

С востока на запад в водах Арктики (к 100-летию плавания ледокольных пароходов «Таймыр» и «Вайгач»)

Б.М. Амусин, доктор военных наук,
И.Н. Кинякин, кандидат военных наук,
Балтийский военно-морской институт имени адмирала Ф.Ф.Ушакова
(филиал) Военного учебно-научного центра ВМФ
«Военно-морская академия
имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», г. Калининград

К началу XX века экспедициями российских географов была на практике доказана возможность перехода с запада на восток Северным морским путем. Даже во время русско-японской войны при посылке Второй Тихоокеанской эскадры на Дальний Восток рассматривалась возможность ее похода через Арктику.

Поражение России в этой войне еще раз доказало не только необходимость развития Дальнего Востока, но и стратегическое значение Северного морского пути. По предложению начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта А.И. Вилькицкого в 1910 г. был разработан обширный проект исследования Северного морского пути. На берегах и островах Северного Ледовитого океана предполагалось построить

шестнадцать гидрометеорологических станций, а также провести в течение трех лет исследование Северного морского пути тремя отрядами, из двух судов каждый.[1] Однако, эта обширная программа в дальнейшем была сильно урезана и для исследования Северного морского пути были посланы только два судна – ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач». Одним из них был назначен командовать П.А. Новопаппенный, другим – Б.А. Вилькицкий (сын начальника ГГУ), который в 1913 г. ее возглавил [2].

Специально построенные для экспедиции на Невском судостроительном заводе суда имели водоизмещение 1200 т, машины мощностью 1200 сил; при экономическом ходе (8 узлов) они по чистой воде могли пройти, не пополняя запасов топлива, около

12000 миль. Обводы корпуса были ледокольными – при сжатии льдов суда выжимало сверху. Суда были приспособлены к зимовке в арктических условиях. Для связи друг с другом и с берегом они имели радиостанции с радиусом действия до 150 миль. [3]

Сначала предполагалось начать обследование Северного морского пути с запада, но потом было решено прежде всего изучить морской путь от Берингова пролива к устьям Колымы и Лены, чтобы наладить снабжение этих районов морским путем

тяжелые льды. 20 октября экспедиция вернулась во Владивосток. Результаты работы экспедиции были крайне незначительны.

22 июля 1911 г. суда снова вышли в море и, пополнив запасы угля в бухте Провидения, 13 августа прошли Берингов пролив и направились вдоль чукотского побережья на северо-запад. От мыса Шелагского «Вайгач» шел на север, выполняя океанологические работы. Это была первая работа такого рода в восточном секторе Арктики.



Рис. 1
Б.А. Вилькицкий

и одновременно прекратить хищническую меновую торговлю иностранцев с населением Чукотки и Северо-восточной Сибири. [4]

Базой экспедиции был избран Владивосток, в который суда пришли с Балтики, совершив переход через Атлантический, Индийский и Тихий океаны. Начальником экспедиции был назначен полковник корпуса флотских штурманов Иван Семенович Сергеев, имевший большой опыт в гидрографических работах.

17 августа 1910 г. пароходы вышли из Владивостока, зашли в Петропавловск-Камчатский и в бухту Провидения, где пополнили запасы с парохода, специально посланного сюда для этой цели.

За мысом Дежнева суда повернули на запад и уже в 30 милях от Берингова пролива встретили

23 августа суда подошли к мысу Медвежьему (у устья Колымы) – конечному пункту работ, намеченных на 1911 год.

На обратном пути суда разделились. «Таймыр» продолжал опись Чукотского берега до мыса Дежнева, а «Вайгач» направился к острову Врангеля. На пути «Вайгач» прошел сквозь сравнительно слабые льды и высадил на остров небольшую партию, поднявшую русский флаг и установившую навигационные знаки. Далее, производя опись с моря, «Вайгач» прошел на север вдоль западного побережья острова Врангеля, обогнул его с севера и, пройдя между островами Врангеля и Геральд, направился к Колючинской губе. Таким образом, остров Врангеля впервые был обойден с севера.

