже лавировать между отдѣльными полями и въ 10 часовъ вечера изъ-за тумана застопорили машину и остановились, прикрѣпившись якоремъ къ ледяному полю. Съ этого момента окончилось плаваніе по открытому морю, и весь дальнѣйшій путь былъ пройденъ въ безпрерывной борьбѣ со льдомъ.



Весь слѣдующій день стоялъ туманъ, по временамъ такой густой, что въ 25 саженьяхъ едва были замѣтны неясныя очертанія торосовъ. Нѣсколько разъ въ теченіе дня пробовали продвигаться впередъ, но съ каждымъ часомъ ледяныя поля сдвигались все больше и

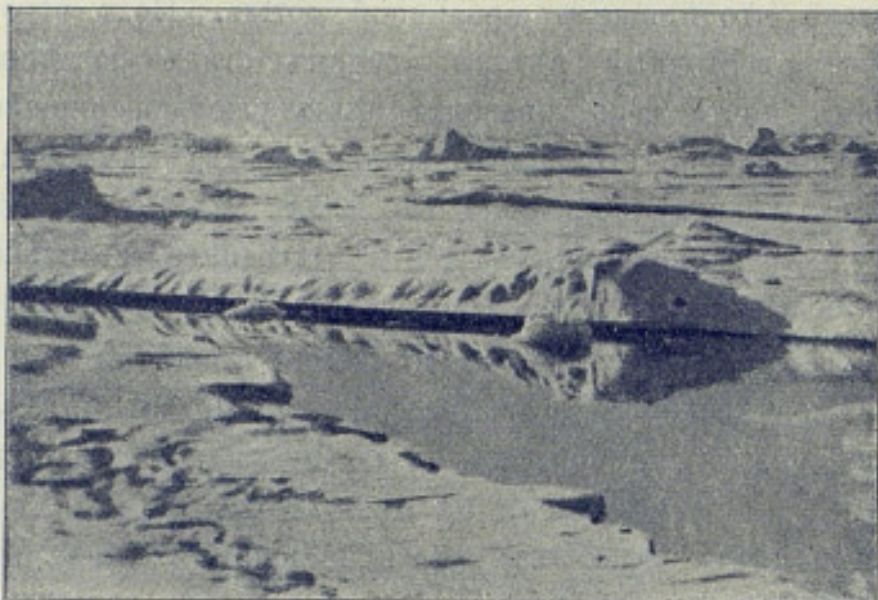


Рис. 4. Торосистыя ледовыя поля.

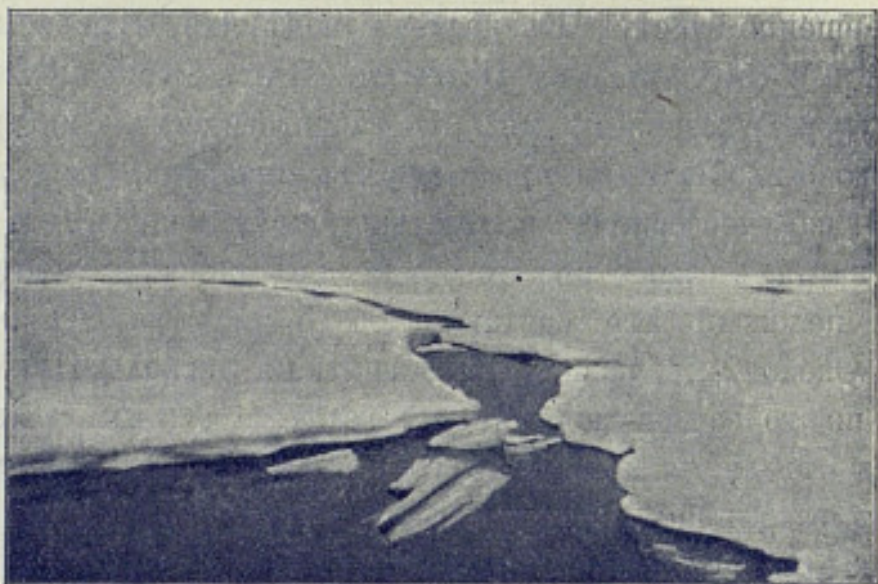


Рис. 5. Ровныя ледовыя поля.

больше и пришлось оставить всякую попытку на проходъ и ждать вѣтра, который развелъ бы ледъ. Около 4-хъ часовъ дня проглянуло солнце и удалось опредѣлиться; оказалось—широта  $75^{\circ}35' N$  и долгота  $31^{\circ}2' O$ , т. е. мѣсто почти у слѣдующей (X-ой) гидро-



логической станціи. Температура воды значительно понизилась; на поверхности —  $1.2^{\circ}$ , на глубинѣ 25-ти метровъ —  $1.6^{\circ}$ .

Цвѣтъ воды еще красивѣе, чѣмъ былъ прежде, — свѣтло-голубой, точно высокое, безоблачное небо. Ледяныя поля покрыты слоемъ снѣга до 2-хъ аршинъ толщиной. Пробовали запретъ собакъ въ нарты, но ѣзда оказалась невозможной; снѣгъ настолько рыхлый, что животныя проваливаются по шею.

Въ 3 часа утра 23-го разбудили, такъ какъ близко къ судну подошелъ медвѣдь. Быстро одѣлся и выбѣжалъ на палубу. Шагахъ въ трехстахъ отъ «Герты» по торосистому полю шелъ по направлению къ судну небольшой бѣлый медвѣжонокъ; шелъ совершенно спокойно, поднимая по временамъ морду и принохиваясь. Иногда онъ влѣзалъ на самую вершину тороса и оттуда скатывался внизъ, точно какой то желтоватый комокъ; то ложился на спину, вытягивалъ лапы кверху и нѣсколько мгновений оставался неподвиженъ и вдругъ вскакивалъ и дѣлалъ тяжелый прыжокъ въ сторону. Сколько граціи было въ каждомъ движеніи такого неуклюжаго звѣря; какъ онъ наслаждался своей свободной жизнью, чувствуя себя владыкой этого царства снѣга и льда! Но вотъ разстояніе становится все меньше и меньше, еще нѣсколько шаговъ, сухой звукъ выстрѣла и нѣсколько мгновений тому назадъ беззаботный звѣрь тяжело падаетъ, обагрив алой кровью снѣгъ и издавая жалобный ревъ, словно посылаетъ послѣдній привѣтъ своей любимой ледяной родинѣ.

Наступилъ день такой же туманный, какъ и вчерашній; солнце не показывается; легкій SO вѣтеръ; температура весь день около  $0^{\circ}$ . Счислимое мѣсто — широта  $75^{\circ}38' N$ , долгота  $31^{\circ} O$ . Ледъ сжало еще больше, и свободной воды почти нигдѣ не видно. Сегодня окончилась свѣжая провизія и перешли на довольствіе консервами; составилъ недѣльное расписаніе насколько возможно разнообразнѣе.

24-го іюня. Кругомъ ледъ и почти не видно полыней; лишь кое-гдѣ чернѣетъ небольшими линіями свободная вода. Юго-восточный вѣтеръ доходитъ временами до 9 метровъ въ секунду, и ледъ сжимаетъ все сильнѣе.

25-ое іюня. Въ полдень туманъ разсѣялся; опредѣлили мѣсто: широта  $76^{\circ}3' N$ , долгота  $30^{\circ} O$ . Ледъ сжать; средняя суточная температура воздуха  $+1,5^{\circ}$ .



26-е іюня. Штиль, туманъ. Дрейфъ на западъ около 6—7 миль въ сутки. Воды не видно даже при ясномъ горизонтѣ. Весь день качали со льда прѣсную воду.

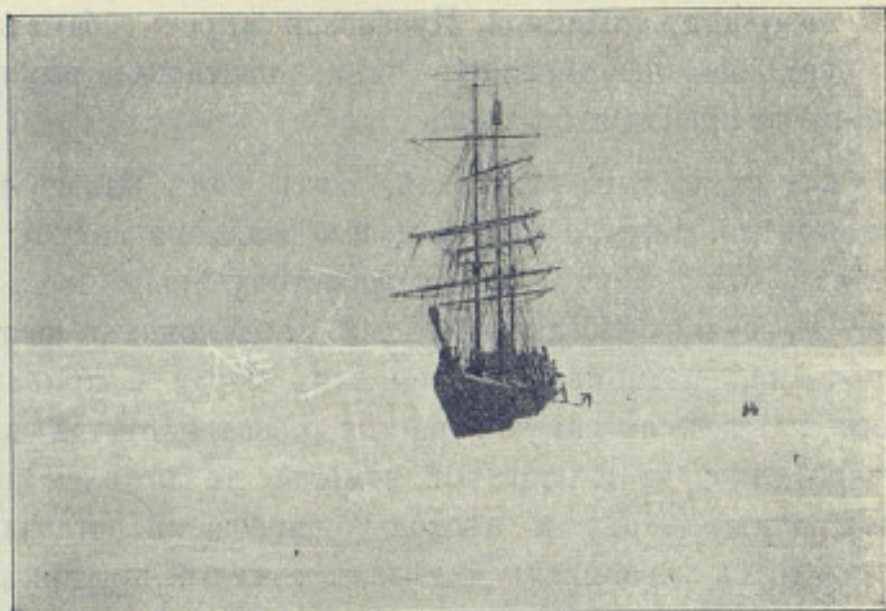


Рис. 6. «Герта» сжата льдомъ.



Рис. 7. Берутъ прѣсную воду.

27-е іюня. Мѣсто по обсерваціи—широта  $76^{\circ}5' N$ , долгота  $29^{\circ}57' O$ . Легкій SO вѣтеръ; нѣсколько разъ въ день перепадаетъ дождь. Ледовыя поля во многихъ мѣстахъ дали трещины, вслѣдствіе собирающейся на нихъ въ большомъ количествѣ воды отъ тающаго снѣга. Расчитываю скоро увидѣть островъ Надежды. На



немъ есть горы высотой около 1000 футь, слѣдовательно изъ бочки на нашей гротъ-мачтѣ видимость острова должна быть около 50 миль, а мы находимся отъ него приблизительно въ такомъ разстояніи.

28-е іюня. Вчерашній расчетъ оказался правильнымъ. Утромъ туманъ разсѣялся и на NW можно было различить очертанія земли и на ней блестящія мѣста, очевидно ледники. Мѣсто по обсерваціи: широта  $76^{\circ}9'3''$  N, долгота  $29^{\circ}39'$  O. Вѣтеръ сталъ немного мѣняться и къ 8 часамъ вечера подулъ уже отъ NNO. Температура въ полдень поднялась до  $+9,3^{\circ}$ ; большая часть дня прошла безъ тумана и при ясномъ горизонтѣ. Ледъ сжать; видны небольшія полыньи только на S и SO.

30-е іюня. Еще два дня прошло, но все то же. Та же необозримая снѣжная равнина, туманная, тусклая; низко ползутъ по хмурому небу свинцовыя облака; беспорядочно громоздятся торосы, принимая самыя причудливыя формы и только возлѣ судна плещется между льдами вода, нарушая безмолвіе ледяной пустыни. Но вотъ сквозь разорванное облако выглянуло солнце, и картина сразу рѣзко мѣняется: нѣтъ больше сѣрой однообразной равнины; ослѣпительно блестятъ снѣгъ, переходя отъ нѣжно-розоваго цвѣта до фіолетоваго; сверкаетъ ледъ, словно огромныя изумрудныя глыбы и теряется постепенно въ водѣ, лазурной, какъ южное небо.