В дальнейшем «Вайгач» прошел, производя океанологические работы, от Колючинской губы к мысу Хоп на американском материке. Отсюда он направился к мысу принца Уэльского и, наконец, к мысу Дежнева, которого достиг 8 сентября. Здесь в это время уже находился «Таймыр».

Во Владивосток суда вернулись 15 сентября 1911 года.

В 1912 г. суда оставили Владивосток 31 мая. Основной их задачей являлось продолжение описи северных берегов Сибири до Лены. Ввиду раннего для плавания в Северном Ледовитом океане времени «Таймыр» занялся сначала описью некоторых участков побережья Камчатки, а «Вайгач» с той же целью был послан к Командорским островам.

2 июля суда встретились в бухте Провидения. Затем в Восточно-Сибирском море произвели опись Медвежьих островов. Острова Крестовский и Четырехстолбовой, названный так Ф. П. Врангелем, уже имели названия. Остальные четыре – Андреева, Пушкарева, Леонтьева и Лысова – были названы в честь первых их исследователей XVIII века. [5]

Опись морского берега между Колымой и Индигиркой произвести не удалось из-за мелководья. В дальнейшем суда описали острова Большой и Малый Ляховские, Васильевский, Семеновский, Столбовой, Котельный и побережье материка. «Вайгач» пришел в бухту Тикси 11 августа, а «Таймыр» 13 августа.

План 1912 г. экспедиция выполнила. Однако состояние льдов казалось благоприятным, поэтому решили продолжить описные работы на запад.

15 августа суда покинули бухту Тикси и направились к полуострову Таймыр. На следующий день у 75° с. ш. встретили тяжелые льды и 23 августа решили идти во Владивосток. В сложной ледовой обстановке и в тумане суда разошлись почти на 100 миль. В ходе одиночного плавания «Вайгач» достиг северной точки 76°09' с. ш. Встретившись у устья Лены, корабли обогнули с севера Медвежьих острова, 10 сентября прошли Берингов пролив и 10 октября вернулись во Владивосток.

26 июня 1913 г. суда отправились в новое плавание, во время которого тяжело заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев.

Новый начальник экспедиции, старший лейтенант Борис Андреевич Вилькицкий приказал «Вайгачу» описать южный берег острова Врангеля, а затем пройти к Медвежьим островам, к которым должен был подойти и «Таймыр», шедший с промером вдоль побережья Чукотки и заходивший по пути в Чаунскую губу. Однако «Вайгач» из-за тяжелых

льдов не смог подойти к острову Врангеля, и корабли встретились у острова Крестовского 3 августа. От острова Крестовского «Вайгач» направился для описи в устье Яны, а оттуда в бухту Нордвик и к острову Преображения. «Таймыр» тем временем намеревался обогнуть с севера Новосибирские острова. На пути он попал на мелководье, с которого едва выбрался. 7 августа был открыт небольшой островок, названный по имени отца начальника экспедиции, известного гидрографа Андрея Ипполитовича Вилькицкого. В дальнейшем «Таймыр» обогнул с севера Новосибирские острова, надеясь увидеть «Землю Санникова», и 10 августа подошел к острову Преображения, у которого уже находился «Вайгач».

На острове Преображения экспедиция нашла большой чугунный четырехконечный крест без всяких надписей и изображений. Возможно, что этот крест связан с древней (около 1618 г.) русской экспедицией.

«Вайгач», отойдя от острова Преображения, начал опись глубоко вдающейся в берег бухты Марии Прончищевой, названной так в честь участницы Великой Северной экспедиции.

В этой бухте он сел на мель. Пришлось вызывать на помощь «Таймыр». Описные работы восточного берега полуострова Таймыр давались с трудом. 19 августа увидели мыс Челюскина, но подойти к нему мешали льды. 20 августа сначала «Таймыр», а потом и «Вайгач» подошли к неизвестному острову, названному Малым Таймыром. Продолжая плавание на север, суда увидели много айсбергов, о происхождении которых делались разного рода догадки.

21 августа заметили гористую неведомую землю. Для описи ее южного берега отправился «Вайгач», для описи восточного берега – «Таймыр». Однако пробиться далеко на запад «Вайгачу» помешали льды.

22 августа на вновь открытую землю, названную Землей Императора Николая II, была произведена высадка и в торжественной обстановке был поднят русский государственный флаг. [6]

23 августа, поднявшись вдоль восточных берегов Земли Императора Николая II, приблизительно до 81°07' с. ш., суда повернули назад к острову Малый Таймыр, между которым и Землей Императора Николая II был усмотрен небольшой остров, названный по имени врача экспедиции Леонида Михайловича Старокадомского, первым заметившего этот остров.

Затем корабли снова подошли к невзломанному припаю у мыса Челюскина. Пешая партия,

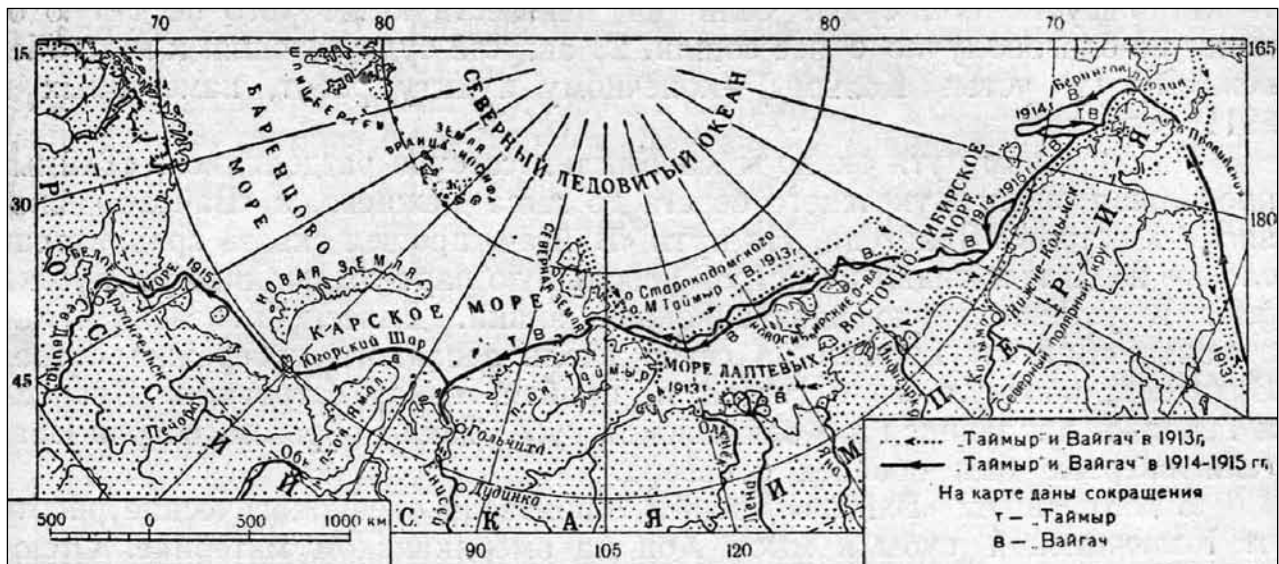


Рис. 2
Карта плавания ледокольных пароходов «Вайгач» и «Таймыр»



Рис. 3
«Таймыр» в тяжелых льдах 1912 г.

посланная по льду на мыс, поставила на нем деревянный знак и убедилась, что весь пролив, называемый в честь начальника экспедиции проливом Вилькицкого, покрыт непроходимыми льдами.

31 августа суда взяли курс на восток, в поисках легендарной «Земли Санникова» еще раз (только севернее) пересекли район к северу от Новосибирских островов и 5 сентября подошли к острову Беннета. С этого острова были взяты остатки коллекций, оставленных в 1902 г. геологом Толлем.