Въ теченіе дня нѣсколько разъ перепадаетъ дождь, мгла сгущается, и природа снова становится безотрадной. Сегодня уже 25-й день, какъ вышли изъ Архангельска. Время проходитъ незамѣтно, каждый день дорогъ, и неизвѣстно, сколько еще придется простоять здѣсь въ бездѣйствіи. Капитанъ чуть не каждый часъ поднимается въ бочку и каждый разъ, возвращаясь обратно, только безнадежно машетъ рукой—воды нигдѣ не видно.

1-е іюля. Дрейфъ попрежнему на NW, несмотря на то, что послѣдніе 3 дня вѣтеръ дулъ отъ NO. Объясняю это обстоятельство тѣмъ, что въ морѣ еще дуютъ SO вѣтра и ледъ по инерціи продолжаетъ отходить къ NW. Мгла держится все время. Температура воздуха за сутки  $-0,4^{\circ}$ .

Къ полудню 2-го числа ледъ немного разжало и немедленно начали пробовать пробиться къ югу. Въ продолженіе 2 часовъ машина работала полнымъ ходомъ, но пройденное разстояніе оказалось не болѣе 50 сажень. Изъ-за такихъ результатовъ не имѣетъ



никакого смысла жечь уголь. Температура воздуха утромъ— $1,0^{\circ}$ ; вѣтеръ отъ N около 5 метровъ въ секунду. Весь рангоутъ обледѣлъ; къ полудню температура поднялась до  $+2,0^{\circ}$ , и громадные ледяныя сосульки стали падать на палубу, съ шумомъ разбиваясь на множество мелкихъ осколковъ. Собаки пришли въ ужасъ, подняли вой, стали рваться съ цѣпей, такъ что пришлось всѣхъ ихъ накрыть брезентомъ. Вечеромъ замѣтили медвѣдицу съ двумя маленькими медвѣжатами; звѣрь оказался очень осторожнымъ и близко къ судну не подошелъ. Пробовали догнать, но глубокий и рыхлый снѣгъ не позволилъ идти даже на лыжахъ.



Рис. 8. Островъ Надежды.

4/17 Іюля 1915 г. 5 ч. 30 м. вечера. Ясно. Целенгъ NW  $60^{\circ}$ .

Разстояніе около 40 миль.

Къ вечеру на слѣдующій день мѣсто по обсерваціи — широта  $76^{\circ}00' N$ , долгота  $27^{\circ}38' O$ ; взялъ пробы воды (XI станція). Температура воды на поверхности —  $1,35^{\circ}$ , на глубинѣ 50 метровъ —  $1,73^{\circ}$ , придонная  $+0,65^{\circ}$ .

4-е іюля. Около 5-ти часовъ дня на сѣверо-востокѣ горизонтъ прояснился и съ марса хорошо виденъ даже простымъ глазомъ о-въ Надежды, въ видѣ громадной скалы съ довольно ровной вершиной, покрытой снѣгомъ; все пространство по направленію къ острову забито сплошнымъ льдомъ; достичь земли, повидимому, нѣтъ никакой возможности. Контуры острова Надежды удалось зарисовать. Мѣсто по обсерваціи въ полдень: широта  $76^{\circ}1'5 N$ , долгота  $27^{\circ}26'5 O$ . Въ юго-восточномъ направленіи въ 2 часа утра слѣдующаго дня миляхъ въ 10 отъ «Герты» видно было небольшое промысловое парусное судно, двигавшееся въ различныхъ направленіяхъ, вѣроятно вдоль кромки льда. Въ теченіе слѣдующихъ двухъ дней нѣсколько разъ дѣлали попытку пробиться къ югу; но удалось продвинуться не болѣе, чѣмъ на  $\frac{1}{2}$  мили; вѣтеръ OSO, туманъ цѣлые дни; средняя суточная температура воздуха  $+1,0^{\circ}$ .



7-е іюля. Наконецъ подулъ давно ожидаемый западный вѣтеръ, и результатъ сказался почти немедленно. Съ 5 часовъ вечера сразу появились въ направленіи на ОСО полыньи, и явилась возможность двигаться съ большимъ успѣхомъ, чѣмъ въ прошлые дни, а слѣдовательно и надежда на скорое освобожденіе отъ льда. Нѣсколько разъ приходилось останавливаться, такъ какъ силой машины судно не могло раздвинуть ледовыхъ полей. Въ полночь изъ бочки была видна на ОСО чистая вода. Подъ утро 8-го вошли въ небольшое пространство очень мелкаго льда, но такъ плотно смерзшагося, что пришлось нѣсколько часовъ простоять, ожидая «разводья».



Рис. 9. На рулѣ во время лавировки во льдахъ.

Во время лавировки между ледовыми полями за послѣднія трое сутокъ мнѣ пришлось нѣсколько разъ наблюдать, какъ небольшой ледяной выступъ, длиною не болѣе одного аршина и незначительной толщины, упираясь въ скулу корабля совершенно останавливалъ его, и только послѣ двухъ часовой непрерывной работы машиной удавалось иногда раздвинуть ледъ и дать судну достаточное мѣсто для прохода. На нѣкоторыхъ норвежскихъ промысловыхъ судахъ въ такихъ случаяхъ употребляются чугунныя бабы, вѣсомъ около 10 пудовъ, которыя, падая съ борта, отламываютъ выдающіеся съ ледоваго поля небольшіе куски льда. По моему мнѣнію этотъ способъ не рационаленъ, такъ какъ большой вѣсъ чугунной бабы требуетъ или спеціальнаго приспособленія или же затраты большой физической силы нѣсколькихъ человѣкъ и кромѣ того, при ударѣ



объ ледъ такая баба легко можетъ отскакивать и ударять по борту судна. Я полагаю, что въ подобныхъ случаяхъ лучше было бы примѣнять клинообразную пешню, въ родѣ обычно употребляемой для оковки судовъ, стоящихъ во льду, но сдѣлать ее пуда въ 2—3 вѣсомъ на соответствующей длины рукояткѣ. Нѣсколько уда-



Рис. 10. Кромка льда.

ровъ съ борта корабля такой пешней въ выдающуюся часть льда неминуемо должны отколоть значительной величины куски льда, препятствующаго свободному движенію. Я самъ неоднократно видѣлъ, какъ одинъ человѣкъ, отколовъ обыкновенной пешней нѣсколько небольшихъ кусковъ льда отъ ледового поля, временно освобождалъ «Герту». Такимъ образомъ ничтожное препятствіе, непреодолимое для судовой машины легко можетъ быть устранено силою одного человѣка. Способовъ борьбы со льдомъ у насъ до сего времени такъ мало, что мнѣ кажется нельзя пренебрегать даже самымъ незначительнымъ изъ нихъ; и если большого значенія этотъ способъ имѣть не можетъ, то въ нѣкоторыхъ случаяхъ, безъ сомнѣнія, окажетъ услугу.

Весь день двигались къ югу; къ вечеру уже слышенъ былъ отдаленный шумъ моря и чувствовалась зыбь. Ледъ становился не такимъ грознымъ, хотя встрѣчались еще отдѣльныя льдины толщиною не менѣе 8 сажень. Величина полей уменьшалась и поля чередовались съ разсыпнымъ льдомъ.

Въ 6 час. 15 мин. утра 9-го іюля вышли на чистую воду и взяли курсъ на SW, оставивъ вправо бромку льда. Въ теченіе дня



встрѣчались полосы свободно двигающагося мелкаго льда и по всѣмъ направленіямъ виднѣлись ледяныя горы. Въ полдень мѣсто:  $75^{\circ}40' N$  широты и  $26^{\circ}30' O$  долготы. Въ 5 часовъ вечера остановились на гидрологической станціи (XII). Температура воды отрицательная какъ на всѣхъ глубинахъ, такъ и на поверхности. Средняя суточная температура воздуха  $+0.3^{\circ}$ . Около 9 часовъ вечера весь горизонтъ былъ закрытъ громадами ледяныхъ горъ, изъ которыхъ нѣкоторыя достигали не менѣе 7 сажень высоты.

Насколько тяжелъ былъ ледъ, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ: войдя въ ледъ днемъ 21-го іюня, лавировали между ледяными полями преимущественно малымъ ходомъ въ теченіе 6-ти часовъ; считая въ среднемъ ходъ въ 3 узла, прошли во льду не болѣе 18-ти миль. 2-го іюля изъ бочки видны были большія полыньи на SO, 7-го — въ томъ же направленіи видна была чистая вода. Видимость горизонта изъ бочки — 11.5 миль; такимъ образомъ свободное море было отъ насъ въ разстояніи не болѣе 15-ти миль и чтобы пройти такое пространство во льдахъ пришлось потратить  $17\frac{1}{2}$  сутокъ, т. е. двигаться со скоростью около  $\frac{3}{4}$  мили въ сутки.

11 іюля. Мѣсто по обсерваціи въ 4 часа дня — широта  $75^{\circ}29' N$  и долгота  $15^{\circ}48' O$ . Все время изъ-за льда приходится склоняться къ западу. Ледяныя горы видны по всѣмъ направленіямъ. Большую часть дня держится туманъ; перепадаетъ дождь. Въ 3 часа дня остановились на гидрологической станціи (XIII). Въ 11 час. 30 мин. вечера начали вызывать Шпицбергенскую радіо-станцію, но отвѣта не получили.

На слѣдующій день утромъ туманъ временами разсѣвался и справа за полосой льда появлялись неясныя очертанія горъ, покрытыхъ снѣгомъ. Въ 10 часовъ утра вступили въ связь съ радіо-станціей въ Гринъ-Харбуръ; условились говорить ежедневно съ 2-хъ до 4 часовъ дня. Между прочимъ оттуда сообщили, что весь Айсъ-Фіордъ забитъ льдомъ; со своей стороны далъ свѣдѣнія о состояніи льдовъ съ начала нашего плаванія. На мой вопросъ, нѣтъ ли какихъ-либо извѣстій объ Экспедиціи лейтенанта Брусилова, получилъ отрицательный отвѣтъ.

13-го іюля въ 2 часа дня подошли къ Айсъ-Фіорду передъ входомъ въ который во льду стояли 2 норвежскихъ судна: китобойный пароходъ «Talsna» и моторный ботъ «Fiskeren», тщетно пытавшіеся въ теченіе послѣднихъ 10-ти дней войти въ Айсъ-Фіордъ; у обоихъ судовъ уголь и провизія на исходѣ. По просьбѣ капитановъ, пріѣхавшихъ на «Герту», послалъ радіо-телеграмму въ Гринъ-



Харбуръ съ извѣщеніемъ объ ихъ положеніи. Въ 3 часа дня пошли дальше на сѣверъ и вскорѣ увидѣли въ разстояніи около 25 миль по пеленгу NO 25° Землю Принца Карла. Какъ описано въ «The

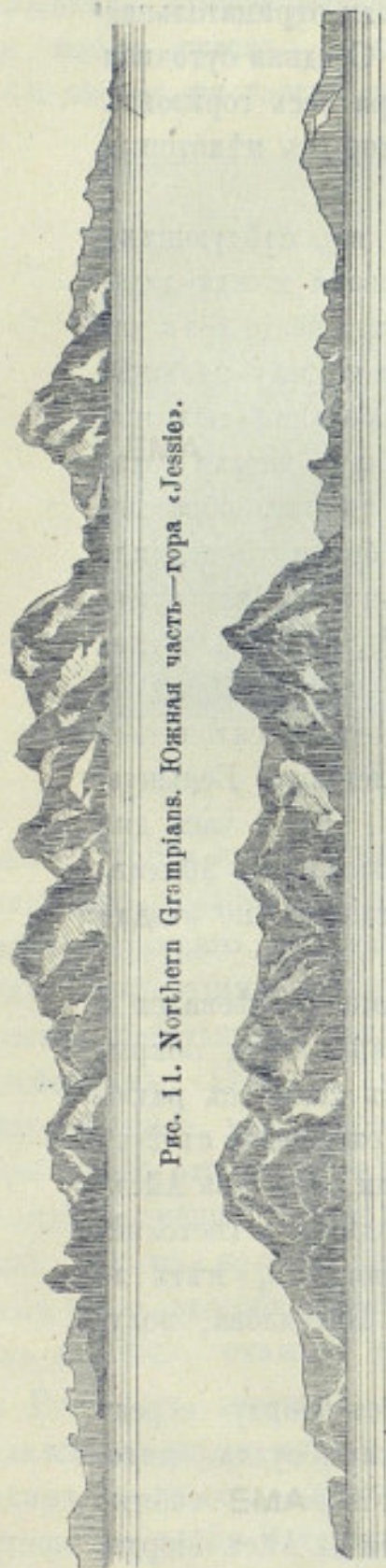


Рис. 11. Northern Grampians. Южная часть—гора «Jessie».

Рис. 12. Northern Grampians. Сѣверная часть—гора «Моласо».

13/26 Іюля 1915 г. 3 ч. дня. Мгла. Пеленгъ NO 25°.

Разстояніе около 25 миль.



Рис. 13. Гора «Моласо».

13/26 Іюля 1915 г. 11 ч. утра. Мгла. Пеленгъ NW 14°.

Разстояніе около 40 миль.



Рис. 14. Островъ Vogelzang.

15/28 Іюля 1915 г. 2 ч. 40 м. дня. Ясно. Пеленгъ NO 50°.

Разстояніе около 15 миль.



запада кажется въ видѣ двухъ отдѣльныхъ острововъ, образованныхъ массивами горъ «Мопасо» и «Jessie». Тумана не было, и контуры этихъ горъ удалось зарисовать. Въ 11 час. вечера прошли сѣверную оконечность Земли Принца Карла—мысъ Vogel-Hook. Ближе 8-ми миль подойти къ берегу изъ-за льда невозможно; проливъ Фореландъ также забитъ весь льдомъ. Средняя суточная температура воздуха  $+1.8$ ; вѣтеръ слабый О.

14-го іюля. Прошли вблизи Kings-Bay, Gross Bay и Magdalena Bay, но не въ одну бухту войти нельзя: — всѣ забиты сплошнымъ льдомъ. Въ 2 часа дня послалъ радіо-телеграмму въ Главное гидрографическое управленіе съ донесеніемъ о плаваніи и о настоящемъ мѣстонахожденіи. Черезъ нѣкоторое время радіо-телеграфистъ слышалъ передачу моей телеграммы въ Ингё. Около 6-ти час. вечера



Рис. 15. «Герта» на якорѣ въ North Gat.

подулъ крѣпкій вѣтеръ отъ SSW; нашелъ густой туманъ и пришлось остановиться во льду. Къ полуночи вѣтеръ достигъ силы 9-ти балловъ и судно стало сильно бить объ ледъ. Вышли изъ льда и легли въ дрейфъ. Къ полудню слѣдующаго дня вѣтеръ стихъ, туманъ разнесло; появились очертанія острова Амстердама и спустя короткое время открылся островъ Vogelsang. Повернули на SO, чтобы войти въ North Gat, который былъ свободенъ отъ льда; необходимо было продуть котель и осмотрѣть дейдвудный сальникъ. Въ пятомъ часу вечера вошли въ проливъ North Gat и стали на якорь между юго-восточнымъ низменнымъ мысомъ Датскаго острова и небольшимъ островкомъ безъ названія, на вершинѣ котораго имѣется знакъ въ видѣ креста; глубина якорнаго мѣста 11 сажень; грунтъ илъ; разстояніе отъ берега 2 кабельтова. Это мѣсто защищаетъ отъ



вѣтровъ, дующихъ отъ SO до N. Чтобы найти 11-ти саженную глубину слѣдуетъ привести низменный юго-восточный мысъ острова Амстердама къ норду.



Рис. 16. North Gat—юго-восточная часть.



Рис. 17. North Gat—западная часть; Датскій островъ.

15/28 Іюля 1915 г. 3 ч. дня. Ясно. Разстояніе около 5 миль. Пеленгъ SO 56°.



Рис. 18. North Gat—западная часть; островъ Амстердамъ.

15/28 Іюля 1915 г. Ясно. Пеленгъ SO 56°. Разстояніе около 5 миль.

При W-выхъ, SW-выхъ и S-выхъ вѣтрахъ можно становиться на якорь у сѣверо-восточной оконечности острова Амстердама, гдѣ



имѣется небольшая безымянная бухта, глубиною 10 сажень, съ илистымъ грунтомъ. Примѣтнымъ мѣстомъ для положенія якоря служить каменная пирамида, сложенная на горѣ; приведя эту пирамиду къ зюйду, слѣдуетъ остановиться въ 1 кабельтовѣ отъ берега.

При вѣтрахъ отъ S до NW можно становиться на якорь на глубинѣ 17—18 сажень около южной части острова Амстердама на О отъ Virgo Bay. Оpoznательнымъ пунктомъ служитъ небольшой островокъ, лежащій въ проливѣ Dannes Gat между островами Датскимъ и Амстердамомъ; въ ясную погоду слѣдуетъ привести этотъ островокъ на створъ съ сѣверо-западнымъ мысомъ Датскаго острова; въ пасмурную погоду необходимо створить островокъ съ юго-восточнымъ низменнымъ мысомъ острова Амстердама. Въ разстояніи 1 кабельтова отъ этого мыса находится примѣтный камень, возвышающійся на 5 футъ надъ водой. Не слѣдуетъ становиться на якорь, когда низменный мысъ острова Амстердама пройденъ, въ виду быстрого теченія въ этомъ мѣстѣ и каменистаго грунта.



Рис. 19. Островъ Амстердамъ.

Вечеромъ съѣхалъ на берегъ и пошелъ по направленію къ Virgo Bay. Дорога по берегу не легкая; много камней, между которыми журчатъ горные потоки; гдѣ нѣтъ камней, тамъ пройти почти нельзя — почва размыта, и нога при каждомъ шагѣ уходитъ до колѣна въ вязкую глину. Общій видъ бывшаго поселенія Экспедиціи Андре вполне соотвѣтствуетъ описанію въ «Annalen der Hydrographie» 1912 года и напоминаетъ мысъ Флору съ поселкомъ Джексона. На небольшомъ плато подъ высокой горой стоитъ полуразрушенный



ангаръ, домъ Пайкса, довольно хорошо сохранившійся и еще одинъ домикъ меньшихъ размѣровъ. Вокругъ домовъ на землѣ лежитъ много банокъ изъ подъ консервовъ, бочки, тюки съ тканью для оболочки воздушнаго шара и пр. На востокъ отъ построекъ, саженьяхъ въ 20-ти отъ нихъ возвышается сложенный изъ камней памятникъ со шведскимъ флагомъ и уже полуистертой надписью, по-

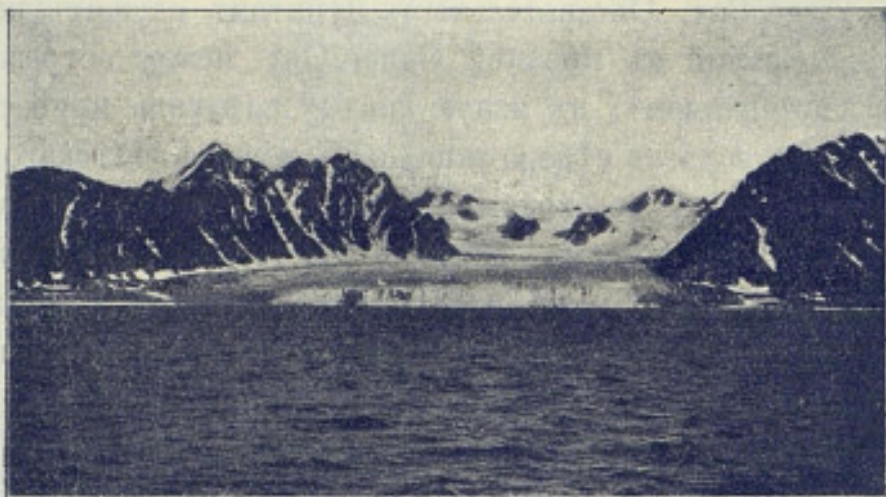


Рис. 20. Ледникъ въ North Gat.



Рис. 21. Датскій проливъ.

ставленный памяти погибшаго Андре. Вернулся на судно около полуночи. Погода чудная; 7° тепла, полный штиль и только изрѣдка слышенъ грохотъ оползающихъ ледниковъ, словно отдаленные громовые раскаты.



Въ 4 часа 30 мин. утра 16-го іюля вышли изъ пролива North Gat и пошли на NO, пройдя невадалекѣ отъ острововъ Vogelsang и Cloven Cliff. Въ 2 часа дня подошли къ мысу Welcome, но сейчасъ же пришлось отъ него отойти, такъ какъ подулъ NO-вый



Рис. 22. Virgo Bay. Памятникъ Андрѣ.



Рис. 23. Мысъ Старостинъ.

вѣтеръ, и судно могло оказаться прижатымъ льдомъ къ берегу. Въ 5-мъ часу вѣтеръ стихъ и снова стали приближаться къ берегу.

На этотъ разъ удалось безпрепятственно приблизиться къ мысу на разстояніе около 2-хъ кабельтовыхъ. Съѣхалъ съ партіей на



берегъ. Мысъ Welcome представляетъ собою плоскую косу, отлого спускающуюся къ морю, покрытую зеленымъ мхомъ и мѣстами низкими, какъ бы прижатыми къ землѣ цвѣтами. Миляхъ въ двухъ отъ берега возвышаются сѣрые скалы, покрытыя пятнами нерастаявшаго снѣга. Въ разныхъ мѣстахъ на берегу на небольшихъ холмахъ стоятъ, сложенные изъ камня гуріи; на одномъ изъ нихъ я нашелъ выцарапанную на камнѣ дату — 29 мая 1872 г. Около одного знака лежалъ небольшой олень, котораго удалось убить; на 2 дня обезпечены свѣжимъ мясомъ. У самой воды на берегу лежитъ много плавника.

У восточной оконечности мыса Welcome расположена небольшая бухта, неимѣющая названія и не обозначенная на картѣ, съ 5-ти саженой глубиной и илистымъ грунтомъ; бухта служитъ хорошимъ якорнымъ мѣстомъ, защищающимъ отъ вѣтровъ, дующихъ отъ S до WNW. Въ 8 час. 30 мин. вечера отошли отъ мыса Welcome и взяли курсъ на NO къ мысу Verlegen Hook. Въ полночь накрылъ густой туманъ и простояли, прикрѣпившись къ льдинѣ, до 4-хъ час. утра. Въ 6 часовъ утра 17-го іюля подошли къ Mossel Bay, но ближе 5-ти миль приблизиться не удалось; вся бухта забита плотнымъ льдомъ. Въ 9 часовъ утра подошли къ мысу Verlegen, который былъ осмотрѣнъ, но никакихъ признаковъ пребыванія на немъ людей не нашли. Мысъ Verlegen мало отличается отъ Welcome Point; такая же низменная коса, далеко вдающаяся въ море, покрытая болѣе бѣдной растительностью; ближайшія горы отстоятъ отъ берега не менѣе чѣмъ въ 10—15 миляхъ.