После описи острова Беннета суда 9 сентября пошли еще дальше на восток, описали по пути к Берингову проливу Колочинскую губу, 22 сентября обогнули мыс Дежнева и 12 ноября вернулись во Владивосток.[7]

Итак, во время этого плавания, 21 августа 1913 г., русские военные моряки сделали крупнейшее географическое открытие первой половины XX столетия – открыли Землю Императора Николая II, оказавшуюся, как выяснилось впоследствии, громадным архипелагом. После Октябрьской революции архипелаг пережил ряд

переименований и, наконец, постановлением Президиума ЦИК СССР от 11 января 1926 г. был назван Северной Землей. [8]

Открытие Северной Земли подтвердило замечательные предвидения М.В. Ломоносова и П.А. Кропоткина. Некоторые ученые справедливо называют «Барьером Кропоткина» всю дугу полярных островов, тянущуюся от Шпицбергена до мыса Челюскина (острова Белый и Виктория, Земля Франца-Иосифа, острова Ушакова и Визе, Северная Земля) [9]. Эти земли, действительно, преграждают доступ тяжелым арктическим льдам в Баренцево и Карское моря.

24 июня 1914 г. ледокольные пароходы снова вышли в море с целью пройти весь Северный морской путь с востока на запад. На этот раз в экспедиции было большое новшество: на борт «Таймыра» был погружен гидросамолет. На этот самолет участники экспедиции возлагали большие надежды, как на могучее средство производить в затруднительных случаях ледовую разведку. Однако при первом же испытании в бухте Провидения гидросамолет вышел из строя.

21 июля «Вайгач» вышел в море для описи Чукотского берега, а «Таймыр» отправился в порт Ном (Аляска) для переговоров о помощи команде американского судна «Карлук», перебравшейся на остров Врангеля после того, как «Карлук» 29 декабря 1913 г. вблизи этого острова был раздавлен льдами. [10]

Попытки «Вайгача» и присоединившегося к нему «Таймыра» пробиться сквозь льды к острову Врангеля не увенчались успехом. Суда повернули в Колючинскую губу, куда и прибыли 6 августа. Пополнив запасы угля и пресной воды с подошедшего парохода «Тобол», суда 8 августа снова вышли к острову Врангеля, пробиться к нему опять не смогли и повернули на запад для выполнения своей основной задачи.

14 августа недалеко от открытого в 1913 г. острова Вилькицкого был открыт еще один остров, названный впоследствии в честь участника экспедиции лейтенанта Алексея Николаевича Жохова.

Затем пароходы в поисках «Земли Санникова» еще раз обогнули с севера Новосибирские острова.

Для лучшего осмотра этого района они шли на значительном расстоянии один от другого.

3 сентября ледокольные пароходы встретились у мыса Челюскина и произвели опись южного берега Северной Земли. Осмотреть западные берега этого архипелага из-за непроходимых льдов не удалось. Попутно была произведена опись юго-западного берега острова Малый Таймыр и определены координаты островов Малый Таймыр и Старокадомского.

5 сентября суда были зажаты льдами по западную сторону мыса Челюскина в расстоянии 16 миль одно от другого и стали на зимовку.

Зимовка была тяжелой. На «Таймыре» было 50 человек, на «Вайгаче» – 48. По свидетельству доктора Старокадомского, пища была однообразной и довольно скудной. В результате появилась, хотя и в слабой степени, цинга. К тому же запасы угля подходили к концу.

К счастью, еще в начале сентября удалось связаться по радио с зимовавшим у мыса Вильда в 275 км от «Таймыра» судном «Эклипс», посланным



Рис. 4

Личный состав ледокольного парохода «Таймыр». Сидят (слева направо) офицеры Д.В. Александров, А.Н. Жохов, Б.А. Вилькицкий, Л.М. Старокадомский, А.Г. Фирфаров, А.М. Лавров. Стоят: Д.Р. Анцев, Н.И. Евгенов. 1914 г.

на поиски пропавших без вести экспедиций Седова, Брусилова и Русанова. Через «Эклипс» радиосвязь была установлена и с Главным гидрографическим управлением Морского ведомства [11].