Пройдя Verlegen Hook, попробовали спуститься насколько возможно по Hinlopen Strait, но черезъ 2 часа хода встрѣтили густой ледъ и вышли обратно. Въ 6 часовъ вечера подошли къ Low Island. Вслѣдствіе своего низкаго уровня, этотъ островъ становится виденъ даже въ ясную погоду только съ 5-ти мильнаго разстоянія; тѣмъ не менѣе подходъ къ острову очень простъ, благодаря слѣдующему примѣтному мѣсту: идя курсомъ NO 69°, видишь правильный треугольникъ, одинъ уголъ котораго, (сѣверный) образуетъ мысъ Depot Point, второй уголъ (южный) Cape Hansteen, вершину треугольника составляетъ материкъ North-East Land и площадью его служитъ бухта Brandy Bay. Такое положеніе должно быть видно при чистомъ горизонтѣ съ разстоянія не менѣе 40 миль, такъ какъ это же мы видѣли ясно за 25 миль при пасмурной погодѣ. Приблизившись къ острову на двухмильное разстояніе и остановившись на 7-ми саженой глубинѣ, осмотрѣли въ трубу весь островъ, а также бухту Brandy Bay, которая была свободна отъ льда и совершенно пустынна.



До слѣдующаго утра 18 го числа, изъ за тумана простояли на мѣстѣ, прикрѣпившись ко льдинѣ. Около трехъ часовъ утра на судно пріѣхали 2 капитана съ норвежскихъ промысловыхъ судовъ,

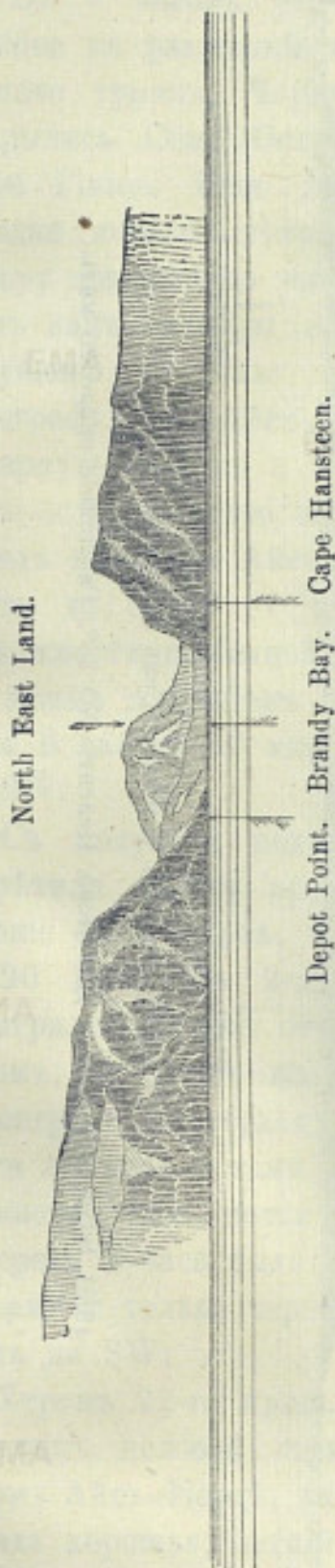


Рис. 24. Бухта Brandy Bay.

17/30 Іюля 1915 г. 4 ч. 30 м. дня. Мгла.

Целентъ NO 96°. Разстояніе около 25 миль.

*Примѣчаніе.* Впереди бухты Brandy Bay лежитъ низменность Low Island, который становится видимымъ лишь съ 5-и мильнаго разстоянія.

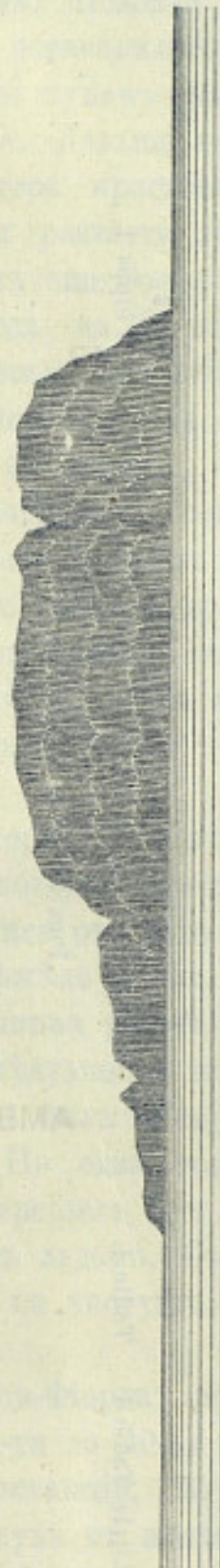


Рис. 25. Островъ Walden.

18/31 Іюля 1915 г. 12 ч. 30 м. полуночи. Пасмурно.

Разстояніе около 10 миль. Целентъ SO 77°.

крейсировавшихъ во льду нѣсколько къ W отъ насъ. Капитанъ Hans Ajen со «Sterling» сообщилъ, что 16-го числа онъ былъ въ



проливъ Hinlopen и дошелъ до мыса Torgell; дальнѣйшій путь былъ закрытъ сплошнымъ льдомъ, почему онъ и вернулся. Капитанъ Kristofer Eriksen съ «Veja» сообщилъ, что 15-го онъ былъ вблизи

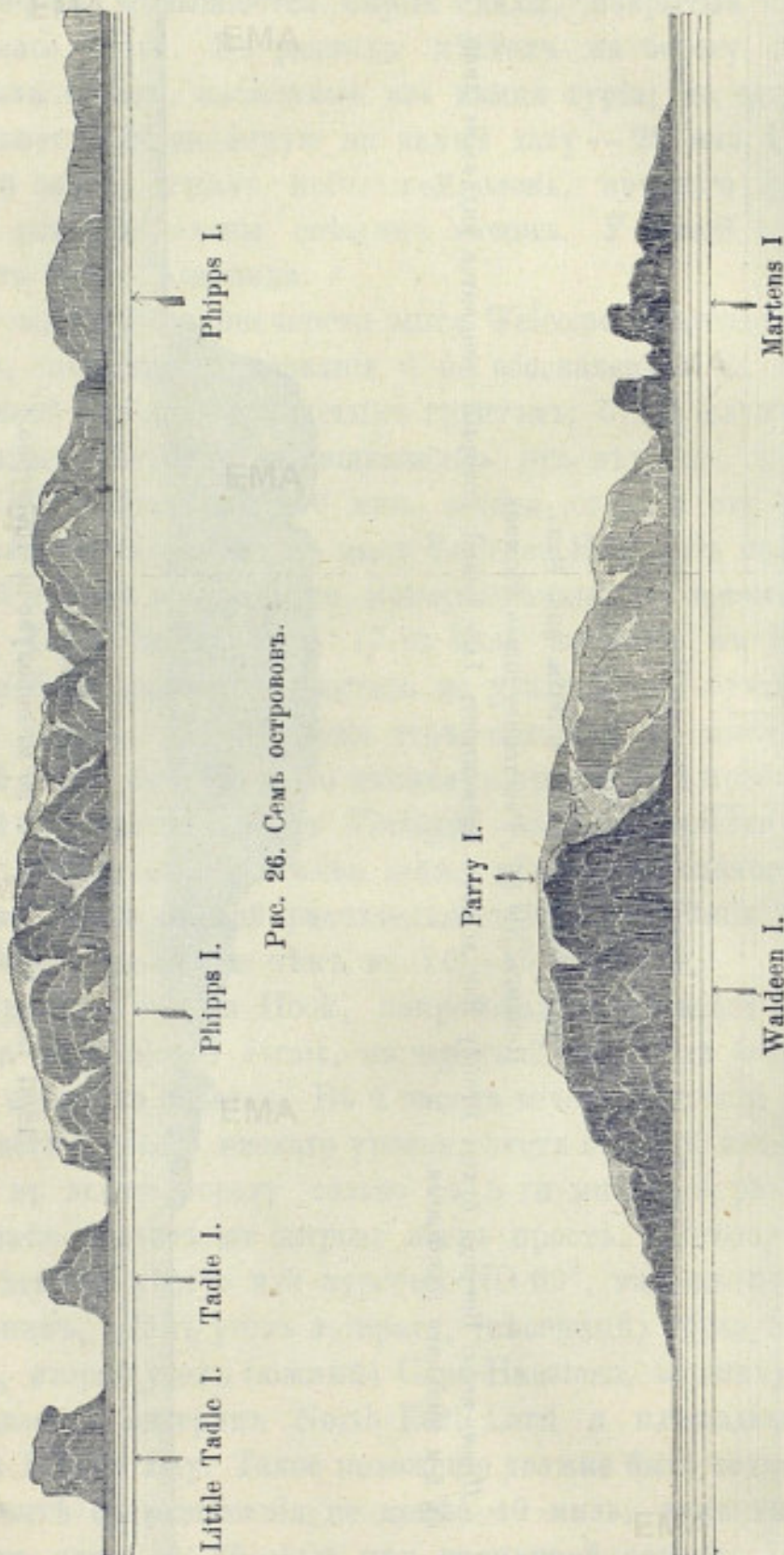


Рис. 26. Семь острововъ.

Рис. 27. Островъ Waldeen и Семь острововъ.

18/31 Іюля 1915 г. 4 ч. дня. Ясно. Пеленгъ NO 85°. Расстояние около 20 миль.

мыса North Cape и выходилъ на берегъ на островъ Castrens, съ котораго ясно видѣлъ весь горизонтъ, покрытый неполоманными



большими ледовыми полями и Cape Platen, окруженный сплошным льдомъ. Ни тотъ, ни другой слѣдовъ пребыванія человѣка нигдѣ не видѣли.

Въ 6 часовъ утра дали ходъ впередъ. Подойдя къ острову Walden на разстояніе не болѣе 4-хъ миль, остановились вслѣдствіе густого тумана. Черезъ нѣсколько часовъ туманъ разсѣялся, и открылись Семь Острововъ и North Cape. Дальше на О виденъ Cape Platen. Весь день, до 8 часовъ вечера простояли во льду, ожидая южнаго вѣтра, который могъ бы развести ледъ, но къ вечеру совершенно заштилъ, и ледъ сталъ еще болѣе сжиматься. Такъ какъ надежды на дальнѣйшій проходъ на О въ близкомъ будущемъ не стало, и одновременно пришло извѣстіе по радіотелеграфу, что Айсъ-Фіордъ почти очистился ото льда, я рѣшилъ повернуть обратно и идти въ Advent Bay за углемъ, котораго у насъ осталось всего около 70-ти тоннъ. Погрузивъ уголь, предполагалъ идти изъ Айсъ-Фіорда на W до большихъ льдовъ, подняться опять до  $80^{\circ}30' N$  широты и тогда уже ожидать до послѣдней возможности свободной воды, чтобы пройти до мыса Leigh Smith. Съ моимъ рѣшеніемъ вполне согласны были капитанъ и лоцманъ, и въ 8 часовъ 30 минутъ вечера отошли отъ льдины и повернули на SW.

Съ полуночи подулъ слабый SW вѣтеръ. У Verlegen Hook встрѣтили полосу крупнаго льда, черезъ который пробивались въ теченіе 4-хъ часовъ. Берега почти очистились ото льда.

20 іюля. Съ 2-хъ часовъ утра засвѣжѣло и къ 4-мъ уже разыгрался штормъ отъ SW. Все время машина работала полнымъ ходомъ, но лишь къ 5-ти часамъ утра слѣдующаго дня подошли къ острову Амстердаму. Проливъ North Gat былъ чистъ; рѣшили зайти въ него и тамъ переждать штормъ. Но едва только стали на якорь, какъ почти мгновенно вѣтеръ перешелъ отъ SW на N, и черезъ 2 часа были окружены сплошнымъ льдомъ. Съ большимъ трудомъ и только черезъ 16 часовъ вышли на чистую воду и легли опять на SW.

Утромъ 22-го пришли на траверсъ Айсъ-Фіорда; весь берегъ окруженъ полосой льда шириною отъ 15-ти до 20-ти миль. Въ самомъ Айсъ-Фіордѣ, какъ сообщили съ радіостанціи, льду немного. Погода хорошая; легкій SO вѣтеръ;  $t^{\circ}$  воздуха въ полдень  $+6.0^{\circ}$ .

Въ теченіе слѣдующихъ двухъ дней нѣсколько разъ дѣлали попытки пробиться къ берегу, но все было напрасно. Ледъ оказался слишкомъ тяжелымъ и бороться съ нимъ намъ было не подъ



силу. Попадались льдины до 11-ти сажень толщины. Такъ какъ уже нѣсколько разъ механикъ заявлялъ о необходимости произвести чистку котла и перебрать машину, то капитанъ предложилъ использовать для этой работы настоящую вынужденную стоянку; я согласился съ нимъ и въ 6 часовъ 30 минутъ утра 25-го прекратили пары.

26-е и 27-е для всѣхъ насъ кромѣ механика и машинной команды, прошли въ полномъ бездѣйствіи. Въ машинѣ круглая сутки шла работа, несмотря на праздникъ. По радіо-телеграфу сегодня не сносились, такъ какъ я не велѣлъ пускать мотора, не желая отрывать механика отъ дѣла. Погода стоитъ пасмурная; иногда находятъ такой туманъ, что въ 100 саженьяхъ со шлюпки не видно корабля. Нѣсколько разъ въ день идетъ снѣгъ;  $t^{\circ}$  воздуха за сутки  $-0.8$ ; слабый вѣтеръ отъ NW.

Днемъ 28-го вся работа въ машинѣ была окончена и въ 6 час. вечера отошли отъ льдины и стали пробиваться къ W на свободную воду. За трое сутокъ стоянки во льду (съ 25 по 28 іюля) дрейфъ былъ слишкомъ 35 миль къ N, и мы оказались у сѣверной оконечности Земли Принца Карла. Въ Айсъ-Фіордѣ, какъ сообщили по радіо-телеграфу, льду не особенно много. Около полуночи съ марса видно было чистое море; вскорѣ появилась зыбь отъ WNW и во второмъ часу утра 29-го, выйдя на чистую воду, пошли вдоль кромки льда на S. Въ 5 часовъ утра замѣтили на горизонтѣ моторный ботъ, шедшій встрѣчнымъ курсомъ. Около 6 часовъ сблизились и оказалось, что это почтовый норвежскій ботъ «Pelikanen», направляющійся, какъ и мы въ Айсъ-Фіордъ. Съ бота сообщили, что весь берегъ Шпицбергена, начиная отъ South Cape окруженъ льдомъ. Лоцманъ предложилъ идти вмѣстѣ съ нами, но капитанъ бота отказался и рѣшилъ, пользуясь небольшою осадкой своего судна, пройти въ Айсъ-Фіордъ черезъ Фореландъ-Зундъ. Около 9-ти часовъ вечера повернули къ берегу и вошли въ ледъ.

30-го и 31-го іюля по нѣсколько разъ въ день останавливались то изъ за тумана, то вслѣдствіе сильнаго сжатія льда. Къ вечеру 31-го оказались почти на томъ же мѣстѣ, гдѣ были двое сутокъ тому назадъ, т. е. недалеко отъ мыса Vogel Hook. *Дрейфъ льда въ этихъ мѣстахъ надо считать около двухъ миль въ часъ.* Въ тотъ же день вечеромъ я предложилъ лоцману, старшему штурману и капитану высказать свое мнѣніе о дальнѣйшемъ нашемъ образѣ дѣйствія. Первый предложилъ идти на SW, т. е. на чистую воду, а затѣмъ подниматься съ юга къ Айсъ-Фіорду; штурманъ находилъ



наиболѣе выгоднымъ идти на S (хотя бы до South Cape), такъ какъ, если тамъ даже и много льда, то войдя въ него, мы будемъ дрейфовать къ цѣли, а не отъ нея; по мнѣнію капитана, болѣе цѣлесообразно простоять еще нѣсколько времени, ожидая благоприятнаго вѣтра и послѣдующаго «разводья». Каждое изъ этихъ мнѣній, конечно, имѣло свое основаніе, но ни одно изъ нихъ не обѣщало вѣрнаго, а тѣмъ болѣе быстрого успѣха; въ виду этого я предложилъ капитану идти на SO, т. е. непосредственно на Айсъ-Фіордъ.

Трое сутокъ прошло въ непрерывной борьбѣ со льдомъ; насколько труденъ былъ ходъ, видно хотя бы изъ того, что за одну 6-ти часовую вахту въ машину было дано по телеграфу 284 сигнала, т. е. въ среднемъ перемѣна хода была черезъ каждыя  $1\frac{1}{2}$ —2 минуты.



Рис. 28. Finnes haven.

Ночь со 2-го на 3-е августа простояли во льду недалеко отъ мыса Alk изъ за тумана и тяжелаго льда, спаяннаго въ теченіе ночи въ одну массу вновь образующимся новымъ льдомъ. Только поздно вечеромъ 3 го августа миновали мысъ Старостинъ и вошли въ бухту Green Harbour. Миляхъ въ 3 отъ входа увидѣли небольшой моторный норвежскій ботъ, шедшій къ намъ навстрѣчу. Черезъ  $\frac{1}{2}$  часа ботъ подошелъ къ намъ и на шлюпкѣ съ него пріѣхалъ представитель норвежской угольной компаніи г. Карль Мейеръ, который предложилъ купить у него 30 тоннъ угля, находящагося на его ботѣ; за слѣдующими 30-ю тоннами угля сходить въ Advent Bay и доставить его оттуда. Цѣна за уголь съ доставкой—40 кронъ



за тонну. Условія были подходящія, и на слѣдующее утро, ставъ на якорь въ Finnes Haven бортъ о бортъ съ ботомъ Мейера, начали перегружать уголь на «Герту». Въ 4 часа дня ботъ ушелъ, но



Рис. 29. Американскія угольныя копи въ Green Harbour'ѣ.

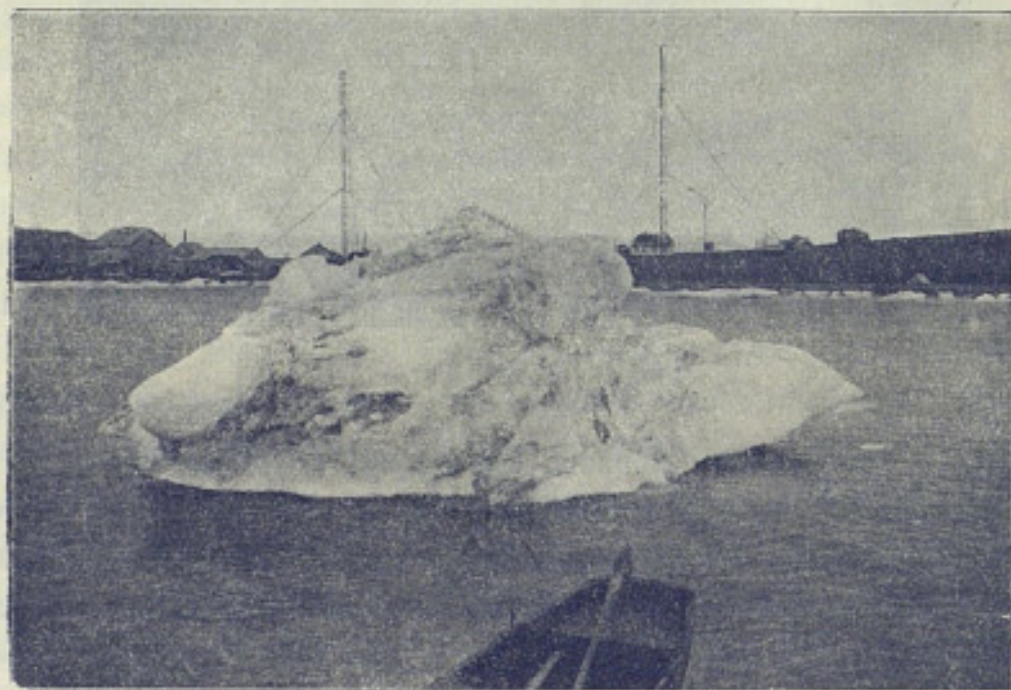


Рис. 30. Глетчерный ледъ въ Green Harbour'ѣ.

черезъ нѣсколько часовъ вернулся, такъ какъ изъ за льда не могъ выйти изъ Гринъ-Харбурской бухты.

Въ 11 часовъ утра слѣдующаго дня ботъ ушелъ вторично вмѣстѣ съ младшимъ штурманомъ и 9-ю матросами съ «Герты».



Въ этотъ же день я былъ на радіо станціи, расположенной въ нѣсколькихъ стахъ саженьяхъ отъ нашего якорнаго мѣста. Станція отлично оборудована, обслуживается 3-мя радіо-телеграфистами, живущими въ очень комфортабельно обставленномъ домѣ, стоящемъ

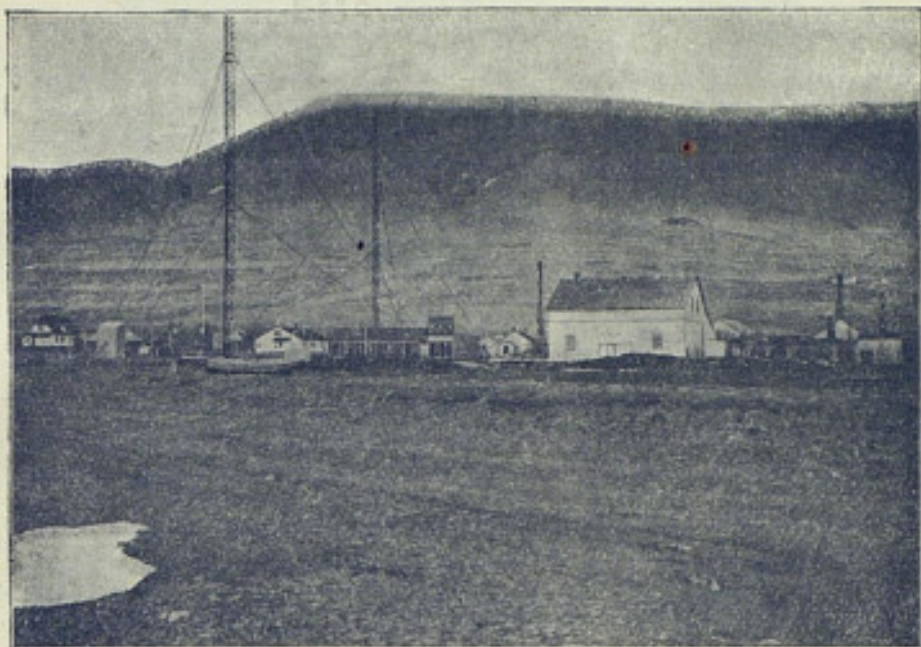


Рис. 31. Радіо-станція. Общій видъ.



Рис. 32. Радіо-станція. Внутренній видъ.