Для уменьшения продовольственного кризиса было приказано отправить часть команды экспедиции к зимовке «Эклипса», откуда известный участник экспедиции Толля Никифор Алексеевич Бегичев на приведенных им оленьих упряжках доставил тридцать девять участников экспедиции в село Гольчиху на Енисее. Позднее за этими людьми зашел «Вайгач» и доставил их на остров Диксон.[12]

26 июля льды в районе зимовки ледокольных пароходов ослабли и дали возможность возобновить плавание. 17 августа суда подошли к острову Диксон, а 3 сентября 1915 г., не встретив на пути льдов, пришли в Архангельск.

Плавания «Таймыра» и «Вайгача» увенчались многими открытиями. Это было первое сквозное плавание по Северному морскому пути с востока на запад.[13] Были описаны большие участки морского побережья и многих островов, открыты и положены на карту ранее неизвестные острова. В 1913 г. было совершено крупнейшее географическое открытие XX в. – открытие Северной Земли, коренным образом изменившее наше представление о режиме моря к северу от мыса Челюскина. Попутно во время этих плаваний было выполнено множество измерений морских глубин и собраны богатейшие материалы по ледовому, гидрометеорологическому и биологическому режиму морей по трассе Северного морского пути.

Следует отметить, что это было первое плавание судов ледокольного типа в восточной Арктике. Посылка для исследования Арктики одновременно двух судов вполне себя оправдала. Корабли неоднократно выручали один другого. Большую роль в экспедиции имело снабжение судов радиотелеграфом. Несмотря на то, что радиус действия судовых радиостанций был незначителен – всего около 150 миль, все же суда имели непрерывную связь между собой, а в конце зимовки установили радиосвязь и с материком. Это было первое применение радио в Арктике.

Таким образом, плавания «Таймыра» и «Вайгача» принесли и непосредственную практическую пользу. С 1911 г. начались так называемые колымские рейсы. Пароходы стали ежегодно привозить из Владивостока на Колыму разные грузы для начавших развиваться наших северо-восточных окраин и вывозить оттуда местные товары (меха и т. д.).

Одновременно плавания «Таймыра» и «Вайгача» доказали, что надежное освоение Северного морского пути требует более мощной организации и большего использования самой современной техники. Так, в советское время была создана Администрация Северного морского пути (Главсевморпуть) во главе с исследователем Арктики Иваном Дмитриевичем Папаниным. Создана инфраструктура всей арктической трассы, которая постоянно совершенствовалась.

Первое сквозное плавание Северным морским путем с востока на запад ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» имеет огромное значение и в современных условиях.

Литература:

1. *Половинкин В.Н., Фомичев А.Б., Таратонов Ю.Н.* Русский север – прошлое, настоящее, будущее. – СПб.: изд. ОАО СЗ «Северная верфь», 2012, С. 238.
2. *История Гидрографической службы Российского флота./Болгурцев Б.Н, Грибанов О.Л., Корякин В.И., Попов Б.Г. В 4т., Т.4. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1997, С. 72, 247.*
3. *Военно-морской энциклопедический словарь/ Гл. ред. В.И.Куроедов. – М.: «Стерлинг Групп С.А.», 2002, С. 618.*
4. *Зубов Н.Н.* Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М.: Географиз, 1954, С. 335.
5. *Масленников Б.Г.* Морская карта рассказывает. – М.: Воениздат, 1973. – С. 26, 127,173.
6. *Половинкин В.Н., Фомичев А.Б., Таратонов Ю.Н.* Указ. соч., С. 239.
7. *Кропоткин П.А.* Записки революционера. – М.: Академия, 1933, С. 147.
8. *Каланов Н.* Имя корабля на карте// Морской флот. 1990. №5., С. 53.
9. *Визе В.Ю.* Моря Советской Арктики. – М.: Главсевморпуть, 1948, С. 200.
10. *История Гидрографической службы Российского флота./Болгурцев Б.Н, Грибанов О.Л., Корякин В.И., Попов Б.Г. В 4т., Т.1. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1997, С. 508.*
11. *Там же*, С. 510.
12. *Зубов Н.Н.* Указ. соч., С. 339.
13. *Морской энциклопедический справочник./ Под ред. Исанина Н.Н. Т 2. – Ленинград: Судостроение, 1986, С. 215.*