поблизости отъ станціи. Всѣ они съ большимъ одобреніемъ отзывались о работѣ нашей радіо-станціи. Невдалекѣ отъ радіо-станціи стоитъ китобойный заводъ компаніи «Nimrod» изъ Ларвика. Нынешній годъ заводъ почти бездѣйствуетъ, такъ какъ промысла



изъ за льдовъ совершенно не было. Тутъ же въ бухтѣ стояли 3 китобойныхъ парохода, собиравшіеся при первой возможности уйти въ Тромсё. Всѣ живущіе въ Green-Harbour увѣряли, что подобнаго неблагоприятнаго лѣта на Шпицбергенѣ не было въ теченіе послѣд-

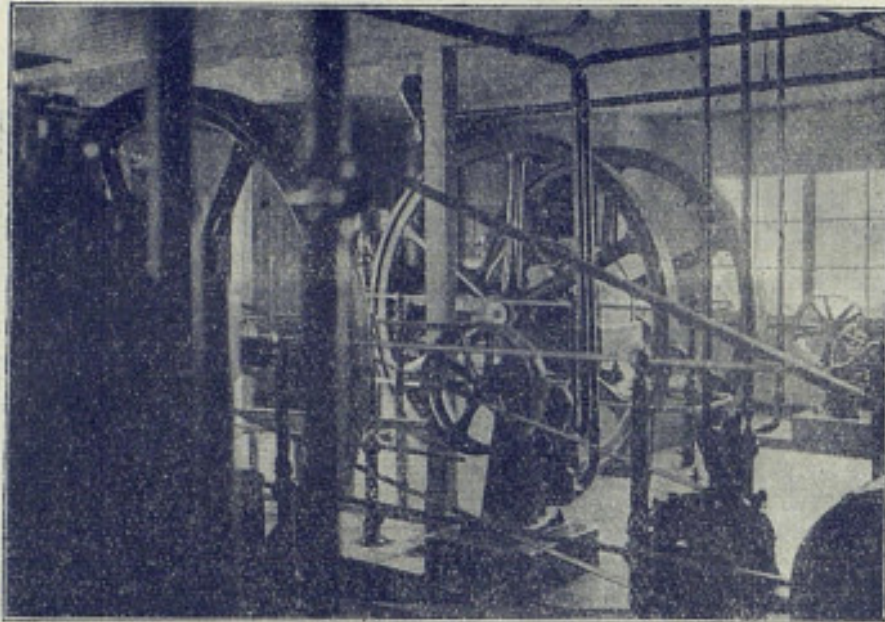


Рис. 33. Радио-станція. Моторное отдѣленіе.

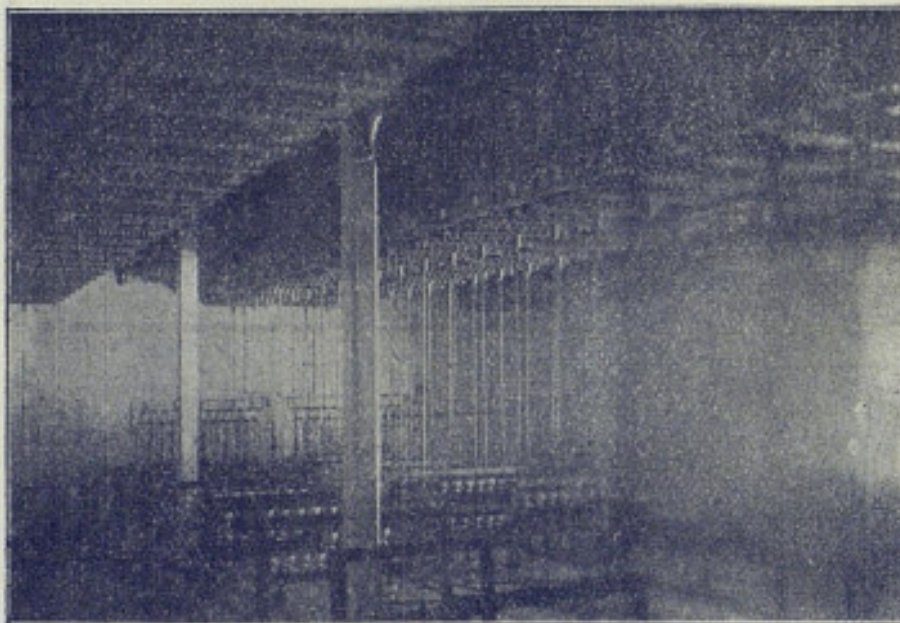


Рис. 34. Радио-станція. Аккумуляторное отдѣленіе.

нихъ 30-ти лѣтъ. Положеніе всѣхъ жителей критическое, такъ какъ судно съ пищевыми припасами не пришло и почти у всѣхъ недостатокъ въ самыхъ необходимыхъ продуктахъ. Каждый день кто нибудь обращался къ намъ съ просьбой, хоть чѣмъ нибудь



помочь. Чѣмъ возможно было, конечно, снабжали, хотя и небольшими количествами.

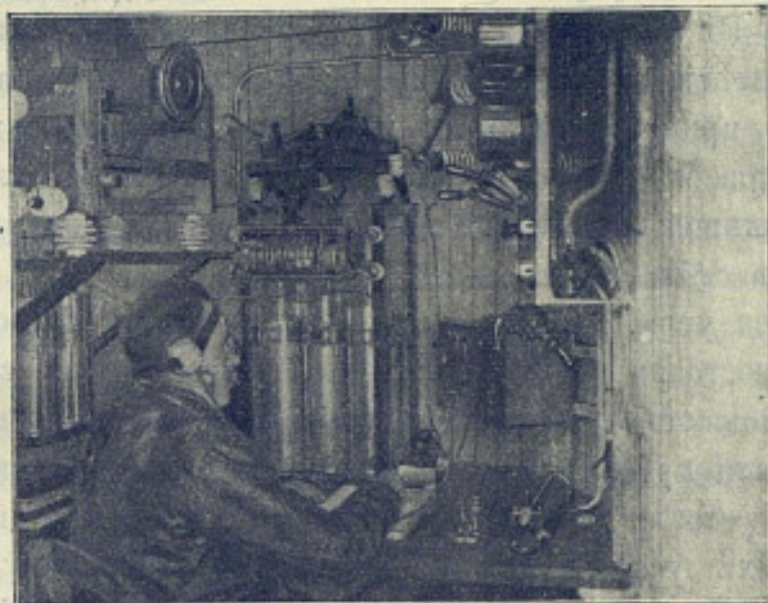


Рис. 35. Радио-телеграфная рубка.



Рис. 36. Китобойный заводъ.

9-го августа около 4-хъ часовъ дня послѣ трехъ-дневнаго отсутствія возвратился ботъ, доставившій еще 30 тоннъ угля. Въ виду праздника и тяжелой предыдущей работы команды, отложили перегрузку угля до слѣдующато утра. Угольная станція въ Advent Bay, по словамъ возвратившагося оттуда штурмана, хорошо оборудована; подача угля изъ шахтъ на корабли совершается электрической энергіей; выстроены очень удобныя пристани для швар-



товки судовъ, хорошія жилища для рабочихъ и т. д. Леду въ Айсъ-Фіордѣ было не особенно много.

Съ 6-ти часовъ утра 10-го началась перегрузка угля съ бота на «Герту». Въ 3 часа окончили работу и въ 4 вышли изъ Green-Nagbour. Вслѣдъ за нами вышли всѣ китобойные пароходы, но вскорѣ они принуждены были повернуть обратно; тамъ, гдѣ мы проходили совершенно свободно, желѣзные суда, даже съ болѣе сильной машиной пройти не могли, не рискуя поломать бортовъ или обломать себѣ винты.

Въ 2 часа утра, пройдя мысъ Alk вошли въ полосу тяжелаго льда, гдѣ простояли до 8 часовъ; въ 8 часовъ ледъ сталъ рѣже, явилась возможность дать ходъ; въ 2 часа дня вышли изъ Айсъ-Фіорда и взяли курсъ на N. У кромки льда миляхъ въ 5-ти отъ Айсъ-Фіорда стояли три норвежскихъ грузовыхъ судна, ожидая благопріятныхъ условій для прохода въ Advent Bay за углемъ. Увидя «Герту», почти свободно выходящую изъ Фіорда, суда немедленно вошли въ ледъ, но черезъ два часа мы видѣли ихъ опять возвращающимися на чистую воду.

Къ 10-ти часамъ утра 12-го августа благополучно дошли до острова Амстердама; пройдя отъ него 15 миль на NO, замѣтили ледъ, державшійся сплошной массой вдоль береговъ. Съ каждой милей, пройденной къ сѣверу, полоса льда становилась шире и, наконецъ, весь горизонтъ отъ O до NW закрыло льдомъ. Слабый NO вѣтеръ перешелъ къ O и къ утру 13-го усилился до степени шторма. Пришлось лечь въ дрейфъ подъ штормовыми парусами и, чтобы слишкомъ не сносило къ югу, изрѣдка давать ходъ машинѣ. Густой туманъ; береговъ не видно; по временамъ налетаютъ шквалы со снѣжными зарядами. Температура въ каютахъ опустилась до +9,0°.

14-е и 15-е авг. Положеніе не измѣнилось. Вѣтеръ попрежнему свиститъ въ снастяхъ; несутся цѣлыя тучи водяной холодной пыли; облака нависли совсѣмъ низко надъ моремъ и все кругомъ покрыто непроницаемымъ туманомъ. Громадныя полосы льда, оторванныя отъ берега, двигаются къ юго-западу. Измокшія собаки дрожатъ отъ холода и жалобно взвизгиваютъ; пробовали накрыть ихъ тентомъ, но тентъ все время срываетъ...

16-го къ вечеру немного стихло; пошли на NW вдоль кромки льда. Мѣсто наше точно неизвѣстно; считаемъ широту 79°12' N. долготу 7°20' O. Въ 11 часовъ вечера изъ за тумана остановились и простояли до 2-хъ часовъ дня 17-го. Мѣсто въ полдень по



счисленію: широта  $79^{\circ}38' N$ , долгота  $3^{\circ}15' O$ . Вѣтеръ стихъ, пасмурно, температура воздуха  $-1,2^{\circ}$ ; справа по курсу—неполоманный полярный ледъ.

18-е авг. Со вчерашняго дня идемъ полнымъ ходомъ курсами отъ S до W вдоль самой кромки льда, перерѣзывая встрѣчающіяся на пути отдѣльныя ледяныя полосы и заходя въ ледъ до встрѣчи съ большими полями. Шпицбергенскій уголь вполне доброкачественъ, жаръ держитъ хорошо, но шлаковъ даетъ немного больше, чѣмъ ньюкастльскій; суточный расходъ новаго угля превышаетъ на одну тонну расходъ прежняго. Погода весь день стоитъ крайне неровная: большую часть дня держится туманъ, иногда падаетъ снѣгъ; въ полдень наше мѣсто по счисленію — широта  $78^{\circ}43' N$ , долгота  $4^{\circ}53' O$ . Въ 6 часовъ вечера по счисленію перешли Гринвичскій меридіанъ. Поздно вечеромъ, уже въ сумеркахъ, прошли мимо двухъ громадной величины ледяныхъ горъ.

19-е августа. Мѣсто въ полдень по счисленію—широта  $77^{\circ}13' N$ , долгота  $2^{\circ}54' W$ ; точное мѣсто по обсерваціи оказалось—широта  $77^{\circ}22' N$ , долгота— $5^{\circ}3' W$ . Съ двухъ часовъ дня началъ дуть легкій SW вѣтеръ, вскорѣ отошедшій къ S; съ вечера вѣтеръ усилился и принялъ прежнее направленіе. Такъ какъ шли вдоль самой кромки льда, то волны почти не было.

Подъ утро 20-го вѣтеръ достигъ силы 9 балловъ. Наше мѣсто по счисленію—широта  $76^{\circ}19' N$ , долгота  $7^{\circ}2' W$ ; до Гренландскаго берега осталось немного болѣе ста миль. Около двухъ часовъ оказались окруженными льдомъ и несмотря на полный задній ходъ удалось отвернуть отъ кромки льда въ разстояніи не болѣе 20 сажень. Повернули на SSO и сейчасъ же началась сильная бортовая качка. Кренъ доходилъ до  $42$  градусовъ при  $12$  размахахъ въ минуту. На мостикѣ удержаться было нельзя, пришлось стоять у трубы и у вентиляторовъ; шлюпки, привѣшенныя на шлюпбалкахъ нѣсколько разъ черпали воду; палуба была въ водѣ до колѣнъ и въ моторномъ ботѣ, стоявшемъ на палубѣ, пришлось пробить дно, такъ какъ вода стояла въ немъ до банокъ.

21-е августа. Штормъ продолжается; туманъ, температура воздуха  $+0,3$ . Счислимое мѣсто широта— $76^{\circ}11' N$ , долгота  $0^{\circ}41' W$ . Повернули по вѣтру и пошли подъ зарифленнымъ форъ-марселемъ, держа курсъ компасный O. На слѣдующій день около 6 часовъ вечера подошли къ кромкѣ льда и взяли курсъ на Bell Sound, рассчитывая пополнить запасъ прѣсной воды. Но передъ Bell Sound-омъ оказалась полоса сплошного льда шириною около 20 миль и отъ



попытки пройти въ него пришлось отказаться. Въ 10 часовъ вечера къ намъ подошелъ моторный ботъ, съ котораго пріѣхалъ горный инженеръ Р. Л. Самойловичъ, тщетно пытавшійся въ теченіе послѣднихъ 34 дней пробиться въ Айсъ-Фіордъ, въ Coal Bay, гдѣ находятся угольныя копи русскаго Общества «Грумантъ». Инженеръ Самойловичъ везъ съ собою двухъ рабочихъ-зимовщиковъ на смѣну прошлогоднимъ и годовой запасъ провизіи для нихъ. Узнавъ, что мы собираемся возвращаться въ Александровскъ, инженеръ Самойловичъ обратился ко мнѣ съ просьбой оказать помощь единственному русскому предпріятію на Шницбергенѣ и попытаться на «Гертѣ» пройти вмѣстѣ съ нимъ и его рабочими въ Айсъ-Фіордъ. Я согласился, но предупредилъ его, что шансовъ на проходъ почти нѣтъ. Черезъ 2 часа, перегрузивъ съ бота на «Герту» всю провизію, пошли по направленію къ Айсъ-Фіорду.

Весь день 23-го августа шли, пробиваясь во льду и въ 5 часовъ вечера, подойдя на 25 миль ко входу въ Айсъ-Фіордъ, остановились передъ сплошной ледяной стѣной, отклоняющейся къ NW. Осмотрѣвъ горизонтъ, я предложилъ г. Самойловичу самому подняться въ бочку и сказать его мнѣніе относительно возможности дальнѣйшаго прохода къ Фіорду. Рѣшивъ, что достигнуть Coal Bay не удастся и ясно сознавая, что дальнѣйшее плаваніе, вслѣдствіе крайне неблагоприятнаго состоянія льдовъ въ нынѣшнемъ году не дастъ никакихъ успѣшныхъ результатовъ, я отправилъ въ Главное гидрографическое управленіе слѣдующую телеграмму: «Отъ Амстердама сплошной ледъ. Пошелъ на W. Отъ 76° N широты и 7° W долготы штормомъ отброшенъ къ Bell Sound-y. Считаю дальнѣйшіе поиски невозможны. Иду Александровскъ № 16». Въ 7 часу вечера повернули отъ Айсъ-Фіорда и пошли къ South Cape.

Въ 9 часовъ 30 минутъ утра 24-го увидѣли South Cape, окруженный льдомъ и взяли курсъ на Медвѣжій островъ, къ NW-вой оконечности котораго подошли въ 3 часа 30 минутъ слѣдующаго дня. Погода простояла тихая, хотя все время было пасмурно. На переходѣ отъ South Cape до Медвѣжьяго острова нѣсколько разъ останавливались для производства гидрологическихъ наблюденій. Въ 8 часовъ 15 минутъ вечера прошли островъ Медвѣжій и взяли курсъ SOtO на меридіанъ Вардѣ.

26-го августа шли тѣмъ же курсомъ при свѣжемъ NW вѣтрѣ подъ всѣми парусами.

27-го августа въ 8 часовъ утра взяли курсъ SO 42° на мысъ Териберскій, и въ 12 часовъ 30 минутъ ночи 28-го курсъ SSO на



Ципъ-Наволокъ. Въ 8 часовъ вечера при свѣжемъ N вѣтрѣ и туманѣ вошли въ Екатерининскую гавань.

Утромъ 3-го сентября вышли въ Архангельскъ; погода ясная, легкій восточный вѣтеръ.

На слѣдующее утро около 11 часовъ подошли къ Святому Носу, гдѣ были встрѣчены пароходомъ «Александра», поднявшимъ сигналъ «слѣдуйте за мной». Въ часъ дня стали на якорь между Юканскими островами и простояли вслѣдствіе сильнаго шторма отъ NW до 10 сентября.

7-го сентября налетѣвшимъ шкваломъ судно навалило на лѣвый канатъ, который лопнулъ, и якорь съ 13 саженьми каната затонулъ.

Утромъ 10-го сентября, получивъ отъ начальника партіи трапезію инструкцію для дальнѣйшаго плаванія, снялись съ якоря и вышли въ море. Около 5 часовъ вечера вступили въ кильватеръ норвежскому пароходу «Fjuoto». Погода ясная, вѣтеръ свѣжій SW.

11-го сентября въ 1 ночи вѣтеръ отошелъ къ SSO; въ 1 часъ 40 минутъ увидѣли проблескъ Городецкаго маяка и въ то же время вслѣдствіе начавшейся снѣжной пурги потеряли изъ вида передовыя суда. Въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часа утра стало яснѣе и мы увидѣли по лѣвому траверсу огни 9 судовъ, которыя немедленно повернули и пошли намъ въ кильватеръ. Въ 5 часовъ вечера подошли къ Сосновецкому маяку и взяли курсъ къ Зимнимъ Горамъ.

12-го сентября въ 10 часовъ утра подошли къ Сѣверо-Двинскому пловучему маяку; въ 4 часа дня пришли въ Архангельскъ и стали на бочку неподалеку отъ «Эклипса».

Итакъ, плаваніе Экспедиціоннаго судна «Герта» продолжалось съ 6 іюня по 12 сентября 1915 года, т. е. 99 сутокъ и за это время пройдено 3866 миль.

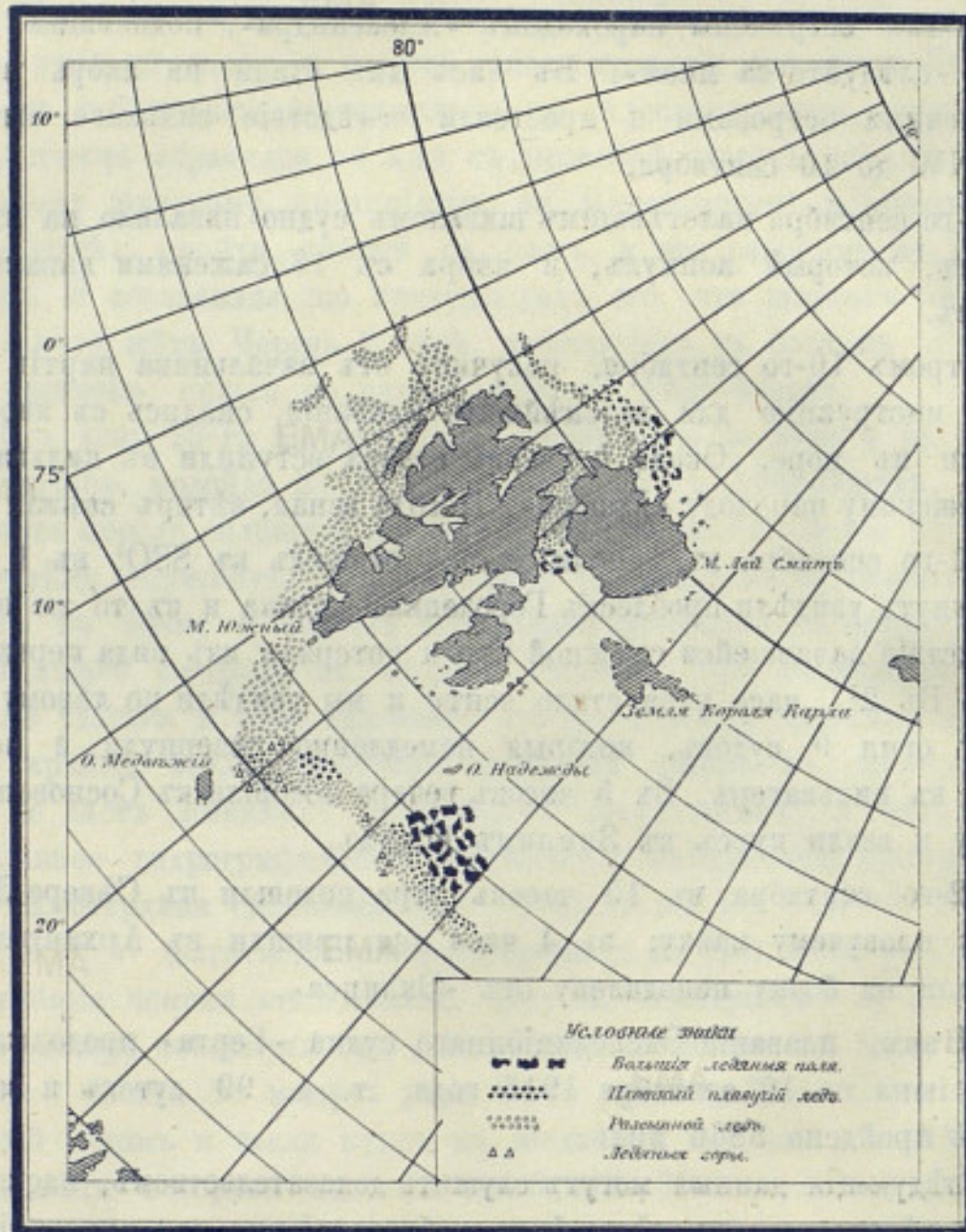
Слѣдующія данныя могутъ служить доказательствомъ, насколько въ нынѣшнемъ году лѣто было неблагоприятно для навигаціи въ водахъ Шпицбергена:

Изъ 80 ходовыхъ сутокъ лишь 25 было пройдено по чистой водѣ; 55 сутокъ судно было во льду, при чемъ въ теченіе 39 сутокъ пришлось идти или тяжелыми льдами, или же дрейфовать вмѣстѣ со льдомъ и 16 сутокъ шли рѣдкимъ льдомъ; 19 сутокъ стояли на якорѣ въ бухтахъ и гаваняхъ.

Въ продолженіе всего навигаціоннаго періода не только сѣверные и сѣверо-западные берега Шпицбергена, но и западные,



начиная отъ South Cape, были окружены поясомъ плотнаго льда, достигающимъ мѣстами ширины 25 миль. Всѣ бухты и фіорды были забиты льдомъ и чтобы пробиться черезъ ледовой барьеръ въ Айсъ-Фіордъ, намъ пришлось затратить 9 сутокъ. Изъ 24 паро-

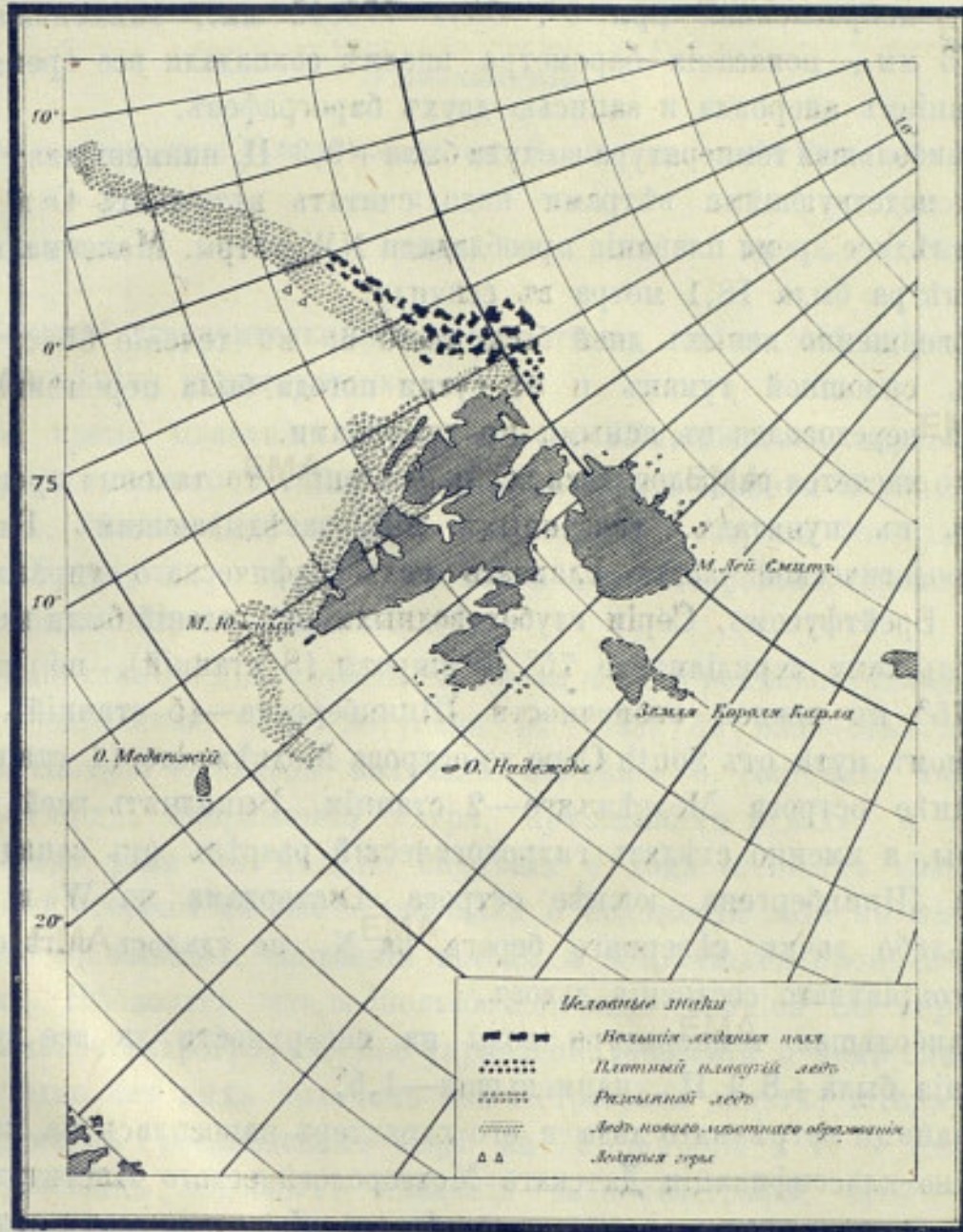


Состояніе льдовъ съ 1 Іюля по 1 Августа нов. стиля.

ходовъ, которые должны были придти въ Advent Bay за углемъ за все лѣто прошло только 4 и одинъ изъ нихъ, какъ я узналъ впоследствии, затертъ льдомъ на обратномъ пути по срединѣ Айсъ-Фіорда. Если добавить къ сказанному, что пароходы съ туристами обычно дважды въ лѣто доходили до острова Амстердама, посѣщая по пути не только Bell Sound и Ice-Fiord, но и почти всѣ выше-



лежація бухты и вспомнить положеніе льдовъ во время слѣдованія «Герты» вдоль западнаго берега Шпицбергена, то будетъ очевидна, какъ мнѣ кажется, картина исключительно неблагоприятнаго ледового состоянія въ нынѣшнее лѣто.



Состояніе льдовъ съ 1 Августа по 6 Сентября нов. стили.

Со дня выхода изъ Екатерининской гавани и по день возвращенія мною производились метеорологическія наблюденія, согласно инструкціи, изданной Главнымъ гидрографическимъ управленіемъ, (отдѣла «Инструкціи для пловучихъ маяковъ», а именно каждыя 4 часа: въ 12 часовъ дня, 4 и 8 пополудни, въ 12 часовъ ночи и 4 часа утра. Для опредѣленія силы вѣтра употреблялся анемометръ, при чемъ во время хода судна истинная скорость и на-



правление вѣтра выводились построениемъ треугольника, согласно описанію въ журналѣ гидро-метеорологическихъ наблюденій трудовъ Мурманской научно-промысловой экспедиціи 1906 года (стр. 501).

За все время наблюденій наибольшая высота ртутнаго барометра, исправленная при  $0^{\circ}$ , была 773,42 мм., наименьшая—745,73 мм., показанія барометра вполне совпадали все время съ показаніемъ анероида и записью двухъ барографовъ.

Наибольшая температура воздуха была  $+9,3^{\circ}$  Ц., наименьшая— $-2,2^{\circ}$

Господствующими вѣтрами надо считать вѣтры отъ О и SO; въ послѣднее время плаванія преобладали NW вѣтры. Максимальная сила вѣтра была 18,1 метра въ секунду.

Совершенно ясныхъ дней было всего 6; въ теченіе 35 сутокъ стоялъ сплошной туманъ и 31 сутки погода была переменная и туманъ чередовался съ ясными промежутками.

Что касается гидрологическихъ наблюденій, то таковыя производились въ пунктахъ, указанныхъ мнѣ завѣдывающимъ Гидрометеорологической частью Главнаго гидрографическаго управленія Л. Л. Брейтфусомъ. Серіи глубоководныхъ наблюденій были взяты: по Кольскому меридіану до  $75^{\circ}$  N широты (8 станцій), по линіи отъ  $75^{\circ}$  къ южной оконечности Шпицбергена—(5 станцій), на обратномъ пути отъ South Cape до острова Медвѣжьяго (4 станціи) и южнѣе острова Медвѣжьяго—2 станціи. Выполнить всей программы, а именно сдѣлать гидрологическій разрѣзъ отъ западнаго берега Шпицбергена, южнѣе острова Амстердама на W и отъ какой-либо точки сѣвернаго берега на N, не удалось вслѣдствіе неблагоприятнаго состоянія льдовъ.

Наибольшая температура воды на поверхности за все время плаванія была  $+8,9^{\circ}$  Ц., наименьшая— $-1,5^{\circ}$ .

Границы встрѣчнаго льда и его характеръ наносились на карту согласно классификаціи Датскаго Метеорологическаго Института.

Во время стоянки во льду я пробовалъ нѣсколько разъ производить наблюденіе надъ таяніемъ льда, но вслѣдствіе частой перемены мѣста эти наблюденія существеннаго значенія имѣть не могутъ.

#### 1 наблюденіе.

9	юля	8 ч. утр.	толщ. льдины	1 м.	83,4 см.	Темп. воды	$0^{\circ}$	Темп. возд.	$+1^{\circ}1$
10	>	>	>	>	1 >	76,8	>	>	$+0^{\circ}2$
11	>	>	>	>	1 >	71,9	>	>	$+2^{\circ}1$
12	>	>	>	>	1 >	67,5	>	>	$-0^{\circ}2$
13	>	>	>	>	1 >	64,5	>	>	$-0^{\circ}4$



## 2 наблюдение.

14	июля	8 ч. утр.	толщ. льдины	2 м. 14 см.	Темп. воды	—0°5	Темп. возд.	—0°2
15	»	»	»	2 » 9,2	»	—1°3	»	—0°1

## 3 наблюдение.

15	июля	8 ч. веч.	толщ. льдины	1 м. 15 см.	Темп. воды	—1°5	Темп. возд.	+ 0°6
16	»	8 ч. утр.	»	1 » 11,7	»	—1°2	»	+ 1°0
16	»	8 ч. веч.	»	1 » 10	»	—1°1	»	0°

Такимъ незначительнымъ количествомъ наблюдений пришлось, къ сожалѣнію, ограничиться.

Во время плаванія вдоль береговъ Шпицбергена зарисованы слѣдующіе пункты: Northern Grampians (Земля Принца Карла), гора Монако, North Gat, островъ Амстердамъ, островъ Фогельзангъ, бухта Brandy Bay, островъ Walden и Семь Острововъ; кромѣ того зарисованъ островъ Надежды.

Радио-станція дѣйствовала все время вполне исправно. Ежедневно въ опредѣленные часы вступали въ связь съ радио-станціей въ Green-Harbour'ѣ, откуда получали свѣдѣнія о состояніи льда въ Айсъ-Фіордѣ, направленіи вѣтра, пришедшихъ судахъ, а также нѣсколько разъ въ недѣлю свѣдѣнія о ходѣ военныхъ дѣйствій. Со своей стороны мы также сообщали о положеніи льда въ мѣстахъ нашего пребыванія, состояніи погоды и встрѣчныхъ промысловыхъ судахъ. Нѣсколько разъ воспользовался радио-станціей для передачи въ Главное гидрографическое управленіе донесеній о ходѣ плаванія и на одно изъ нихъ получилъ изъ Петрограда отвѣтъ, штормуя въ то время въ Гренландскомъ морѣ на 79° широты и 7° О долготы. Въ условіяхъ подобныхъ плаваній радио-телеграфъ, кромѣ несомнѣннаго моральнаго значенія для личнаго состава, оторваннаго на нѣсколько мѣсяцевъ отъ всего общества, можетъ имѣть и большое практическое значеніе; примѣромъ послѣдняго можетъ служить организація помощи Экспедиціи флигель-адъютанта Вилькицкаго, во время вынужденной зимовки ея у Челюскина мыса.

Въ заключеніе настоящаго описанія плаванія Экспедиціоннаго судна «Герта» позволю себѣ высказать слѣдующее: хотя на долю Экспедиціи выпалъ исключительно неблагоприятный годъ и большая часть короткаго навигаціоннаго періода прошла въ борьбѣ со



льдомъ, тѣмъ не менѣе надо считать, что границы льдовъ отъ  $79^{\circ}38'$  N широты и  $10^{\circ}35'$  O долготы до  $76^{\circ}19'$  N широты и  $7^{\circ}2'$  W долготы осмотрѣны и что западный, сѣверо-западный и почти весь сѣверный берегъ Шпицбергена обслѣдованы, и этотъ осмотръ даетъ основаніе признать рѣшеннымъ отсутствіе на Шпицбергенѣ Экспедиціи лейтенанта Брусилова.

Докторъ *Ноганъ*.



